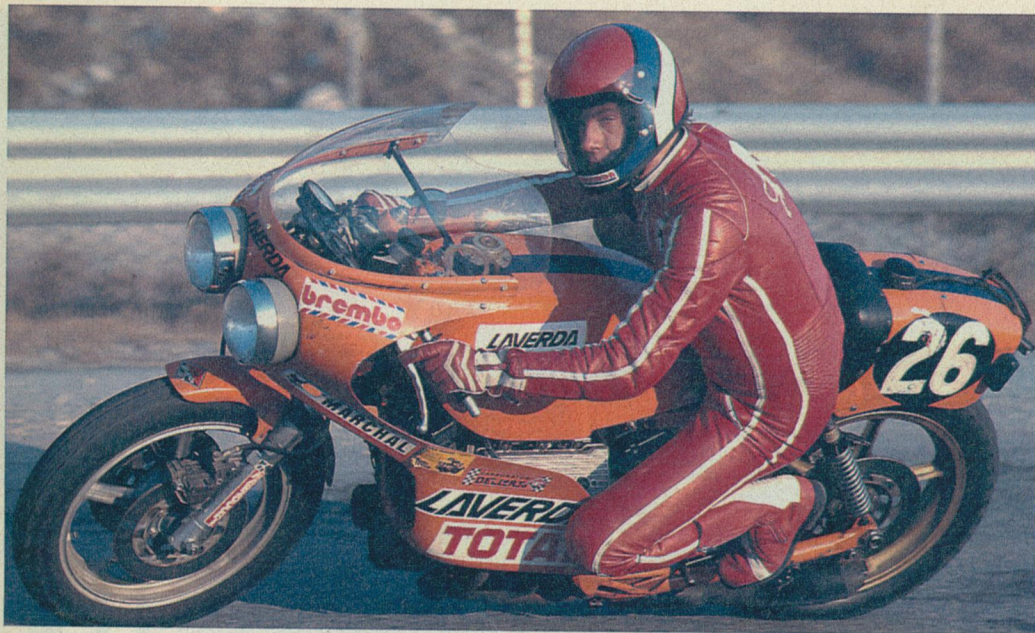
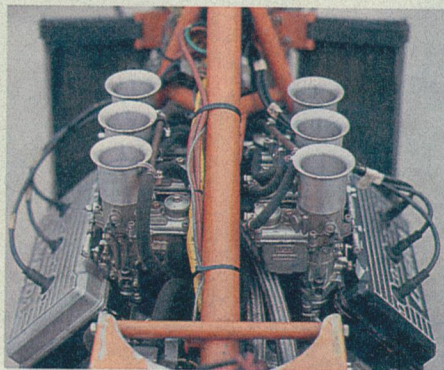




Neue Laverda-Pläne DAMPF- HAMMER

Es wird wohl über keine andere Motorradmarke soviel spekuliert wie über Laverda. Vermutlich reicht es schon aus, daß morgens bloß die Arbeiter ins Werk gehen, um von einem neuen Modell zu munkeln. Karl-Jörg von Herz, Verkaufsleiter des deutschen Laverda-Importeurs Moto Witt in Wesseling, ist nach elf Jahren Laverda-Vertragspartnerschaft skeptisch, wenn neue Meldungen aus Breganze eintreffen. „Diesmal scheint aber was dran zu sein.“ Und diesmal ist von einer Kooperation mit Japanern die Rede. Nach dem Konkurs der Brüder Massimo und Pierro Laverda 1986 und der nach kurzer Bankenregentschaft gebildeten Arbeiterkooperative rissen die Spekulationen über den Fortbestand der gebeutelten Traditionsmarke nicht mehr ab. Der Mischkonzern Zanini erwarb eine Beteiligung von 25 Prozent und die Regierung griff ebenfalls unter die Ärmel. Dennoch wurden zwar vielversprechende Prototypen vorgestellt, doch leider ging nichts davon in Serie.

Unter fast völligem Ausschluß zumindest der europä-



Exklusive Replika der Bol d'Or-Langstreckenrennmaschine für Japan?

Laverda-Comeback mit einer Rarität aus den Siebzigern? Sechszylinder-V-Motor

schen Öffentlichkeit hat nun die Shinken Corporation, ein finanzkräftiger Industriekonzern aus Tokio, mit Zanini ein gemeinsames Unternehmen gegründet. Die Kabashiki Kaisha Laverda Japan, mit einem Eigenkapital von drei Millionen Dollar, hat sich „die Vermarktung von italienischen Qualitätsprodukten“ vorgenommen. Neben einem Gruppe C-Sportwagen geht es dabei zunächst um ein exklusives Motorrad. Aller Voraussicht nach handelt

es sich um eine Replika der legendären Sechszylinder-Langstreckenrennmaschine von 1978. Geringfügig verbessert und eventuell mit 1200 statt 1000 Kubikzentimetern Hubraum sowie Benzineinspritzung sollen in Italien 25 exklusive und etwa 60 000 Mark teure Exemplare für den japanischen Markt nachgebaut werden. Der V6 hatte beim Bol d'Or-Langstreckenrennen von 1978 mit enormer Leistung für Furore gesorgt, mußte aber nach neun

Stunden mit gebrochener Kardanwelle aufgeben. Finanzielle Probleme verhinderten damals die Weiterentwicklung des vielversprechenden Projekts.

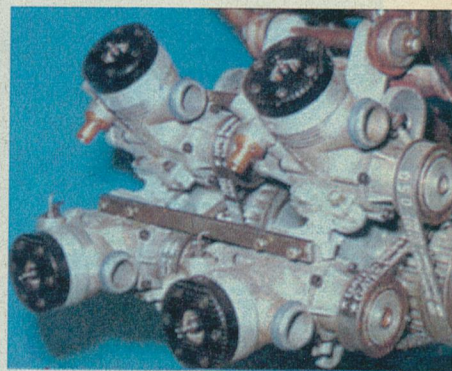
Laverda für Japan mit Suzuki GSX-R-Motoren?



Weiterhin wird über eine modifizierte RGS 1000 oder eine Neuauflage der SFC 1000 verhandelt – für Japan möglicherweise mit Suzuki-Motoren. Das leise Unbehagen über den Vorstoß der Japaner sieht von Herz gelassen: „Wenn sie Laverda wieder Arbeit geben, ist doch viel erreicht. Es ist doch illusionistisch zu glauben, solchen internationalen Verflechtungen entgehen zu können. Und es ist die Frage, ob das so furchtbar wäre.“ AJ

50er Vierzylinder KUNSTFLUG

Eine bemerkenswerte Motorenkonstruktion stellte vor kurzem die spanische Motorradzeitschrift Motociclismo vor: Ein Vierzylinder-V-Motor ist an sich noch nichts Ungewöhnliches, wohl aber, wenn er nur über 48 Kubikzentimeter Hubraum verfügt, was das normale Maß nun doch sehr unterschreitet. Ein paar Bastler hatten vier Zweitakt-Modellflugzeug-Motoren mit jeweils zwölf Kubikzentimetern auf einer ge-



Der Hammer unter den 50ern: 24 PS aus 48 Kubikzentimetern

meinsamen Kurbelwelle zusammengesteckt. Satte 24 PS bei sage und schreibe 30 000/min soll der Vau leisten. Nur das Problem der Gassteuerung ist noch offen, denn solche Motoren laufen normalerweise entweder Vollgas oder gar nicht... Auch welches Fahrzeug die Innovation einmal befeuern soll, verschweigen die Erbauer noch diskret. AJ