BREGANZE SF750

TEXT: ANDREAS GÜLDENFUSS
FOTOS: KUPPER, GÜLDENFUSS

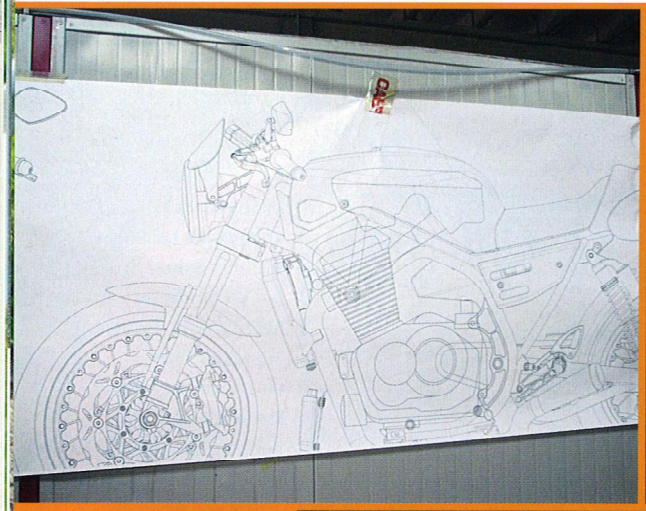
Auferstanden aus Ruinen: Wie enthusiastische Laverda-Fans mit viel Eifer und Innovationen dafür sorgen, dass die ITALIENISCHE MARKENVIELFALT nicht völlig von der Bildfläche verschwindet – und dabei ein tolles Motorrad bauen

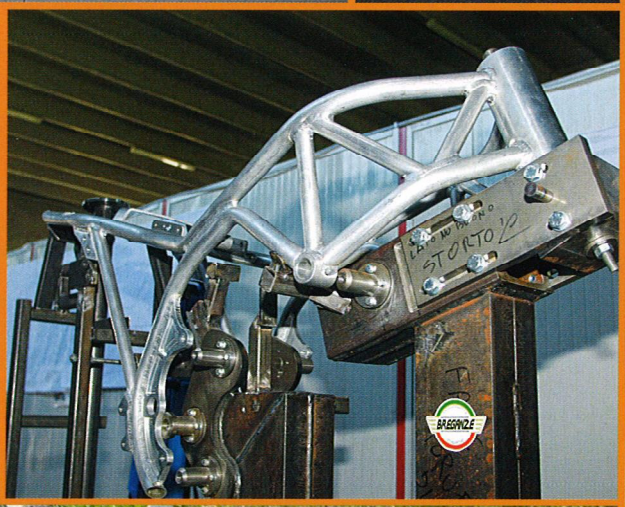
Die bestens erträgliche Leichtigkeit des Seins: Auf jedem Meter spürbar beim Fahren, auf jeden Blick zu erkennen. Feine Details, und auch in der Gesamtansicht wirkt die 750er wie ein handliches, leichtes Moped

Ein Raunen ging durch die Besucherreihen der Verona Bike-Show im letzten Jahr. Ein längst verloren geglaubtes Stück Motorrad-Geschichte war zurückgekehrt – aber nur auf den ersten Blick. Denn das Motorrad, das auf den Namen der 1970 vorgestellten Laverda SF 750 hört, ist kein Produkt des ehemaligen, inzwischen zur Piaggio-Gruppe gehörenden Motorradherstellers Moto Laverda, sondern ein Prototyp von drei fanatischen Laverda-Fans, die unter dem Namen Breganze ein Stück Geschichte wieder aufleben lassen wollen. Wie ernst es den drei Italienern ist, wird klar, wenn man weiß, dass sie das komplette Lager, welches nach verschiedenen Pleiten seit 2004 Aprilia gehörte, aufkauften und nun in der Lage sind, 200 Motorräder mit den alten, aber technisch überarbeiteten Zweizylinder-Motoren der letzten 750er Baureihe zu produzieren. Der wassergekühlte Viertakt-Reihen-Twin wurde elektronisch an die Anforderungen der Euro3 angepasst und leistet in der inzwischen homologierten Version 92 PS. Die Formula, aus der dieser Motor ursprünglich stammt, war zu ihrer Zeit der Inbegriff des Sportmotorrads: leicht, kompromisslos, mit vielen teuren, aber durchdachten Details.

Die Breganze knüpft jedenfalls in den letzten Punkten nahtlos an die Tradition an und teilt sich mit dem Klassiker von 1999 ein paar weitere Details. Unter der Tankabdeckung schlummern zum Beispiel nur Leichtkram und die Airbox, der Treibstoff sammelt sich schwerpunktgünstig unter der Sitzfläche, getankt wird durch den Höcker. Beim Schalldämpfer geht man sogar noch einen Schritt weiter, der hängt nämlich ganz Buell-mäßig fast komplett unter dem Motor – Kenner erkennen dabei die Handschrift von Marcello Fontana, Chef von Free Spirits und somit alter Buell-Spezialist.

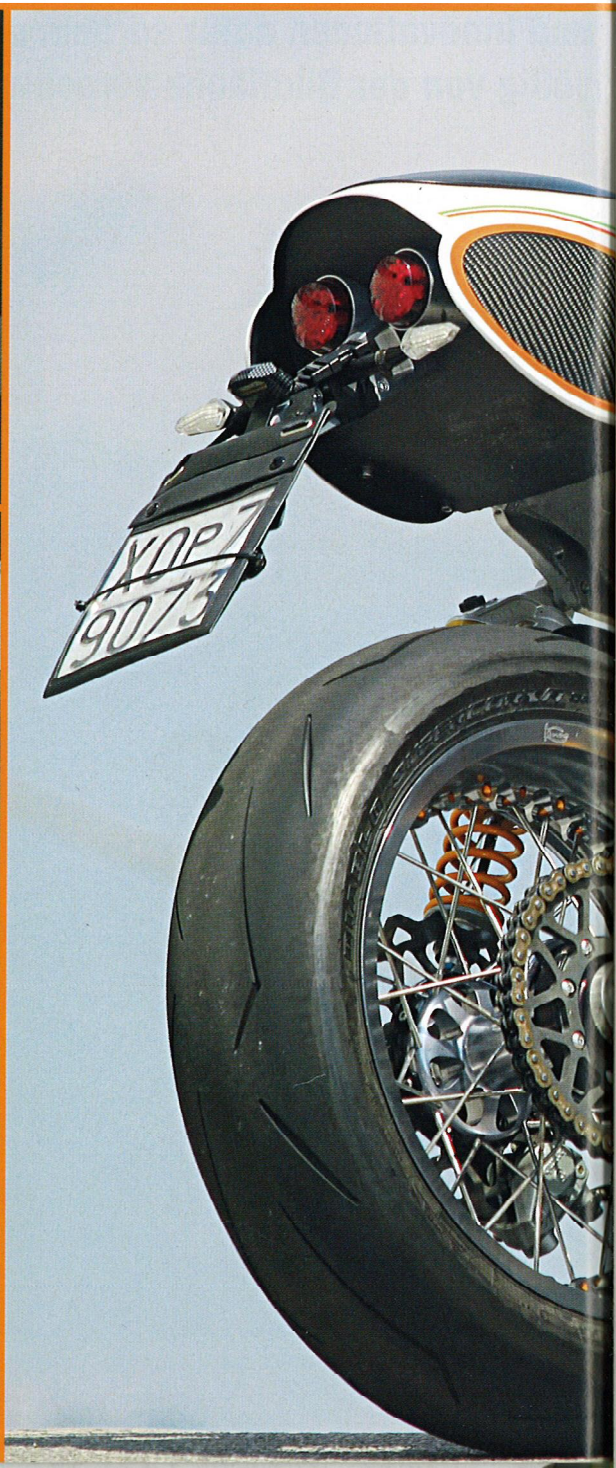
Gewicht und Schwerpunkt spielen eine große Rolle – wenn man schon nicht mit Leistung protzen kann. Gerade einmal sieben Kilogramm wiegt der filigrane Leichtmetall-





Der filigrane Leichtmetall-Gitterrohrrahmen wiegt nur sieben Kilogramm – Davide Carboniero ist sichtlich zufrieden mit dem Ergebnis

Auch mit „nur“ 92 PS ist der Street Cafe Racer ein perfektes, sportlich agiles Heizgerät für Pässe und Landstraße



Gitterrohrrahmen, die Schwinge kommt auf weitere vier Kilogramm. Vollgetankt soll das komplette Fahrzeug auf rund 165 Kilo kommen.

Auch wenn das erste, bereits fertig homologierte Serienfahrzeug zur Zeit beim Anpassen der Verkleidung ist, lassen wir es uns natürlich nicht nehmen, eine ausführliche Probefahrt durch die bergige und kurvenreiche Landschaft rund um Breganze zu unternehmen. Aus der gemütlichen Runde werden knapp 200 Kilometer sportliches Kurvenwetzen – genau dafür ist das handliche Leichtgewicht gemacht. Auch wenn der Arbeitstitel „Street Cafe" heißt: Um nur cool durch die Straßen zu cruisen, ist die 750er zu schade. Auch

MOTOCICLETTE BREGANZE ITALIANE

Edle Komponenten und individuelle Anpassung an den Endkunden haben ihren Preis: 25 000 bis 30 000 Euro

wenn die Motorabstimmung noch nicht dem Serienstand entspricht, das Fahrwerk und das Fahrverhalten überzeugen. Das Startverhalten ist gut, der Sound noch nicht ganz legal. Der erste Gang rastet gefühlsecht ein, so, wie eben vor rund zehn Jahren üblich. Die Sitzposition passt perfekt zum Konzept: Street Cafe Racer. Nicht bequem, dafür cool. Langgestreckt über die Tankattrappe, viel Gewicht auf den Handgelenken. Aber die Position der einstellbaren Lenkerstummel passt, einzig die Gabelbrücke stößt am Tank-Cover an und begrenzt den Lenkeinschlag auf gute 40 Grad.

Der Motor hängt im unteren Drehzahlbereich etwas in den Seilen, erst ab 3500/min zieht er kräftig los. Die Höchstleistung liegt bei 9000/min an der Kurbelwelle, das maximale Drehmoment von 75 Nm bei 7500/min. Die mechanische Geräuschkulisse versetzt einen ebenfalls um Jahre zurück – Motorrad pur eben. Das Fahrwerk dagegen ist mehr als up to date: Eine komplett einstellbare 43er Öhlins USD-Gabel und einstellbare Öhlins-Twinshock-Dämpfer filtern Löcher und Wellen zuverlässig heraus, die Breganze läuft wie auf Schienen zielgenau durch die Kurven. Das Gewicht ist einfach der Hammer. Beim Anbremsen packen zwei Brembo-Monoblock-Bremszangen kräftig zu. Die leichten Kineo-Speichenräder sind nicht nur optisch, sondern auch technisch ein Genuss.

Genau so wünschen wir uns schon lange wieder ein Motorrad. Pur, leicht, ohne unnötigen Ballast. Die Italiener haben es mit unglaublichem Enthusiasmus, jeder Menge Handarbeit und entsprechendem finanziellem Aufwand geschafft, sich einen Traum zu verwirklichen. 200 dieser Träume wird es geben, bis das Motorenkontingent aufgebraucht ist und dennoch genügend Ersatzteile übrig bleiben. Doch die SF 750 wird nie ein Motorrad von der Stange werden. Wer eine haben möchte, muss nach Italien kommen und dort sein Traummotorrad selbst konfigurieren. Verschiedene Materialien und Farben stehen ebenso zur Auswahl wie alle Komponenten, um das Einzelstück perfekt an die Größe und das Gewicht des späteren Besitzers anzupassen. Die Lieferzeit wird bei ungefähr vier Monaten liegen. Genügend Zeit also, um sich von seinem Bausparvertrag zu trennen oder sein Auto zu verkaufen, denn der Preis, der noch nicht endgültig feststeht, wird bei 25 000 bis 30 000 Euro liegen – zuzüglich der geltenden Steuern. Ein schöner Batzen Geld, aber auch ein schönes Motorrad. Mit maximal 200 Exemplaren ist die SF 750 schon neuwertig ein seltener Exot, und wenn die Serie hält, was der Prototyp verspricht, ist das Motorrad definitiv zu schade, um in der Vitrine zu verstauben. □

Luftiges Design, viel Leichtmetall und Kohlefaser, an den Materialien und der technischen Verabeitung wurde nicht gespart

Auch bei höheren Geschwindigkeiten bleibt das handliche Fahrwerk der SF ruhig und gelassen ohne zu wackeln

ORANGE FACTORY

Hinter Breganze Motociclette Italiane steht die Firma Orange Factory, benannt nach dem früheren Laverda-Rennteam. Das Team besteht aus drei Leuten: Davide Carboniero, Unternehmer mit ausgeprägtem Laverda-Faible, Dario Fabris, ehemaliger Laverda-Mitarbeiter, und Enzo D'Angelo, technischer und mechanischer Kopf der Truppe. Dazu ist noch die halbe, komplett motorradgeprägte Region als Zulieferer in das Projekt involviert. Weitere Informationen gibt es unter www.breganze-motorcycles.it. Deutschsprachige Auskunft gibt es auch über Jörg „Giorgio" Strehler, E-Mail: laverda@bluewin.ch

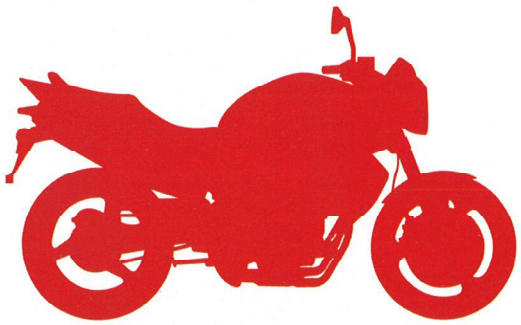
TECHNISCHE DATEN: BREGANZE SF 750

Preis: 25 000 bis 30 000 Euro plus Nebenkosten

Leistung: 92 PS (67,7 kW) bei 8750/min, maximales Drehmoment 72 Nm bei 7200/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 83 x 69 mm, Hubraum 747 ccm, Verdichtung 10,5. Elektronische Benzineinspritzung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Gitterrohrrahmen. Upside down-Telegabel, ∅ 43 mm, voll einstellbar, Federweg nicht angegeben. Hinten Leichtmetallschwinge mit Monofederbein, voll einstellbar, Federweg nicht angegeben. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, ∅ 320 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 245 mm. Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 92 mm, Radstand 1440 mm, Sitzhöhe 815 mm. Tankinhalt 18 Liter, Gewicht vollgetankt zirka 165kg

I

INTERMOT

Internationale Motorrad-, Roller- und Fahrradmesse
Köln, 3.- 7. Oktober 2012

ERSTKLASSIGE EVENTS, ATEMBERAUBENDE STUNTS UND SPEKTAKULÄRE WELTPREMIEREN. HIER KOMMT JEDER AUF SEINE KOSTEN.

Movie: Rückblick auf die INTERMOT Köln 2010

Naked Bikes | Tourer | Sportler | Enduro und Reise-Enduro | Cruiser und Chopper | Quads und ATVs | Roller | Elektroroller | E-Bikes | Pedelecs | Fahrräder | Trikes | Anhänger und Seitenwagen | Teile und Zubehör | Motoren und Motorenteile | Bekleidung und Fahrerausrüstung | Werkzeuge und Werkstattausrüstung | Schmierstoffe, Getriebeöl und Pflegemittel | Touristik | Rennsport | Tuning | Prototypen | Customizing | Mogo mit Konvoi | Treffpunkt für die Szene | Probefahrparcours und vieles mehr live erleben.

www.intermot-koeln.de | Telefon +49 180 502 25 22*
* 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunknetz

JETZT ONLINE TICKET SICHERN
... und mit dieser Eintrittskarte kostenlos im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) fahren.

IVM Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.
koelnmesse