



200 Meilen von Breganze

Seit einigen Jahren findet, immer im September, ein Treffen des italienischen Laverda Clubs Pompone im Valle San Liberale in der Nähe von Breganze statt, dem ehemaligen Standort der Motorradfabrik Laverda.

Einer der vielen Programmpunkte des Laverda-Treffens beim Biker's Restaurant da Maurizio ist eine gemeinsame Ausfahrt in die nahen Dolomiten. Mit einigen Umwegen wird Kurs auf eine abgelegene Gaststätte genommen, wo es dann fast immer ein fantastisches Mehrgänge-Menü gibt. Aber bevor es losgeht, sammeln sich Fahrer und Motorräder auf der Plaza in Crespano del Grappa vor der Kirche.

Die Abfahrt war für 14:30 Uhr geplant, was in Italien für die Einheimischen so viel heißt, wie: "Schauen wir mal um 15:00 Uhr, ob schon Leute da sind."

Ich stand jedenfalls, wie viele andere deutsche Laverda-Fahrer auch, pünktlich um 14:30 Uhr startbereit auf dem Platz. Es verging eine Dreiviertelstunde und langsam trudelten immer mehr Teilnehmer aus allen Himmelsrichtungen ein. Auf dem Brunnen vor der Kirche sitzend waren die Schaltvorgänge der Twins und Triples Minuten vor der Ankunft aus den umliegenden Bergen hörbar, bis sich der gleichmäßige Auspuffton an den Häuserwänden brach und die sternförmig ins Zentrum führenden engen Gassen eine Laverda nach der anderen ausspuckten. Zwischenzeitig hatte ich bereits zweimal den Helm aufgesetzt und wieder abgenommen, weil durch aufkeimende operative Hektik der Eindruck entstand, dass die Sightseeing-Tour beginnen sollte.

Plötzlich schob ein italienischer Fahrer seine blaue 750er Laverda links neben mir in Startposition. Er musterte meine damals noch rot lackierte 750 SFC und das, als Notlösung montierte, mit Kaufhaus-Chrom (silberner Ofenlack aus der Spraydose) veredelte Megafon.

Außerdem sah mein Motorrad aufgrund der weiten Reise von der norddeutschen Tiefebene durch alle Wetterlagen und über den ewig schmierigen Reschenpaß nicht gerade so hygienisch sauber wie ein aseptischer OP-Saal aus. Vielleicht brauchte er einen Tipp, wie man so was reinigt.

Mein „Nebenbuhler“ saß nämlich auch auf einem äußerlich ziemlich heruntergekommenen Hobel. Allerdings war hier Seniore Caramba wahrscheinlich das letzte Mal vor Jahrzehnten aktiv gewesen. Der Benzindunst aus den großen, offenen Ansaugtrichtern der Dell'Orto-Vergaser hatte die ehemals silbernen Rahmenrohre schmutziggelb verfärbt.

Mir fiel aber auf, dass im Speichenhinterrad eine Scheibenbremse eingebaut war und außerdem die Zündkerzen in einem verdächtig flachen Winkel im Zylinderkopf steckten.

Entweder wurde hier ein SFC-Treibsatz der letzten Serie implantiert, oder ein wenig Kopf-Tuning betrieben. Das Motorrad hatte keine Verkleidung. Die Griffe des fünfteiligen Brevettato-Lenkers waren extrem steil nach unten eingestellt. Der nicht mehr ganz junge Fahrer trug eine graue Stoffhose, dazu „Sicherheits-Halbschuhe“ der Marke „Slipper Rigoletto“, ohne Socken!? Seine Jacke war mal ein Laverda-Blouson aus den Siebzigern. Handschuhe? Mitnichten! Aber die Krönung war sein Helm. Ich meine mich zu erinnern, dass der Rennfahrer Renzo Pasolini 1969 in Assen einmal solch einen knitterfreien Hut(Jet-Helm) benutzte. Allerdings hatte jener jedenfalls noch ein starres Visir montiert. Mein Mann von nebenan beließ es bei einer verspiegelten Pilotenbrille, welche ihn vor Fliegen und weiterem Ungemach schützen sollte.

Auf einmal wurde es wieder mal unruhig hinter uns. Motorräder wurden angelassen. Der Organisator Maurizio kam von hinten zu „Renzo“, ich nenne ihn ab jetzt einfach mal so, und sagte etwas drohendes Italienisches. Er gestikuliert dabei wild mit beiden Armen und zeigte zum Schluß mit beiden Handflächen nach unten. Für mich waren die Zeichen eindeutig, es sollte nichts anderes bedeuten, als: „Mach langsam Junge.“ Nur, ich hatte den Vorteil, dass ich Maurizio's Gebärden sehen konnte. Renzo war aber bereits damit beschäftigt, die Kolben seines Paralleltwins zum Glühen zu bringen, bevor die Zylinder auch nur annähernd Handwarm waren. Der Zeiger des Drehzahlmessers zuckte über die gesamte Skala. Seine rechte Hand hatte weiße Knöchel. Er drehte sich kurz zu mir um. Mit zusammengepressten Lippen und einem Gesichtsausdruck wie ein Habicht im Sturzflug, schoß er als erster vom Parkplatz. Doch seine „Flucht“ misslang, vor der ersten Ampel war ich wieder an seinem Hinterrad. Jetzt konnte ich auf der linken Seite ein kurzes offenes Megafon-„Brennrohr“ als Auspuff erkennen. Die im Endkonus eingebaute, mit einem Seilzug bedienbare, Verschlussklappe war weit offen.

Mein Motorrad war auch nicht gerade leise, denn der im Auspuff eingeschweißte Schalldämpfer hatte sich bei der stundenlangen Autobahnbranderei von Nord nach Süd seiner Dämmwolle entledigt, aber der ständig in höheren Drehzahlregionen operierende Frontmann übertönte alles.

Nach einer Ortsdurchfahrt mit beschaulichen 80 – 90 km/h bogen wir rechts ab Richtung Monte Grappa, mit 1.775 Metern die höchste Erhebung in der Region.

Durch seine digitale Fahrweise, alles oder nichts, entsprechend Gasschieber ganz auf oder ganz zu, hatte sich Renzo etwas Abstand verschafft.. Doch die, wie ein rot-weiß-grüner Spinnacker aufgeblasene, Ballonseidenjacke behinderte auf den kurzen Geraden seinen Topspeed. Meine „Signorina“ und ich gaben alles, und es dauerte auch nicht lange, bis wir wieder unmittelbar hinter ihm waren.

Es war in jeder Haarnadel-Kurve das gleiche Spiel: so lange wie möglich außen bleiben, bis in den ersten Gang runterschalten, dann mit endlos schleifender Kupplung den sturen Bock durch die Biegung zwingen. Gefühlvoll bis Vollgas aufziehen (trotz kurzer Übersetzung 19/39 immer noch über 80km/h) und dann mit der rechten Hacke den zweiten und dritten usw. kurz und knackig auf der Schaltwippe rein treten. Sanftheit ist bei dieser manchmal zickigen Diva nicht gewünscht!

Die technischen Daten unserer Zweizylinder sind nicht sehr berauschend. Aber wie so oft im Leben, kommt es darauf an, was man daraus macht. Es ist ein Phänomen! Jedesmal wenn ich mit der Laverda Deutschlands feuchtkalte Schimmelpilzregion verlasse und mich jenseits der Alpen befinde, schnuppert meine heißblütige Italienerin wohl Heimatluft und fährt sich hervorragend. Erst recht, wenn sie mit ihren Geschwistern durch die Berge toben darf. Der Motor hängt dann am Gas, wie ein Freeclimber an der Eiger-Nordwand. Oder ist es doch nur alles Einbildung?

So! – Die Gefühlsreise ist nun vorbei und wir befinden uns jetzt wieder in der harten Realität. Im direkten Kampf um die Pole Position auf dem Weg gen Himmel zum Gipfelplateau des Monte Grappa.

Unser Renzo klappte gerade in eine scharfe Linkskurve. Seine alten knüppelhaften abgefahrenen Reifen waren einem flüssigen Kurvenschwingen abträglich. Das Motorrad versuchte durch Bildung eines Achtecks den Kurvenradius neu zu definieren. Es schlingerte mit seinem unerschrockenen Fahrer durch die Kurve, wie eine falsch programmierte Cruise Missile. Trotzdem schraubten wir uns sehr zügig den Berg aufwärts, mein Vorreiter nutzte seinen Heimvorteil voll aus. Nach jeder Serpentine hatten wir beide Blickkontakt und Renzo lachte vom Bergaufstück zu mir herab.

Nur ca. fünfzig Meter hinter mir folgte eine zu allem entschlossene Meute selbsternannter Kamikaze-Flieger. Angeführt von einer infernalisches brüllenden, schwarzen Dreizylinder Laverda mit einer Sechsröhren-Auspuffanlage.

Immer, wenn nach einer Spitzkehre ein gerader Streckenabschnitt in die Höhe führte, tauchte kurz vor der nächsten Kurve dieser Brülleimer in meinen Augenwinkeln auf. Mit dunkelrotem, gequollenem Gesicht wuchtete der etwas beleibte Angreifer seinen Eisenhaufen, Gänge sortierend, um die Ecken.

Die wenigen Menschen, die hier am Berg wohnten, schauten aus sicherer Entfernung zu – und winkten!? – Wären wir nicht in Italien, sondern im Schwarzwald, hätte mit Sicherheit irgendein Oberlehrer Biedermann per Handy mindestens das SEK angefordert.

Überwiegend schwarz gekleidete Mütter zerrten ihre Kinder von der Straße und pressten sich bekreuzigend in die Hauseingänge. Hühner, Katzen und anderes Viehzeug hatten angesichts des drohenden Gewitters aus dem Tal bereits die Flucht ergriffen.

Meine Freunde Burkhardt und Heinz räuberten derweil mit ihren Laverda Jota im Mittelfeld herum und trieben die Konkurrenten vor sich her.

Irgendwann ist auch die schönste Hatz vorbei und wir kamen auf dem Plateau des Monte Grappa an. Ich stellte meine Laverda neben Renzos Maschine. Dieser nickte mir zu, nahm seine Sonnenbrille ab und strahlte übers ganze Gesicht.

Beide Laverdas standen, vom Nahkampf gezeichnet, mit blau angelaufenen Krümmern, einträchtig nebeneinander und knisterten in der Sonne. Man könnte annehmen, sie würden sich zuflüstern: „Komm Schwesterherz, laß uns auf die Superstrada fahren und Japaner verbrennen.“

Jan-Dieter Oeljeschläger