



ROGER VIEHL UND PETER „PIET“ HERRMANN TEILEN EINE LEIDENSCHAFT: DIE LIEBE ZU LAVERDA-BIKES

Dom Esch heißt der kleine Flecken an den nördlichen Ausläufern der Eifel, ihn kennen Laverda-Liebhaber aus aller Welt. Hinter der kargen Fassade der Hausnummer 83 versteckt sich in einem alten Viereck-Bauernhof das 2000 gegründete „Orange Cycle Team“ (OCT). Was Besucher dort erwartet, ist einmalig: Überall stehen Klassiker des italienischen Herstellers. 1949 von Francesco Laverda gegründet, erlangte die Marke mit den Modellen 750 SF und SFC Weltruhm. 2004 ging Laverda im Piaggio-Konzern unter, die ruhmreiche Geschichte fand ihr Ende.

Viele Maschinen im Hof sind mit Planen bedeckt, einige haben keinen Motor mehr, andere wirken schrottreif. Doch bei den Orangen wird nichts weggeworfen. Gründer Roger Viehl (58), geboren in Antwerpen

und aufgewachsen in Leverkusen, verfiel 1981 der Laverda-Liebe: „Ein Kumpel kam mit einer 3CL vorbei, 1000 Kubik, drei Zylinder, sollte 8000 Kilometer auf der Uhr haben. Von der Probefahrt kam ich mit einem breiten Grinsen zurück“, erzählt der Kfz-Meister. Er kaufte die Maschine – obwohl sie, wie er später erfuhr, 48.000 gelaufen war – und heizte schon mal mit 170 Sachen über die Leverkusener Stadtautobahn. Seiner Leidenschaft für die robusten Zwei- und Dreizylinder nach dem Motto „Einmal Laverda – immer Laver-

da“ frönte er auch beim Kölner Importeur „Moto Witt“. Für ihn arbeitete er eine Zeitlang. Als sich das Aus für Laverda abzeichnete, kaufte Roger alle Teile-Restposten, die er finden konnte: von „Moto Witt“, die des dänischen und des Schweizer Importeurs, die Werkbestände aus Italien. Die immer seltener werdenden Teile lagern seitdem in der ehemaligen Tabakscheune über der heutigen Werkstatt sowie in weiteren Räumen. Derweil platziert in der Werkstatt der Deutsch-Australier Peter „Piet“ Herrmann (60), Maschinen-



Roger und „Piet“ (oben) erklären einem interessierten Kunden die Vorzüge einer zum Verkauf stehenden Laverda. Unten: Diese drei klassischen Laverda-Schönheiten lassen das Herz höher schlagen

Fotos (2) Jürgen Ulbrich

bautechniker, Feinmechaniker und Kfz-Meister, mit geübten Hammerschlägen neue Ventilführungen in einen zuvor stark erhitzten Zylinderkopf. Seit 2009 arbeitet er für Roger, kennengelernt haben sie sich Mitte der 90er bei Witt. Seinerzeit übernahm Tausendsassa Piet – er war auch Tankwart, Schlosser, Taxi-Unternehmer und Autoteile-Händler – die Witt-Werkstattleitung. „Meine erste Dreizylinder-1000er habe ich 1980 gekauft“, erzählt er. Heute besitzt Piet 13 Bikes – darunter auch eine Laverda Turismo 100, mit der er 2015

schäden. Piets 1000er sprang nicht mehr an, ein Hagelschloss hatte einen Stecker zerstört.“ Für die beiden Profis war das jedoch kein Problem. Mit Vollgas ging's wieder nach Hause. Als die beiden Laverdista auf der Autobahn in Österreich einer Radarfalle auswichen und auf der Landstraße durchzündeten, verloren sie sich aus den Augen. „Wir hatten keine Mobiltelefone. Ich sah Piet nicht mehr und bin volles Rohr nach Hause.“ Kaum dort angekommen, rief „Piet“ an, die Polizei habe ihn angehalten und gesagt: „Sie

sich Roger auch um dessen Aufgaben. Piet hingegen schraubte selbst in seiner knappen Freizeit an Dirks Nachlass: Es ist eine Laverda mit einem extrem seltenen Rennrahmen und dem Zweizylinder-750-SFC-Werksmotor. Die Maschine startete 1973 beim GP von Imola. „Dirk hatte das Teil ersteigert. Es war 20 Jahre in Sammlerhand“, erzählt Piet. Als OTC drei Monate nach Dirks Tod eingeladen wurde, die Laverda 750 SFC Special beim „2017 OBE International Festival of Speed“ im Sydney Motorsport Park zu präsentieren, stand fest: Das Einzelstück muss fertig werden.

Und tatsächlich, vom 23. bis 26. März führte Piet Hermann die Maschine vor mehr als 22.500 begeisterten Zuschauern in den täglichen Demo- und Showläufen vor. Der schönste Moment war für ihn „in der vorletzten Kurve am Arsch von Giacomo Agostini

zu kleben!“ Auf der Geraden konnte er den Speed des 15-fachen italienischen Rekord-Weltmeisters auf der 500er MV Agusta aber nicht mehr halten. Der verstorbene Freund Dirk Schreiber fuhr immer mit: In großen weißen Buchstaben ist auf dem roten Rennhockerslackiert: „In Memorium Dirk Schreiber 1963–2016“.

Jürgen Ulbrich

KLASSIKER AUS BREGANZE

erfolgreich an „Milano – Taranto“ auf den Spuren des legendären historischen Motorradrennens teilnahm. Besonders in Erinnerung geblieben ist Roger die Jubiläumsfeier zum 50. Laverda-Geburtstag 1999. „Wir beide sind runter nach Italien gekracht. Während der Besichtigung eines Weinguts ist es passiert. Urplötzlich entluden sich aus einer schwarzen Wolke Hagel-Granaten“, erzählt Roger. „Der Schaden war groß, viele Maschinen hatten zerschlagene Verkleidungen und Blech-

bleiben hier!“, erzählt Roger grinsend. Für Piet wurde es teuer. Die beiden Laverda-Freunde waren immer flott unterwegs, egal ob auf Übernacht-Ritten zur Bol'd Or auf dem Circuit Paul Ricard oder innerhalb von sieben Tagen die rund 4.200 Kilometer über alle Alpenpässe in Frankreich. Für solche Touren haben Roger und Piet heute nur noch wenig Zeit. Ein Grund: Ihr OTC-Mitstreiter Dirk Schreiber, Kaufmann und Ersatzteil-Versender, verstarb im Januar letzten Jahres. Seitdem kümmert

Internet: <http://www.octeam.de>

HC¹ RADIAL-GEBERZYLINDER

MORE CONTROL

THE COMPACT

Mehr Fahrspaß, mehr Sicherheit und mehr Komfort.
Die kompakte Radialarmatur ist als Bremse oder Kupplung erhältlich.

Jetzt online informieren: www.magura.com

POWERED WITH



MAGURA

bike by www.foto-speed.de Foto: Andreas Feulner