

moto

MOTORRAD-MAGAZIN

Heft 5 • Mai 1991

MOTORRAD TECHNIK VERLAG

DM 5,50

ÖS 45,- • sfr 5,50 • fmk 20,- • L 5800,- • esc 550,- • pts 500,- • hfl 7,-
E 3436 E

TRIUMPH

GESCHICHTE
SECHS MODELLE
ALLE DATEN

WIEDER DA NEUE TRIUMPH TROPHY 1200 IM TEST



TRIUMPH-VERGANGENHEIT: Edith Stöcklein und ihre Trophy TR6 von 1968

TEST Gilera CX 125 **AKTUELL** Laverda und Japan
SPORT Harald Eckl-Story **POSTER** Udo Mark
TEST Suzuki DR 125 S ■ MZ ETZ 251 ■ Xingfu XF 125

LAVERDA UND JAPAN

Die Zukunft der oberitalienischen Motorradschmiede Laverda ist ungewiß. Ideen sind da, nun tritt eine japanische Firma auf den Plan

Seit dem Bankrott von Laverda 1985 tragen die Laverdisti Trauer. Das Geld für fällige Neuentwicklungen fehlt. Landet eine traditionsreiche europäische Motorradmarke auf dem Abfallhaufen der Geschichte? Das wäre ein Schlag für das Motorradland Italien.

Doch wo Gefahr ist, wächst auch das Rettende. Naht es vielleicht aus Japan, in Form der Firma Shinken? Alan Cathcart hat sich für uns umgehört und trennt Gerüchte und Fakten:

Arbeiterkooperative – das Wort allein schon weckt in Großbritannien schlechte Erinnerungen an die furchterliche Triumph-Kooperative anfang der achtziger Jahre. In Italien ist das anders. Dort arbeiten solche Kooperativen nach dem sogenannten „Legge Marcora“ recht erfolgreich. Dieses Gesetz weist ihnen, sofern sie gewisse Kriterien erfüllen (wie z.B. eine Obergrenze für eingebrachtes Privatkapital nicht überschreiten), erhebliche Sub-

ventionen zu, ebenso zinslose Darlehen des Staates. Laverda ist gegenwärtig die einzige Arbeiterkooperative in Italien, die Motorräder herstellt (demnächst kommen vielleicht die bankrotten Fantic-Werke dazu). Sie wurde im Mai 1989 gegründet, nachdem die Mailänder Holding Prinefi die Fabrik schließen wollte. Prinefi hatte 1986 den Aktienanteil des Hauses Laverda für die stattliche Summe von 1000 Lire (1,40 Mark) von einem Treuhänder erworben, der die zahlungsunfähige Firma seit März 1985 verwaltet hatte. Prinefi hatte gehofft, einen Käufer für Laverda zu finden. Als ihnen das nicht gelang, zogen sie sich zurück und eine Arbeiterkooperative unter der Leitung von Nicola Lievore, einem früheren Fließbandarbeiter, übernahm fortan das Ruder. Im Augenblick gehören ihr 60 Leute an, alle schon seit langer Zeit bei Laverda.

□

Der erste Vorsitzende dieser Kooperative Nuova Moto Laverda war Ugo Holzer, der Vorstandsvorsitzende aller Kooperativen in der Region Vicenza (und es gibt dort wahrlich eine ganze Menge). Er brachte die Zanini-Gruppe ein, eine Handels- und Finanzgesellschaft aus dieser Gegend, dessen Präsident Domenico Zanini genau die 25 % der Laverda-Aktien erwarb, die das Legge Marcora noch zuließ. Natürlich sollte Zanini für seine mutige Investition ein entsprechend größerer Anteil an den zukünftigen Gewinnen zustehen. Genaue Zahlen sind nicht bekannt, aber man schätzt, daß in den letzten 18 Monaten 2,5 Milliarden Lire (3,5 Millionen Mark) in das 60 Mann starke Unternehmen geflossen sind. Man weiß allerdings nicht, wieviel davon aus Staatsgeldern stammen.

□

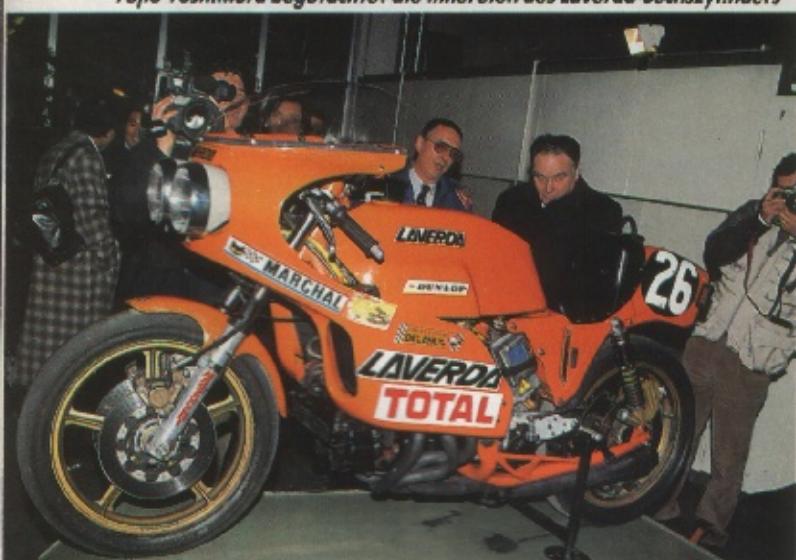
Ein Industriegericht entschied, daß diese Kooperative den Auslagen des Legge Mar-

cora entspricht, und so stehen Laverda nun 4 Milliarden Lire (5,4 Millionen Mark) von Seiten der italienischen Regierung zu. Zusätzlich wurde ein mit nur 3,5 % verzinstes Darlehen von 10 Milliarden Lire (13,5 Millionen Mark) gewährt (die Zinssrate liegt in Italien bei knapp 18 %), dessen Rückzahlung erst in zehn Jahren fällig wird. Zweck dieser Großzügigkeit: Die Kooperative soll wieder Boden unter den Füßen kriegen. Möglichst bevor die zehn Jahre um sind, will man die Gewinnzone erreichen. Danach soll das Unternehmen wieder dem subventionsfreien Privatsektor übergeben werden, entweder durch Umverteilung der Aktien oder Verkauf. Falls das Unternehmen jedoch innerhalb von drei Jahren nach Erhalt der Darlehen verkauft werden sollte, müssen sowohl Subventionen als auch Darlehen in vollem Umfang zurückgezahlt werden – ein Verkauf wohlgemerkt, der das Privatkapital des Unternehmens auf mehr als die momentanen 25 % erhöht.

Obwohl man sich bereits letzten Herbst über die Bedingungen und den Umfang der staatlichen Hilfe für Laverda geeinigt hatte, ist bisher noch keine müde Mark aus Rom eingetroffen. In der Öffentlichkeit nennt das Nicola Lievore „bürokratische Verzögerungen“. Zwei andere Gründe werden vermutet. Zum einen will die Regierung unter Führung der Sozialisten wohl keiner Kooperative helfen, die von politischen Rivalen unterstützt wird. Zum anderen sind daran die Gerüchte um eine japanische Übernahme schuld, die das Parlament in Rom nach der Kölner IFMA erreichten. Wenn daran etwas wahr ist, werden natürlich keine Gelder fließen. Zweifellos ein wichtiger Grund, warum Zanini und Laverda alles daran setzen, das Gerücht von einer Übernahme durch Shinken in alle Winde zu verstreuen. Aber die Gelder



Fujio Yoshimura begutachtet die Innereien des Laverda-Sechszyllinders



Geht die Sei in Serie? Massimo Laverda (links) diskutiert mit Alfieri

MAGAZIN

sind immer noch nicht eingetroffen.

□

1992 wird die Obergrenze von 25 % für Privataktien auf 50 % erhöht. Außerdem darf der Privataktionär dann den Präsidenten des Unternehmens vorschlagen. Beide Änderungen gestatten eine große Einflussnahme. Man weiß nicht, ob Zanini von dieser Möglichkeit Gebrauch machen wird.

□

In einer Pressekonferenz verkündete Domenico Zanini, daß der italienische Aktienanteil an Laverda Japan zu 80 % auf Nuova Moto Laverda und zu 20 % auf die Zanini-Gruppe entfällt. Wie der Kuchen zwischen Shinken und den Italienern aufgeteilt wird, sagt Zanini allerdings nicht.

□

Alle Laverda Motorradprodukte aus der Zusammenarbeit

mit KKLJ (Kabushiki Kaisha Laverda Japan) – die V6-Replika beispielsweise – werden auch in anderen Ländern verkauft, und zwar durch das italienische Unternehmen.

□

Warum will ein Unternehmen wie Shinken, das noch nie mit Motorrädern zu tun hatte, jetzt plötzlich Motorräder verkaufen? Und dazu noch Laverda, ein Unternehmen, das bekanntlich in Schwierigkeiten steckt(e)? Darauf angesprochen, zog Shinken-Präsident Takao Chinoi eine Visitenkarte aus seiner Tasche. Zu sehen war ein Farbbild des Flügeltüren-Mercedes 300 SL. Allem Anschein nach importiert Shinken bereits erfolgreich Replicas dieses klassischen Sportwagens von Kalifornien nach Japan. Das Laverda-Projekt einer Gruppe C-Sportwagens war wohl der Hintergrund für

das plötzliche Shinken-Interesse. Denn schließlich darf man mit einem in Europa (Andorra? San Marino?) zugelassenen

Rennwagen auch auf japanischen Straßen herumkurven, und das paßt ja bestens zu den bisherigen Aktivitäten von



Fotos: Colicart

Takao Chinoi ist der Drahtzieher beim großen Laverda-Einkauf. Mit Verkaufs-Manager Tanaka und dem Sohn von Tuner-Legende Pops Yoshimura kam er ins oberitalienische Breganze. Ob das Geschäftsklima so freundlich bleibt, wird sich weisen

DRAGSTER FESTIVAL

SHOW
POWER
SPEED

3./4./5.
MAI



... live dabei sein!

Karten ab DM 20.-

Vorverkauf
06205/7021-4

HOCKENHEIM
quartermile

VIP-Lounge 06103/27828
DIE SUPER-DRAGSTER-STRECKE

FR. 9-17 Uhr
Qualif. + Vorläufe
SA. 10-22 Uhr
Finale + Nightshow
SO. 10-16 Uhr
Custom + Drag-Show

Shinken. Einige Beobachter fragen bereits besorgt, ob es sich bei dem Geschäft nicht in erster Linie um das Gruppe C-Projekt dreht. Die Motorräder quasi gelten dann als Extra-Dreingabe?

□

Ja, wäre da nicht ein Mitglied der japanischen Gruppe, die Laverda besichtigten – Fujio Yoshimura. Ihm untersteht inzwischen Yoshimura Japan, nachdem sich sein legendärer Vater Pops fast ganz zur Ruhe gesetzt hat. Vor kurzem hat Yoshimura den exklusiven Vertrag von Suzuki, Viertakt-Rennmotorräder für das Werk zu bauen, verloren, und sucht nun nach neuen Projekten. Wegen seiner engen Freundschaft mit Chinoi-san wurde Fujio mit nach Italien genommen, um das Laverda-Werk zu inspizieren und Möglichkeiten einer zukünftigen Zusammenarbeit zu erkunden. „Was ich gesehen habe, gefällt mir gut“, sagte Fujio, über die verschiedenen V6-Teile und Prototypzeichnungen gebeugt. „Der Zweizylinder ist ein guter Motor mit viel Potential, und ich habe auch schon Pläne für die anderen Motoren.“ Wer weiß, demnächst wird die Yoshimura-Laverda SFC vielleicht schon Wirklichkeit ...?

□

Obwohl nicht mehr für das Unternehmen tätig, das er zwei Jahrzehnte lang leitete, war Massimo Laverda beim Shinken-Besuch dabei. Er fuhr sogar ein paar Runden mit der 750 auf der werkeigenen Teststrecke: Mit geliehenem Helm, seinem Nadelstreifenanzug, die Hosenbeine in die Socken gezupft. Als freiberuflich beratender Ingenieur hauptsächlich von der Automobilbranche engagiert, hält er den Vertrag mit Shinken für „die beste Sache für Laverda seit fast zehn Jahren. Diese Leute wissen, wie man die vorhandene Hochtechnologie von Laverda gewinnbringend umsetzen kann. Heute ist für mich und die La-

verdisti in aller Welt ein glücklicher Tag.“

□

Massimo, inzwischen 53 Jahre alt, aber jugendlich und enthusiastisch wie eh und je, schmiedet schon eifrig Pläne für ein Treffen aller Laverda-Besitzer. Stattfinden soll es Mitte September in Breganze, aber der genaue Tag liegt noch nicht fest. Er will dann auch die vielen Prototypen und Rennmotorräder präsentieren, die er seit seinem Rücktritt 1986 restauriert hat. Darunter auch einige außergewöhnliche Dreizylinder. Der Dachverband aller Laverda-Clubs hat übrigens 5000 Mitglieder.

□

Wäre Laverda vom Pleitegeier verschont geblieben, hätten sie noch vor Gilera als erste die Gilera Saturno erfunden (und zwar auf Drängen des japanischen Unternehmens C. Itoh). 1985 hatte Laverda bereits Zeichnungen eines Einzyliners-Café Racers mit dem Motor der Gilera Dakota als Antriebsquelle, der ja dann später auch an der Saturno Verwendung fand. Laverda führte zu diesem Zeitpunkt bereits Gespräche mit Gilera über Motorlieferungen für diesen Roadster, der damals noch mit keinem geplanten Gilera-Modell in Konflikt stand. Die Laverda-Pleite setzte diesen Plänen aber ein jähes Ende.

□

Noch eine Überlegung zum Schluss: Würde der clevere Geschäftsmann Takao Chinoi ein Joint Venture eingehen mit Laverda, einer Firma mit nicht immer grundsoliden Finanzen (wenigstens in der Vergangenheit), ohne die nötigen Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen? Was soviel heißt wie die Kontrolle über die Produktionsmittel, sei es nun durch Erwerb der Mehrheitsinteressen oder zumindest die Aussicht auf eine baldige Mehrheit? Die Fakten wollen sich nicht zu einem geschlossenen Bild fügen, es sei denn ...

Die Freude am Motorradfahren.

THE JOY OF IXS



... happy hours“ auf dem Motorrad in Kombis von IXS. Innovatives Outfit – getragene Sicherheit – und topmodisches Design bringen das reine Fahrvergnügen. Motorrad-Mode der Zukunft. Natürlich von IXS.

Noch mehr Freude gibt's im neuen IXS-Katalog. Unbedingt anfordern!



IXS zieht Motorrad-Fahrer an

Kataloge gibt's für DM 5,- in Briefmarken oder bar bei:
IXS Motorrad-Mode, Abt. Werbung,
Leitzstr. 51, 7000 Stuttgart 30

IXS
MOTORRAD-MODE
Postbox • CH-6210 Sursee