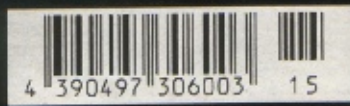


15 10. Juli 1999 DM 6,-

85 48,- sfr 6,- hfl 7,25,- sfr 146,-
Esc 840,- (Cont.), Dr 1500,-, Ft 985,-

ISSN 0027-237 X E 4973 D
Hr 146,- FF 25,- Lit 8500,- Pts 675,-/700,-
Fmk 30,- SIT 1050,- Printed in Germany

40
Seiten
Motorrad
Markt



MOTORRAD



ITALIEN
SPEZIAL

Exklusiv
Fahrbericht
neue Moto
Guzzi V11

- Besuch bei**
- Aprilia
 - Bimota
 - Cagiva
 - Ducati
 - Laverda
 - Moto Guzzi

**Große Aktion,
tolle Preise!**



GESUCHT:
Der Motorradfahrer
des Jahres
MOTORRAD

Unterwegs
Alle Fahren
in Europa

Vergleichstest
Sport-Handschuhe

Im harten **MOTORRAD**-Test:
MV Agusta
750 F4



ITALIEN SPEZIAL



Werk in Zanè mit der Produktion kleinster Einheiten über Wasser.

In Deutschland ist Laverda dieser Tage kaum vertreten, da es keinen offiziellen Importeur gibt. „Allerdings könnten wir auch gar nicht liefern“, gesteht Verkaufschef Aurelio Lolli. „Wir haben so viele Bestellungen aus England, Frankreich und den USA, daß wir mit der Produktion kaum nachkommen.“ Kein Wunder, bei nur 58 Beschäftigten.

Doch auch auf dem Rücken liegend gelingt es den Leuten aus Zanè, immer wieder interessante Motorräder zu bauen. Zum Beispiel die jüngst überarbeitete 750 S Formula, bestückt mit dem erst 1997 präsentierten, wassergekühlten Reihen-Zweizylinder. In der aktuellen Form legt das knallorangefarbene Rennerle eine Performance an den Tag wie noch keine 750 S

Laverdi, Laverda: macht kurvengierig und zaubert stets ein vergnügtes Liedchen auf die Lippen

wenn es da nicht dieses Homologations-Problem gegeben hätte, bei dem der Zweizylinder zehn PS und ein gehörig Maß an Überzeugungskraft verlor. Die Getriebeübersetzung will einfach nicht recht zur neuen Leistungskurve passen. Aber

was wäre ein italienisches Bike ohne Leidensgeschichte? Langweilig wär's.

LAVERDA

Von Langeweile kann hier keine Rede sein. Die Firma Laverda hat seit ihrer Wieder-

belebung zu Beginn der 90er Jahre ein recht hügeliges Auf und Ab erlebt. Momentan ist die Lage besonders kompliziert, da unter den betreibenden Gesellschaftern Streitigkeiten herrschen, deren Ausgang nicht abzusehen sind. Während dessen hält sich das



DATEN UND FAKTEN



LAVERDA 750 S Formula

Motor: Wassergekühlter Zweizylinder-Reihenmotor, 747 cm³, 68 kW (92 PS) bei 9200/min, 74 Nm (7,5 kpm) bei 7750/min, vier Ventile pro Zylinder, elektronische Saugrohreinspritzung, Sechsganggetriebe.

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Alu, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 40 mm, Zweiarmschwinge, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Zweikolbensattel, Alu-Gußräder 3.50 x 17, 5.00 x 17, Reifen 120/60 ZR 17; 160/60 ZR 17, Radstand 1375 mm, Lenkkopfwinkel 64°, Nachlauf 103 mm, Gewicht vollgetankt 206 kg, Tankinhalt/Reserve 19/3 Liter.

Testverbrauch 7,1 Liter/100 km

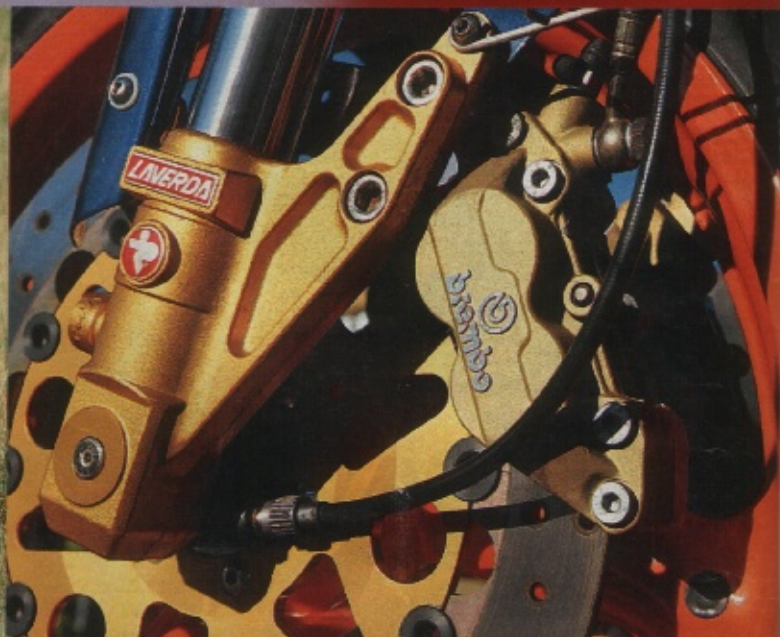
Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung

Preis umgerechnet zirka 22000 Mark

Fahrbericht in MOTORRAD 8/1999

Firmensitz: Zanè (Veneto), rund 60 Kilometer nordwestlich von Venedig. **Geschichte:** Die Firmenchronik beginnt im Jahr 1873. Doch Gründer Pietro Laverda hatte nichts mit Motorrädern am Hut. Unter seiner Herrschaft ging es um Kirchenglocken und Landmaschinen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg stieg der Familienbetrieb ins Zweiradgeschäft ein. 1966 kam der erste Zweizylinder. Anfang der 70er Jahre wagte man sich an den Dreizylinder heran. 1986 Niedergang durch eine verfehlte Firmenpolitik. Laverda wurde mehrmals verkauft. Heute ist die Situation reichlich delikat: Das Unternehmen befindet sich in freiwilliger Liquidation, womit man einen Streit zwischen den Gesellschaftern schlichten will. Laverda hat derzeit keinen Importeur für Deutschland.

Zahl der Beschäftigten: 58. **Jahresproduktion 1998:** 2000 Stück. **Bekanntestes Modell:** SFC 750 (1971 bis 1976)



Dolce Vita: mit kaputtem Anlasser im Kornfeld stehen und sich an den Details erfreuen

bei MOTORRAD zuvor. Verschwunden die Kurzatmigkeit im unteren Drehzahlbereich, getilgt die zähe Gasannahme. Grimmig, fast unbändig drückt der Twin die Formula voran.

Auch fahrwerksseitig stimmt die Laverda euphorisch. Sitzposition, Handling, Feedback –

alles prima. Die Gabel spricht fein an, die hintere Federhärte harmoniert. Und dann diese Details: der polierte Rahmen, die edlen Instrumente, der Tank unter dem Soziushöcker. Schon erwachen die ersten Begehrlichkeiten: Wie kommt man an so eine Formula her-

an? Was kostet sie? Wer repariert, wenn etwas kaputtgeht? Und just in dem Moment geben die Rollen des Anlasserfrellaufs ihre Klemmfunktion auf, was den E-Starter zur Sinnlosigkeit verdammt. Ohne „passione“ läuft da überhaupt nichts mehr.

Besagte Hingabe und Leidenschaft, die Mensch und Maschine auch durch schwere Zeiten trägt. Italienische Motorräder sind Lust und Last zugleich. Doch wenn sie mit dir spielen, tun sie das auf unvergleichliche Art: sinnlich, offen und sehr direkt. □

BLICK IN DIE ZUKUNFT



Aurelio Lolli, Verkaufschef bei Laverda: „Das Dreizylinder-Projekt ist nicht tot“

Können die Italiener auch künftig auf dem Weltmarkt bestehen, Winzlinge, die sie mit Stückzahlen von 1200 bis 28 000 Motorrädern pro Jahr neben den Japanern, aber auch neben BMW und Harley-Davidson sind? Diese Frage vereint die italienischen Hersteller in seltener Einigkeit, denn daß sie mithalten können, davon sind alle felsenfest überzeugt.

An Ideen und Projekten mangelt es jedenfalls nicht. Aprilia will der RSV mille schon bald einen Tourer und die Enduro Pegaso 1000 zur Seite stellen. Cagiva verspricht für die Zukunft Produkte mit hohem Qualitätsstandard und wird bereits auf der Mailänder Messe im September das Naked Bike Raptor mit Suzuki TL 1000-Motor präsentieren. Moto Guzzi besinnt sich auf alte Qualitäten und kehrt ins Sportsegment zurück. Der luftgekühlte Vierventil-V2 wird überarbeitet und gleichzeitig ein neuer, wassergekühlter Motor entwickelt. Auch Bimota entdeckt alte Tugenden, will wieder hochklassige Edelbikes schmieden. Bei Ducati erntet man gerade die Früchte früherer Arbeit, werkelt aber schon an einem neuen V2. Und Laverda arbeitet, wenn auch etwas gebremst, an einem neuen 900er Dreizylinder. Damit nicht genug, feiert derzeit manch totgeglaubte italienische Marke ihre Auferstehung. Benelli zum Beispiel prä-

sentiert am 21. Juli die Tornado – eine sportliche 900er mit wassergekühltem Dreizylinder und Einspritzung. Geplanter Produktionsstart: 2001.

Das Gerücht verlaute außerdem, daß Gilera auf den Motorradmarkt zurückkehren wird – man munkelt von einem Sportler mit Vierzylinder-Kawasaki-Motor. Und dann ist da noch Morini. Die Familie hat gerade die an Ducati abgetretenen Namensrechte zurückgekauft und überlegt, was sie damit anfängt. Einschlägig belastet ist Morini nach wie vor: Unter dem Namen Morini Franco Motori produzieren die Enkel des Firmengründers in Bologna 50er und 125er Zweitaktmotoren, wollen bald aber auch größere Triebwerke bauen.

Pläne also en masse. Fehlt nur noch die erfolgreiche Umsetzung. Und dabei müßten die Hersteller öfter über den Tellerrand beziehungsweise die Alpen schauen. Zu sehr orientieren sie sich an der Konkurrenz im eigenen Land, versuchen eifersüchtig, ihre Pfürnde in Italien zu wahren. Dabei sitzt die eigentliche Bedrohung im Fernen Osten, lacht sich ins Fäustchen und bedient die Kundschaft mit annähernd perfekten Bikes für relativ wenig Geld. Schon klar, mit der „passione“ ist es bei den Japanern vielleicht nicht ganz so weit her. Aber sie machen Kohle. Und darum geht's eben irgendwie auch.