



**Laverda Club Schweiz**  
Bruno Schleiss  
Bruchmatrain 9  
6003 Luzern  
Tel: 041 240 76 70



## Wo sind sie geblieben?

Mein erster Kontakt zum Laverda Club Schweiz und zu den Laverda Motorrädern fand im letzten Jahr beim Frühlingserwachen bei Ruedi Tanner statt. Ein rundum gelungener Anlass, bei idealem „Töffwetter“. Das Treffen war die beste Visitenkarte, die ein Club abgeben konnte. Einzig die gerade mal 20 erschienenen Laverdas konnten doch nicht annähernd alle noch in der Schweiz übrig gebliebenen sein! Irgendwo muss doch noch die eine oder andere stehen?

Laut Statuten ist der Hauptzweck des LCS, „Das Ansehen der Motorradmarke Laverda im öffentlichen Leben zu bewahren, sowie das technische Erbe der Marke zu pflegen.“

Dies bedeutet, dass die Motorräder auf die Strasse gehören, damit sie gesehen und wahrgenommen werden. Es ist doch schade, wenn sie bloss gehegt und gepflegt in einer trockenen Garage stehen.

Für September hatte ich mich letztes Jahr zur Seealpen-Ausfahrt, welche Arwed Bufe organisierte, angemeldet. Ich war dann schon etwas enttäuscht als ich 10 Tage vorher die Mitteilung bekam, dass die Ausfahrt abgesagt sei. Von über 120 Mitgliedern haben sich nur 5 (fünf) für diesen Anlass interessiert. Spontan habe ich dann für die Ersatz-Ausfahrt zugesagt, welche auf einer schönen Route in die Gegend von Breganze führte. Arwed hatte zur Verstärkung eine Gruppe netter Deutscher Laverdisti aufgetrieben. Dies wurde ein wunderschöner Ausflug und alle Beteiligten hatten viel Spass. Die Organisation war erstklassig, das Wetter perfekt, ich selber werde auf alle Fälle versuchen, wieder bei solchen Ausfahrten mitzumachen, wenn es irgendwie geht.

Die zahlreichen Aktivitäten, die bei der diesjährigen Generalversammlung des LCS präsentiert wurden, bieten gute Gelegenheiten, die Schöne und Stolze aus Breganze wieder mal auszuführen. Gute Vorsätze sind nicht nur für den Jahreswechsel reserviert, auch später gefasste behalten ihre Gültigkeit.

Ich würde mich freuen, viele neue Gesichter beim diesjährigen Frühlingserwachen am 7. Mai bei Ruedi Tanner oder einem der anderen Anlässe kennen zu lernen.

Bis dann  
Bruno Schleiss

## Dem Zweirad verfallen

(oder wie Bruno Schleiss zum LCS kam)

Schon als Jugendlicher faszinierte mich alles, was zwei Räder und einen Motor hatte. Mit 12 benutzte ich den Bauernhof meiner Tante, um eine alte 50ccm Zündapp und eine DKW schrottreif zu fahren. Als eigentliche Strassenmaschinen wurden beide von mir über Stock und Stein gehetzt.

Bei den unzähligen Stürzen kamen zum guten Glück immer nur die Zweiräder zu Schaden. Die verbogenen Teile wurden allesamt abgeschraubt, dadurch verringerte sich das Gewicht und der Spassfaktor wurde umso grösser. Mit 14 dann die offizielle Erlaubnis für die Strasse, der Bauernhof war passé.

Der Radius, sich zu bewegen oder besser gesagt bewegen zu lassen wurde schlagartig grösser. Anfänglich schön mit 30kmh unterwegs, wurde ich mit der Zeit mutiger, etwas dagegen zu unternehmen. Zweimal schaffte ich es, mit dem 2-Gang, einem schnellen Stinker, den dreiwöchigen Sommerurlaub in Südfrankreich zu verbringen. Brüning, Jaun, Grosser St. Bernhard, Turin, Imperia, Nizza, Marseille und übers Rhonetal wieder heimwärts. Meist war danach mein Sackgeld verdunstet und die folgenden Wochen reichte es noch zu kleinen Fahrten durch die Stadt. Da war natürlich das Risiko am grössten, mit dem nicht strassenverkehrstauglichen Mofa erwischt zu werden. Es ging mir nicht besser als vielen in dieser Zeit, die Anzeige auf der Rolle blieb im 1. Gang bei 47kmh stehen. Damit konnte sich der Polizist die Mühe sparen in den 2. Gang zu schalten. Doch auch dieses Kapitel ist Geschichte.

Am Morgen meines 18. Geburtstages die Theorieprüfung, am Nachmittag dann die erste Ausfahrt auf der Suzuki T250. Das war vielleicht Musik, Leistung hatte der 2Takter mehr als genug um den englischen und italienischen Motorrädern, die ich mir nicht leisten konnte, einzuheizen. Klar war da einiges an Neid dabei, was gab es zu dieser Zeit schöneres als eine Ducati, Laverda oder Norton. Mit viel Glück überlebte ich auch diese Sturm- und Drangzeit unfallfrei.

Es kamen Jahre, in denen das Motorrad hinter der Familie anstehen musste. Aber wie bei vielen, dauerte die Ehe nicht das ganze Leben. Neben der Arbeit blieb wieder Zeit, sich neu zu orientieren, so langsam packte mich das Reisefieber. Eine geeignete Maschine war schnell gefunden. Anfang der 80er Jahre gab es ja nur die Yamaha XT500, welche sich für meine Abenteuer durch die Sahara eignete. Der Hunger nach dieser anstrengenden Plagerei war danach noch keinesfalls gestillt, eher das Gegenteil war der Fall. Ich lebte nach dem Motto: viel Arbeiten = viel Ferien. So arbeitete ich fast zwei Jahre lang für zwei bis drei Firmen gleichzeitig. Die Nächte und die Wochenenden wurden immer kürzer. Einzig das angestrebte Ziel, eineinhalb Jahre um die Welt zu reisen, spornten mich an, weiter zu machen. Speziell an die Monate durch das Outback Australiens wie die faszinierende Landschaft Neuseelands auf der XT500 erinnere ich mich gerne.

Schnell hatte ich mich wieder an die Gepflogenheiten in der Schweiz gewöhnt, die gefundene Arbeit und die Ausflüge durch Europa mit der günstig erstandenen BMW R80ST reichten mittlerweile. Weder Sommer noch Winter lies mich die Gummikuh im Regen stehen.

Wie war das damals mit 18 Jahren? Da reichte das Geld nicht für die edlen Bikes aus Italien oder England, dafür hatte man genügend Zeit zum Motorradfahren. Heute ist das umgekehrt. Nach geduldigem Suchen und geschicktem Verhandeln habe ich mir eine Gus Kuhn Norton gekauft. Damit habe ich mir einen weiteren Jugendtraum erfüllt.

Durch den Beitritt zu den „Freunden alter Motorräder“ habe ich Jörg Strehler, den „Laverda-Papst“, kennen gelernt. Wer ihn kennt, weiss um sein grosses Engagement für die Marke Laverda. Seine farbigen Schilderungen und seine Geschichten haben mich aufmerksam gemacht und das Interesse für Laverda geweckt. Schnell war der Gedanke gefasst, zu meiner Norton und BMW noch eine der sagenumwobenen zuverlässigen Oldtimer aus Italien hinzuzufügen. Erste Laverda Club Schweiz (LCS)-Luft habe ich dann bei Ruedis Frühlingserwachen noch mit der Norton geschnuppert. Die tolle Atmosphäre dort hat mich restlos überzeugt.

Die kurz danach erstandene Laverda 750S ist wie viele nicht mehr im Originalzustand, weshalb sie von mir den Übernamen „Bastard“ bekommen hat. Nichts desto trotz hat sich die 36 jährige bei zwei Fahrten nach Breganze im letzten Jahr als sehr zuverlässig erwiesen. Einzig mit den doch teilweise heftigen Vibrationen konnte ich mich noch nicht ganz anfreunden. Es kann doch nicht an meiner Alterssichtigkeit liegen, dass ich manchmal Schwierigkeiten habe, das Nummernschild des vorausfahrenden Autos zu lesen!

Wie bei den meisten Laverda-Fahrern reicht eine alleine nicht, Vom Virus angesteckt, halte ich schon Ausschau nach der nächsten. Diesmal soll es eine fette 3 Zylinder sein.