

Vier Modelle, eine Basis. Laverda macht Jagd auf die Italo-Fans.

Wie hätten Sie`s denn gern? Sportlich gebuckelt hinterm Lenkerstummel oder lieber lässig-luftig im Fahrtwind aufgespannt? Egal wie, eines ist sicher: Italiensch verspielt sind sie alle, die Laverda für die neue Saison. Womit garantiert ist, daß man seine Strike, Sport oder Formula auch im größten Getümmel wiederfindet. Einfach der Meute nach, denn zwischen tausend-und-einer Bandit sind die Laverda immer noch für einen Menschauflauf gut. Machen auch echt was her, die kleinen Italienerinnen.

Ein feines Leichtmetall-Chassis, solide Upside-down-Gabel, pfiffig geformte Fräsarbeiten für den Technik-Fetischisten. Nein, billig wirkt hier gar nichts - bis auf den verunglückten Kühlwasserverteiler an der unverkleideten Strike vielleicht. Und fahren tun die Dinger auch noch.

Besteigen wir die auf Streetfighter getrimmte und Laverda-orange lackierte Strike und poltern los. Fein, daß sich der zweiteilige Lenker in alle Richtungen verstellen läßt, nicht so fein, daß die Lenkerverkleidung großgewachsenen Laverdanern den Blick auf die Kontrolleuchten verdeckt.

Untertouriges Dahingurken ist nicht das Ding des aufgepeppten Laverda-Twins, unter 3500/min rumpelt` s und ruckelt` s ziemlich. Im freien Geläuf dagegen versöhnt der Einspritzmotor mit knackigen Sprints von Kehre zu Kehre. Schade, daß der elektronische Drehahlbegrenzer gerade dann dazwischen funkt, wenn der Zweizylinder richtig loslegt. Am Sechsganggetriebe haben die Italiener auch nachgebessert, noch nicht so ganz der Hit, aber deutlich exakter, als man das von Laverda bislang gewohnt war. Das Sahnehäubchen auf dem Cappuccino aber heißt Handling und funktioniert in etwa so: volle Suppe am Gas, stramm die Brembos gezogen, Kommando »Kurve«, und bevor man unterm Helm das »Hau-Ruck« zu Ende genuschelt hat, hängt die Strike auf ihren griffigen Pirellis längst in abenteuerlichen Schräglagen. Handling - jetzt weiß man, was gemeint ist. Das Ding zirkelt eine Linie ums Eck wie mit dem Lineal gezogen, funkt linksrum leider etwas früh auf dem Seitenständer SOS, aber sonst tadellos. Erinnert irgendwie an eine flinke Enduro, nur mit mehr Schmalz. Und stabiler, direkter, klarer. In dieser Beziehung können die japanischen 600er Kracher ruhig antreten - die werden staunen.

Staunen kann man auch beim Umsatteln auf die supersportliche Formula 750. Echte 92 PS versprechen die Italiener für den modifizierten Twin, und die sind tatsächlich alle zur Stelle. Zumindest am firmeneigenen Testmotorrad, das aber nicht nur mit knackiger Leistung, sondern auch mit gnadenloser Drehfreude bis knapp an die 11000er Marke imponierte. Der Leistungssprung wird über fülligere Nockenprofile, leichtere Kolben und einem aktualisierten Programm der Motorelektronik bewerkstelligt. Nett zu wissen, daß das Fahrwerk auch mit strammen 90 PS klarkommt. Wie von der Tarantel gestochen, zischt die Formula um den Testkurs im südfranzösischen Ledenon, brüllt wütend aus der engen Korkenzieherkurve und hat für alle Passagen des höchst unterhaltsamen Rennkurses einen passenden Gang aus dem eng gestuften Getriebe parat. Besser noch als bei der Strike: Lenkpräzision und Rückmeldung, die dank der neuen, jetzt gefrästen und ideal gekröpften Lenkerstummel auch in schnellen Kurven einen klaren Dialog mit der Piste ermöglichen.

Wer nach dem spaßigen Erlebnis auf das limitierte Sondermodell, die Black Strike 668 Cafe Racer steigt, wird schnell auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Hier werfelt noch das alte luft/ölgekühlte Zylinderbankett, das laut Papier 70 PS mobilisieren soll, die sich jedoch in einem vergleichsweise matten und lustlosen Gebrumme darbieten. Na ja, 50 Stück der rabenschwarzen Nackten werden schon ihre Liebhaber finden, und dann ist aber Schluß mit dem antiquierten Rumpelstilzchen. Daß der Twin auch anders kann, wird in der Formula-Version ja eindrucksvoll bewiesen.

Daß Laverda mittelfristig mit der jetzigen Palette am hart umkämpften Markt nur in der zweiten Liga spielt, ist klar. Man munkelt von einem 1000er Twin für die Mailänder Motor-Show im Herbst, der aber im Gegensatz zum derzeitigen Trend nicht in V-Formation, sondern in firmengerechter Tradition als Paralell-Twin gezeichnet ist und im geplanten Tourensportler TTS verbaut sein soll.

Frühestens im Jahr 2000 dürfte dagegen der bereits vorgestellte Dreizylinder-Motor

einsatzfähig sein. Vorausgesetzt natürlich, die kleine italienische Schmiede hat einen langen Atem und finanzielle Möglichkeiten, ihre Projekte auch zu realisieren. Schön wär's, damit auch in den großen Klassen eine nette italienische Alternative zur Nippon-Großserie parat steht.

Neues Spiel, neues Glück - Laverda im Umbruch

Nach etlichen Problemen mit der Fertigungs- und Funktionsqualität, ständig wechselnden Importeuren und überzogenen Verkaufspreisen soll ein modernes und marktgerechtes Management für Ruhe sorgen. Verkaufsleiter Aurelio Lolli, bei aller Begeisterung kein Traamtänzer, weiß um die Notwendigkeiten für eine erfolgreiche Zukunft der 50jährigen Traditionsmarke. »Wir müssen hart arbeiten und realistische Ziele setzen, halbfertige Schnellschüsse können wir uns nicht mehr erlauben, deshalb kommt auch der Dreizylinder erst, wenn er wirklich perfekt ist - und vorher nicht.« Lolli, bereits in seiner Zeit als Bimota-Manager mit ähnlichen Problemen konfrontiert, kennt den Markt und weiß sehr genau, daß es nicht genügt, italienisch eigenständige Maschinen hinzustellen. Auch Service und Kundenbetreuung gehören dazu. Und die katastrophale Lage auf dem deutschen Markt (es existiert derzeit kein offizieller Importeur, deshalb gibt's auch keine verbindlichen Preisangaben) will man bei Laverda schnellstens bereinigen, damit das Image und die möglichen Kunden nicht ganz verlorengehen. »Wir bringen neue, pfiffige Modelle, die von dem ehemaligen Aprilia-Designer und jetzigen Laverda-Mitarbeiter Alberto Capella entworfen werden, und wir stehen derzeit in Verhandlungen über einen zuverlässigen Importeur für Deutschland. Des weiteren werden wir die Preise auf dem deutschen Markt senken, so wie das in anderen Ländern bereits geschehen ist.«, verspricht Aurelio Lolli allen Laverda-Fans. MOTORRAD bleibt am Ball und kann hoffentlich bald Erfreuliches vermelden. Wäre echt schade drum, wenn das Unternehmen die Waffen strecken müßte.