

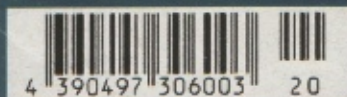
20 13. September 1997

Dänemark skr 33,- Finnland fmk 33,-
Österreich s 48,- Schweden skr 39,-

DM 6,- ISSN 0027-237 X E 4973 D

Griechenland Dr 1400,- Italien Lit 8500,- Niederlande hfl 7,25,- Norwegen kr 43,-
Schweiz sfr 6,50,- Spanien/Kanarische Inseln Ptas 675,-/720,- Printed in Germany

40
Seiten
Motorrad
Markt



MOTORRAD



Sensation:
Mercedes-
Threewheeler

Sport
Grand Prix
in Brunn

Neuheiten-
Feuerwerk



Unterwegs
Die schönsten
Schweizer
Pässe

Vergleich
Naked Bikes

Honda CB 750
Kawasaki Zephyr 750
Suzuki GSF 600

Suzuki
TL 1000 R
und GSX 600 F
Yamaha
YZF 1000 R1



Italienische Momente

Ja, sie haben wieder Motorräder. Nach einer schweren Krise hat sich Laverda aufgerappelt, startet mit 50 in den zweiten Frühling. Das galt es zu feiern. Bei einer grandiosen Geburtstagsparty in Breganze.

Text und Fotos von Eva Breutel



Ein bißchen sah's ja schon aus wie ein Oldtimer-Treffen: Von den rund 400 Motorrädern, auf denen die Laverda-Fans zur Geburtstagsfeier ihrer Marke anreisten, hatte der größte Teil um die 20 Jahre auf dem Buckel. Ungewöhnlich für eine Marke, die noch immer produziert, aber Laverda blickt schließlich auf wechselvolle 50 Jahre zurück.

Nach einer schweren Krise in den Achtzigern, die beinahe das Ende bedeutet hätte, nutzten die neuen Eigner den 50. Geburtstag, um eindrucksvoll zu demonstrieren: Jawohl, wir leben noch.

Vier Tage lang, vom 17. bis zum 20. Juli 1997, durften sich Laverda-Freunde aus ganz Europa davon überzeugen – und, nicht weniger wichtig, es sich dabei gutgehen lassen. Das Fest war bestens organisiert, von Hotelunterkunft und Camping über Ausfahrten und gemeinsame Mahlzeiten bis hin zum allabendlichen Konzert auf dem Hauptplatz von Breganze. Dort, nur wenige Kilometer vom neuen Firmensitz in Zanè entfernt, befand sich bis in die 80er Jahre das Stammwerk; und die Einwohner, das versteht sich in Italien, feierten kräftig mit.

Bei technischen Problemen half ein werkseigener Laverda-Dienst – zumeist kostenlos. Besondere Freude bereitete den Gästen ein kleiner Rundkurs in Breganze, auf dem sie die aktuellen Modelle probefahren konnten. Angesichts solcher Perfektion kamen die ausländischen Besucher aus dem Staunen nicht mehr heraus: „Das ist nicht mehr italienisch“, wunderte sich Peter aus Erding. „Wenn die hier sagen: Um zwei Uhr ist Abfahrt, dann fahren sie auch Punkt zwei los.“

Die Laverda-Fans aus den kälteren Regionen Europas

freuten sich nicht nur auf die Party. Rolf aus Berlin etwa fuhr auf seiner 1000er RGA, Baujahr 1984, durch strömenden Regen bis zum Brenner, ehe ihn in Italien endlich der Sommer begrüßte. Ganz ohne Dusche ging's allerdings auch in Breganze nicht ab: Ein heftiger Hagelschauer sorgte für verbeulte Verkleidungen an mehreren Motorrädern.

Daß es sich wirklich nicht um ein Oldtimer-Treffen handelte, zeigte sich dann am Sonntag, als Laverda-Chef Francesco Tognon zur Visite des Werksgeländes in Zanè bat. Nutzte Laverda nach



Visite in Zanè:
Laverda-Boß Tognon
führte durch die
Fabrikhallen und gab
kund: „Wir haben in die
Qualitätskontrolle noch einmal
viel Geld investiert“



Wie alles begann:
75-cm³-Viertakter
von 1948 (oben rechts).
Als alles noch prima lief:
Legende SF 750 (oben links).
Wo's wieder hin soll:
750 S im Racing-
Trimm (unten)



sich Laverda vor allem mit
der 750 SFC, die in den 70er
Jahren bei Langstreckenren-
nen sehr erfolgreich war, so-
wie mit dem Prototyp eines
wassergekühlten Sechszylind-
ers mit 140 PS. Doch dann
erwies sich die Produktion
eines Geländewagens als
finanzielles Desaster. 1984
wurde die Landmaschinenfab-
rik verkauft, und die Familie
zeigte kein Interesse mehr
am Motorradwerk. Laverda
wechselte mehrmals den
Besitzer, bis schließlich 1993
Francesco Tognon, ein mo-
torradbegeisterter Textil- und
Nahrungsmittelfabrikant, die
Firma übernahm.

dem Wieder-
beginn 1994
nur einen klei-
nen Teil der
langgestreck-
ten Werkshal-
le, so hat sich
der Betrieb in-
zwischen auf
drei Viertel des
Geländes aus-
gedehnt. „In den
letzten freien Teil
kommt unsere Entwick-
lungsabteilung“, verriet To-
gnon. „Vergangenes Jahr ha-
ben wir noch neun Motorräder
pro Tag gebaut, 1997 sind
es bereits 22 Stück.“ In Italien



sollen 1998 mindestens 500
Maschinen verkauft werden,
der – dann noch immer –
übergroße Rest der Produk-
tion geht in den Export.

1994 startete
Tognon mit 50
Leuten, heute
sind es schon
125. Und die
Ingenieure ar-
beiten bereits
mit Hochdruck
an der Ent-
wicklung des
900er Dreizy-
linders, der 1998
präsentiert werden
soll, und an einem neu-
en Zweizylinder. Die Laverda-
Fahrer jedenfalls stimmten
diese Aussichten fröhlich: Sah
ganz so aus, als ob die Legen-
de lebe. □



**Legt den Kurs fest: der neue
Besitzer Francesco Tognon**

Laverda- Historie

Vom Pflug zum Krad

Anfangs produzierte die
Firma nur Landma-
schinen. Bis vor 50 Jahren
Francesco Laverda das erste
Zweirad mit einem 75-cm³-
Viertakter konstruierte. Grö-
ßere Maschinen baute Lave-
da ab 1968: den 750er Twin
GT und GTL, die 750 S und
SF, den 1000-cm³-Dreizylin-
der 3 CL, die aufgebohrte
Version 1200 TL sowie ab
1982 die 1000 RGS und
RGS C. Einen Namen machte