

# EIN HALBES LEBEN AUF RENNMASCHINEN: WELTMEISTER LUIGI TAVERI

Damit es keinen Irrtum gibt: der nachstehende Bericht über Luigi Taveris bisheriges Rennfahrerleben soll keine Vorschlußarbeiten bringen — welcher erfolgreiche Rennfahrer liebt das schon. Aber schon so lange war geplant, einmal etwas in der Erinnerungskiste des schweizerischen Weltmeisters zu kramen — und immer wieder klappte es aus irgendwelchen Gründen nicht —, daß wir es, kurz vor Saisonbeginn, für höchste Zeit hielten, die kleine Story zu bringen. Wenn sie bei unseren Lesern ist, wird Taveri sich gerade rüsten, um nach Imola und anschließend zum Großen Preis von Deutschland zu fahren und dort die europäische Weltmeisterschaftssaison mit zu eröffnen. Was können wir ihm für 1965 Besseres sagen als „Grüezi, Luigi — Hals- und Beinbruch!“.

Als Sohn eines Schuhmachermeisters wurde Luigi Taveri am 19. 9. 1929 in Horgen, in der Nähe von Zürich, geboren. Als Jüngstem der Familie (er hat noch zwei Brüder und eine ältere Schwester) wurde ihm die Begeisterung für den Motorradsport sozusagen schon mit in die Wiege gelegt. Sein ältester Bruder Hans (er ist bereits 51) bekam 1932 von seinem sportbegeisterten Vater schon mit 18 Jahren seine erste Rennmaschine geschenkt. Hans fuhr aktiv bis 1949 (mit Unterbrechung der Kriegsjahre selbstverständlich). Zum ersten Rennen nach dem Krieg, 1946 beim Großen Preis der Schweiz in Genf, ging auch Luigi mit und wurde prompt vom Rennfieber gepackt. In diesem Jahr gab es nur das eine Rennen, doch das ließ Luigi nicht mehr los, und so fuhr er als Seitenwagenpassagier seines Bruders Hans auf eine Husqvarna 1947 beim Großen Preis von Europa, dem Großen Preis in Bern, sein erstes Rennen. Da er aber erst kaum 17 Jahre alt war, mußte er eine Sondergenehmigung der Polizei und der Eltern vorlegen.

So in den Bann des Motorradsports gezogen, gab er auch nach 1½-jähriger Lehrzeit als Maurer bei seinem Bruder Franz, der schon damals Architekt war und ein Baugeschäft besaß, diesen Beruf auf und ging zu seinem anderen Bruder Hans in dessen neugegründetes Motorradgeschäft in die Lehre als Kraftfahrzeugmechaniker.

1948 fährt er dann mit der 500er Husqvarna sein erstes Rennen, ein Grasbahnrennen in Aarau, und wird Dritter. Die Husqvarna wird auch noch gemeinsam mit Bruder Hans bei Seitenwagenrennen gefahren — doch dann wird das eigene Motorradgeschäft zu groß, und Hans muß sich vom Rennsport zurückziehen. Aber er unterstützt Luigi, wo und wie er nur kann, so daß wenigstens der weiterfahren kann. Das im Aufbau befindliche Geschäft erndert freilich viel Geld. Geld bräuchte man aber auch, um sich eine neue Rennmaschine zu kaufen (die Husqvarna ist ja nun so langsam am Ende). Schließlich leiht ein guter Freund Luigi eine BMW, mit der er 1949 an einigen Rennen teilnimmt. Dabei fährt Luigi überall da, wo es irgendein Rennen gibt. Sei es bei einem Berg-, einem Grasbahn- oder einem Rundstreckenrennen — selbst Speedway fährt Luigi in dieser Zeit. Ja, er erinnert sich sogar an ein Zementbahnrennen auf der Radrennbahn in Zürich-Oerlikon, an dem er in diesem Jahr mit einer 100er NSU-Fox teilnahm. Mit der Fox beteiligt er sich auch im gleichen Jahr an einem extra-national ausgeschriebenen Rennen in Lörrach. Da gab's eine Klasse (es war ja die Zeit der großen NSU-Jahre), die nur für die NSU-Föxe ausgeschrieben war! Weit in Führung liegend schert es Luigi noch in der letzten Runde den Kupplungsmittnehmer ab — ins Ziel rollend wird er dennoch Zweiter. Ja — vom Pech war er auch schon damals oft verfolgt!

1950 stürzt er auf einer Martin-Jap bei einem Speedway sehr schwer. Dabei fräst ihm der Primärtrieb in den Fuß und verletzt mehrere Sehnen, so daß er für lange Zeit ins Krankenhaus muß. 1951 erkämpft er sich die ersten Erfolge bei internationalen Rennen in der Schweiz. Zu diesen schönen Erfolgen zählt auch das Rundstreckenrennen in Locarno, das übrigens nicht nur sein erstes Rundstreckenrennen auf der BMW war, sondern hier fuhr er auch nochmals mit Bruder Hans im Seitenwagen. Trotzdem reichen diese Erfolge noch nicht aus, um die ersehnte internationale Lizenz zu bekommen, und so muß er 1952 nochmals als „Nationaler“ starten. Und weil eben die BMW auch nicht mehr so recht konkurrenzfähig war, kauft Hans für Luigi eine gebrauchte Velocette. Allerdings war diese Velocette in der Schweiz schon berüchtigt, und weil sie weder zuverlässig noch schnell war, wollte sie keiner haben. Aber Luigi dachte eben, er würde sie über den Winter schon hinbringen; und so manche Nacht, wenn die letzte Kundenmaschine am Abend die Werkstatt verlassen hatte, machte er sich über seine Velocette — nicht selten graute der Morgen, wenn er mit seiner Arbeit am Ende war. Doch was zählt das schon, seine ganze Liebe galt seiner Velocette, der ersten eigenen Rennmaschine.

Um so größer dann die Enttäuschung, daß ihn alle auslachen, als er 1952 in Lausanne seine Velocette das erste Mal an den Start schiebt. Und es tauchten die ersten Zweifel auf, ob die anderen nicht doch zu Recht lachten, schließlich hatte sein Vorbesitzer die Velocette auch nicht zum Laufen gebracht?! Aber die Velocette läßt ihn nicht im Stich — haushoch gewinnt er mit ihr dieses erste Rennen in Lausanne. Und keiner lacht mehr über sie und über Luigi — schließlich wird er in diesem Jahr auf seiner Velocette nationaler Schweizer Meister in der Klasse bis 350 ccm. Nun erhält er auch die begehrte internationale Lizenz.

Für 1953 kaufte er sich Werner Gerbers 350er AJS. Aber auch diese war natürlich nicht mehr die jüngste, und so bestellte ihm Hans eine funkelneue AJS 7 R im Werk in England. Noch im gleichen Jahr kann er

So kennen wir ihn — den lächelnden Weltmeister Taveri auf Honda (der, wie unser Bericht zeigt, in seiner bald zwanzigjährigen Rennfahrer-Laufbahn durchaus nicht immer Grund zum Lachen hatte — manchmal setzte ihm das Pech schon hart zu, und es bedurfte aller Energie, um „bei der Stange zu bleiben“.



dann von Gerbers AJS auf die neue umsteigen. Außer sich vor Freude (denn die 7 R war damals das tollste, was man haben konnte) fährt er mit ihr nach Deutschland, um am Schauninsland sein erstes Rennen zu fahren. Sein erstes Rennen auf einer fabriktneuen Rennmaschine! Und dabei fing es mit dieser „Neuen“ gar nicht gut an. Als er nämlich die 7 R vorwärmt und vom Start runter fährt, fährt er, als er seine Brille runterschiebt (die, weil es regnete, angelaufen war, so daß er nicht mehr sieht) „übers Brod raus“, wie er so schön sagt, und liegt mit seiner neuen AJS am Boden. Kein Wunder wenn er heute sagt: „Ich hätte weinen können.“ Dabei kam's noch ganz anders: nachdem er dann beim Aral-Rennendienst das Motorrad wieder einigermaßen zurechtgezimmert und fahrfertig gemacht hat, fährt er zum erstenmal rauf — und legt sich prompt wieder hin! Danach geht's ohne Motor wieder runter, und er denkt gerade noch „ah — ohne Motor das ist nichts“ — als eine enge Kurve kommt und — blang, er liegt wieder am Boden. Das war dann das dritte Mal an diesem Tag und noch dazu mit diesem funkelneuen Motorrad.

Dafür ging's im Rennen dann um so besser, denn hinter Wünsche auf der Werks-DKW, Baltisberger und seinem Landsmann Albisser wird er Vierter. Dieser schöne Erfolg stimmte ihn schließlich wieder glücklich und ließ die Schrammen an der 7 R vergessen. Anschließend kamen einige Rennen in Österreich und auf der Avus. Und schließlich dann das letzte Rennen um die Schweizer Meisterschaft: der Grand Prix in Bern. Luigi mußte dieses Rennen gewinnen, um Meister seiner Klasse zu werden. Gewinnt er nicht, erhält Hans Haldemann diesen Titel. Und Haldemann besaß eine schnelle 350er Norton. Aber er hatte auch einen guten Freund, Tommy Wood, im Norton-Stall. Jedoch — es half alles nichts, Luigi zog in der letzten Runde an beiden, die das ganze Rennen über dicht zusammengelegen hatten, vorbei, siegte und wurde damit internationaler Schweizer Meister der Klasse bis 350 ccm.

Er hatte Glück, denn alle internationalen Schweizer Meister durften im Januar 1954 nach Brasilien. So flog Luigi dann mit Haldemann (er fuhr

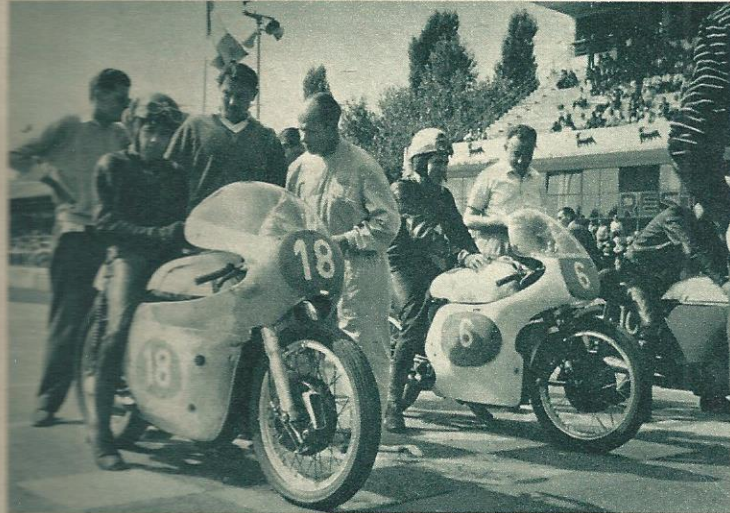
Nebeneinander: Luigi hatte das Glück, aus einer Familie zu stammen, in der man sich mit Motorrädern eng verbunden fühlte — der Vater nicht weniger als der Bruder, der ihn quasi die ersten Schritte als Rennfahrer lehrte; früh schon saß er selbst auf der Maschine — zu einer Zeit schon, als man in der Schweiz noch selbst richtige Motorräder baute.



Rechte Seite: Taveri ist gelernter Kfz-Handwerker — und ein Nachteil war das für ihn während seiner ganzen Laufbahn natürlich nie!

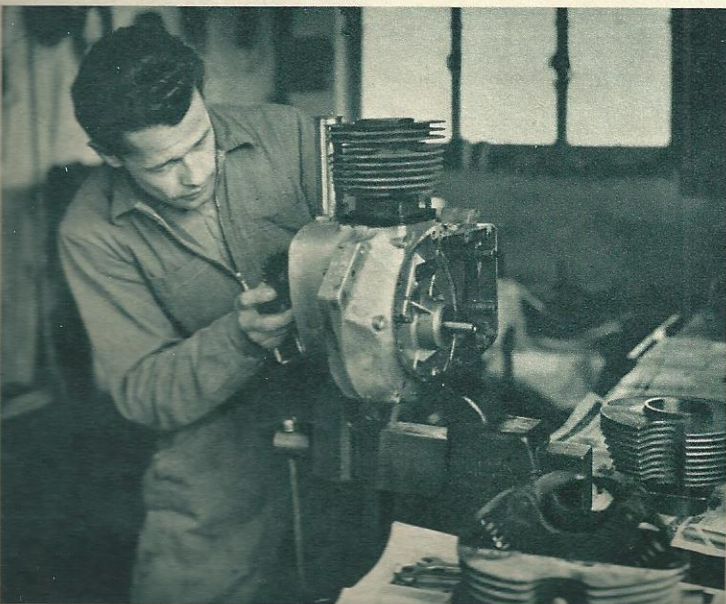


ja nicht nur solo, sondern mit großem Erfolg auch Gespann, wodurch er eigentlich bekanntgeworden ist), als Seitenwagenmeister, Albisser, dem Meister der Klasse bis 500 ccm und Benno Müsida, dem Sohn des Altbundeskanzlers der Schweiz, der die 250er Klasse gewonnen hatte, zu einigen Rennen nach Brasilien. Hier bot ihm dann Haldemann an, mit ihm doch auf eine Jahrestournee zu gehen. Und obwohl ihn das natürlich schon sehr reizte, glaubte er im Hinblick auf das Geschäft seines Bruders auf dieses Angebot verzichten zu müssen. Hans aber erklärte kurzerhand, er solle nur ruhig mal ein Jahr mit Haldemann fahren. So reiste er dann also von Rennen zu Rennen, er fuhr in Casablanca, Finnland, Spanien, Frankreich, zwischendurch auch gelegentlich in der Schweiz. Nicht selten startete er dabei in zwei oder drei Klassen, ja oft noch zusätzlich als Schmiermaxe bei Haldemann im Norton-Gespann. In der 350er und 500er Klasse startete er auf Haldemanns Norton, und für die Meisterschaft der Schweiz in der 250er Klasse hatte er sich die Moto Guzzi von Babiera ausgeliehen. Allerdings war diese für den Endlauf in Bern, bei dem es darum ging, ob Luigi oder Camathias (ja, der fuhr früher auch solo!) Meister werden würde, nicht schnell genug, und so ließ ihm Hein Thorn-Pricker seine Guzzi. Mit ihr wurde Luigi hinter drei Werks-NSU Viertes und damit Schweizer Meister.

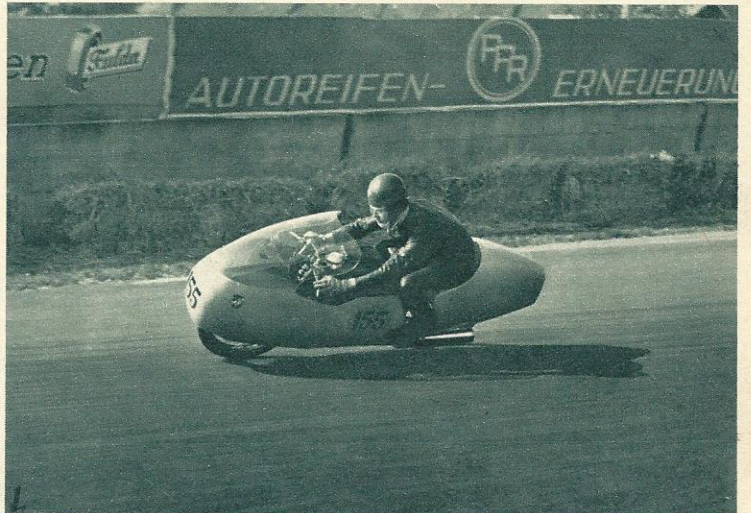


Luigi Taveri mit der Norton auf der Monza-Bahn. Der ihn da betreut (im hellen Overall) ist sein Bruder Hans, und auf der Maschine neben ihm sitzt auch einer, der, wie er, zu den Großen des Motorradsports zählt und der derzeit die Sechstagesfahrt auf der Isle of Man mit vorbereitet: Geoff Duke.

Zusätzlich holte er sich im gleichen Jahr nicht nur den Titel in der 500er Klasse (die 350er gab's in diesem Jahr nicht), sondern er wurde auch noch, zusammen mit Haldemann als dessen Passagier, Seitenwagenmeister. Insgesamt erzielte er in diesem Jahr nicht weniger als 15 Solo- und zusammen mit Haldemann 10 Seitenwagensiege. Seinen schönsten und größten Erfolg erzielte er aber in diesem Jahr beim Rennen in Locarno, bei dem er Nello Paganì auf der Vierzylinder-MV mit seiner Norton schlagen kann. Conte Agusta, der zur damaligen Zeit bei jedem Rennen, bei dem seine Maschinen starteten, mit dabei war, lädt Luigi daraufhin zu einem Besuch in die Fabrik in Gallarate und zu Fahrversuchen nach Monza ein, die so gut verlaufen, daß sich der Conte entschließt, Taveri zusammen mit Paganì, Masetti, Dickie Dale und Lomas noch im gleichen Jahr im Großen Preis von Monza die 500er Vierzylinder anzuvertrauen. Und auch mit dem Ergebnis in diesem Rennen, das Luigi natürlich weder als Sieger noch unter den ersten



dreien sah, war Conte Agusta so zufrieden, daß er Taveri für 1955 für die Klasse bis 125 ccm unter Vertrag stellte. Anschließend an Monza fuhr Luigi 1954 noch drei Rennen mit der Vierzylinder-MV. Leider stürzte er dann beim letzten Lauf über den Buckel nach Start und Ziel wegen eines defekten Bremsseils sehr schwer, aber bis zum ersten Rennen des Jahres 1955 (bei dem dann erstmals der Große Preis von Barcelona nicht mehr das letzte, sondern das erste Rennen des Jahres war) war Luigi wieder fit und siegte auf der Einzylinder-MV ganz überlegen, weit in Führung liegend vor Tarquinio Provini auf Mondial und Carlo Ubbiali auf MV. Damit hatte er sich bei Conte Agusta zum „König“ gefahren, und der setzte ihn nun auch auf die 250er. Allerdings hatte diese zur damaligen Zeit nur 200 ccm, was natürlich ein spürbares Handicap bedeutete. In diesem Jahr fährt Luigi auch sein erstes Rennen auf der TT (auf dem Clyspe-Kurs). Vom Start weg übernimmt er sofort die Führung und vergrößert von Runde zu Runde seinen Vorsprung. 4, 8, 12, 15, 18 plus wird ihm von der Boxe signalisiert. Dann erhält er das Zeichen langsamer. Er glaubt aber, man zeige ihm das, weil vielleicht sein Hintermann von der Konkurrenz mittlerweile ausgeschieden sei (wohlweislich hatte man ihm nicht angezeigt, wer eigentlich hinter ihm liegt) und



Zu der Zeit, als er zum Werksteam von MV Agusta gehörte, fuhr man im Rennen noch diese unförmigen Ganz-Verkleidungen; die Maschine, die er hier gerade auf dem Hockenheim-Ring bewegt, ist die 125er MV (von der äußerlich ganz gleichen 250er unterschied sie sich durch die fehlenden Querstreifen am Bug).

während er gerade wieder mit dem Gedanken beschäftigt ist, wer da wohl hinter ihm liegend raus ist, macht es neben ihm tshiuuuung... — und Ubbiali ist vorbei. Alles Drücken half nichts mehr, und die allerletzte Chance, an Ubbiali noch einmal vorbeizuziehen, geht mit einem Schaltfehler in der letzten Kurve dahin. Zwar stimmte also seine Annahme, daß die Mondials, damals die schärfste Konkurrenz von MV, raus sei, aber man wollte eben im Agusta-Stall Ubbiali (immerhin war das ein Italiener und Luigi nicht) als TT-Sieger haben. So lernte Luigi bereits damals die Kämpfe und Intrigen innerhalb eines Werksrennstalles kennen. Sein tollstes Erlebnis in diesem Jahr und wohl sein unvergeßlichstes spielte sich beim Rennen in St. Wendel ab. Von MV war Luigi in der 125er Klasse für St. Wendel und von Haldemann am gleichen Tag in Clermont-Ferrand in der 350er und 500er Klasse genannt worden. Nachdem nun bekannt war, daß er für beide Rennen am gleichen Tag genannt hatte und es ja (Clermont-Ferrand liegt bekanntlich in Südfrankreich) wohl unmöglich sei, daß er auf beiden Rennen starten könne, wollte Luigi Clermont zurückziehen. Aber da er hier im vergangenen Jahr gewonnen hatte, wollten die ihn natürlich unter allen Umständen haben und erzählten ihm was: sie würden ihn verklagen und so. So ersann er also mit Haldemann folgenden Plan: Die Rennen in St. Wendel beginnen mit dem Start der 125er Klasse, vormittags 11.00 Uhr. Der Start für sein erstes Rennen in Clermont war für 14.00 Uhr angesetzt. Es mußte also klappen. So fuhr Haldemann mit Luigis beiden Nortons nach Clermont-Ferrand. Damit trainierte er mit Einverständnis des Veranstalters, um beide Maschinen einzustellen, während Taveri zur gleichen Zeit seinen Verpflichtungen in St. Wendel nachkam (und in der Klasse bis 125 ccm auf der MV siegte). Noch im Lederanzug, den Sturzhelm untern Arm geklemmt, eilte er — eilte im wahrsten Sinne des Wortes, dann dorthin (vielmehr zum Flugplatz Saarbrücken), begleitet wurde er von einer vorher organisierten Polizei-Eskorte mit Blaulicht. Dort wartete ein Freund aus Zürich mit seiner Privatmaschine, einem Tiefdecker, mit laufenden Motoren und bereits abgefertigten Pässen auf Luigi — und ab ging die Post nach Clermont. Mit Unbehagen erinnert sich Luigi noch heute an diesen Flug, bei dem sein Freund (es kam ja auf jede Minute an) nur mit weit über die Sicherheitsgrenze hinausgehenden Überdrehzahlen der Motoren flog. Doch sie kamen pünktlich nach Clermont. Das heißt die anderen standen schon am Start, aber da er ja bereits im Lederzeug war, gab's keine Verzögerung, und nachdem er zwei Proberunden fahren durfte, wurde das Feld pünktlich 14.00 Uhr gestartet. Und — Luigi Taveri gewann die 350er Klasse vor Campbell!!! Im anschließenden Rennen dann, in der 500er Klasse, siegte Campbell vor ihm mit nur  $\frac{3}{10}$  Sekunden Vorsprung!



Auf dem Heimflug machten die beiden dann in Zürich noch eine Bruchlandung, als Luigis Freund die kurze Landebahn verfehlte und wegen einigen auf einem angrenzenden Feld arbeitenden Bauern nochmals hochziehen wollte, sackte die Maschine durch und riß das Fahrgestell ab. Trotzdem ging's für beide glimpflich ab. Ein unvergessenes Erlebnis war es aber auch für die, die es nicht unmittelbar miterlebten, sondern nur im Radio zuhörten, als in den Sportnachrichten durchgegeben wurde, daß der Schweizer Luigi Taveri bei den heutigen Rennen in St. Wendel und Clermont-Ferrand einen Doppelerfolg erzielen konnte! Ich glaube, daß diese Story wohl einmalig im Motorradsport ist.

In diesem Jahr wird Taveri hinter Ubbiali Zweiter in der Weltmeisterschaft. Auch 1956 und 1957 fährt er für MV Agusta und wird in den Klassen 125 und 250 ccm Zweiter bzw. Dritter in der Weltmeisterschaft.

Auch 1957 kam es nochmals zu einer der eben geschilderten ähnlichen Episode, als nämlich Haldemann Luigi Taveri mit der Norton in Finnland, MV Agusta ihn aber nur zwei Tage später in Madrid gemeldet hatte. Laut Vertrag durfte Taveri kein anderes Motorrad als die MV fahren, also durfte MV nicht wissen, daß er auch in Finnland fahren würde. Luigi hatte wohl geglaubt „Finnland — das merken die ja gar nicht“ — er wußte ja nicht, daß ihn MV für das zwei Tage später stattfindende Rennen in Madrid melden würde. Das Rennen in Finnland lief glücklicherweise schon am Freitag, das in Madrid erst am Sonntag. Nachdem es in Finnland nicht so recht geklappt hatte (es langte nur zu einem Dritten, weil eben alles etwas überstürzt vor sich ging), flog er unmittelbar nach dem Rennen nach Spanien, wo die MV-Leute natürlich bereits „sauer“ waren, weil er ohne Grund so spät zum Training erschien. Die durften ja nicht wissen... So konnte Luigi in Madrid nur das letzte Samstags-Training absolvieren und — prompt war natürlich die Maschine nicht in Ordnung (es gab Schwierigkeiten mit der Schaltung). Nachdem diese dann in febrilhafter Eile instand gesetzt, das offizielle Training aber vorüber war, fuhr Luigi, um die Schaltung noch mal zu probieren, auf einem kurzen Autobahnstück in der Nähe von Madrid, und als er, schrittfahrend, gerade wenden will, knallt ihm ein „schlafender“ Spanier mit dem Wagen mit ca. 120 km/h hinten drauf. Beide, das Motorrad wie auch der Luigi, flogen weit durch die Luft, worauf die MV-Mechaniker, natürlich das Schlimmste befürchtend, sofort ihren Wagen besetzten, um zur Unglücksstelle zu fahren. Doch obwohl die

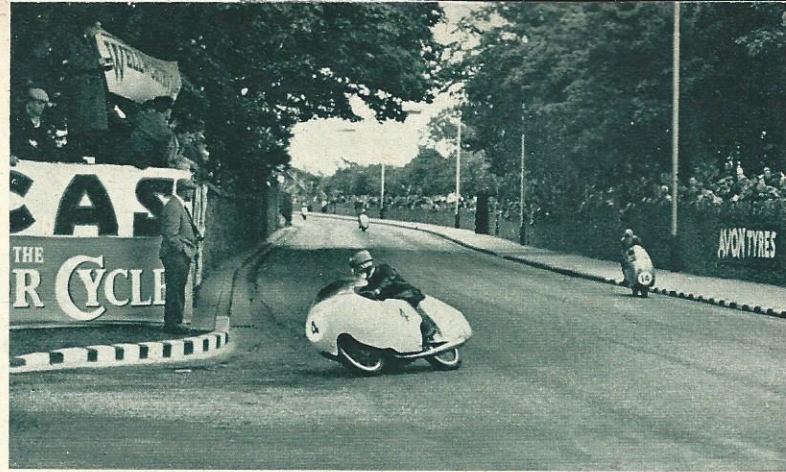


Wenn was los ist, ist der Luigi dabei; so etwa wie hier, als die bekanntesten Schweizer Sportler aller Disziplinen einen Eishockey-Wettkampf gegen die schweizerische Sportpresse austrugen.

MV nur noch halb so lang ist, und Taveri fast kein Leder mehr an sich hat, so ihm selbst wie durch ein Wunder nichts passiert. Die Monteure rufen über Nacht die MV wieder notdürftig und soweit das eben fern der Heimat überhaupt möglich ist, aber fürs Rennen reicht es nicht. Zwar startete Luigi mit diesem Vehikel, das mehr ein Zwei- als ein Einspurfahrzeug ist, und fährt einige Runden — dann muß er ausscheiden.

Schließlich wechselt Taveri 1958 zu Ducati über. Die von Ing. Taglioni konstruierte Ducati-Desmodromic ist sehr schnell — doch leider auch oft kaputt. Taveri liegt im Rennen auf der TT mit der Ducati vor seinen ehemaligen Teamkameraden Ubbiali und Provini (beide MV Agusta) in Führung, als die Ducati wieder einmal sauer wird. Natürlich sind die Erfolge in diesem Jahr gering.

1959 wechselt er dann zu MZ über. Damals hatte man noch keine Ahnung, was MZ eigentlich sei, vor allem wußte man's noch am wenigsten in Italien. Und als Luigi mit der 125er MZ auf der TT nach dem ersten Training offiziell der Schnellste war (schneller als MV und alle anderen), da wollte man's nicht glauben. Und er erinnert sich noch gut wie Ing. Taglioni sagte: „Ha, das ist unmöglich, daß ihr mit so einem Motörchen“ (über MZ-Motor war ja im Gegensatz zu den Viertaktern so ein kleiner unscheinbarer Zweitakter) „schneller seid als wir, die zwangsgesteuerte Doppelnocken-Viertakter bauen!“ Doch im Rennen führte Taveri vom Start weg und lag mit 20 Sekunden Vorsprung weit vor dem Zweiten, Provini; erst zuletzt wurde die MZ dann langsam immer fetter, sie begann



Dieses Bild stammt aus dem Jahr 1958, als Taveri (mit der Ducati) bei der englischen TT auf dem Clypse-Kurs fuhr, wo er später ausfiel; der Fahrer hinter ihm, der ganz außen die Kurve angeht, ist — Sammy Miller, damals Werksfahrer für Mondial!

zu Viertaktern — und Taveri wurde, wenn auch nur ganz knapp, von Provini noch im letzten Augenblick geschlagen.

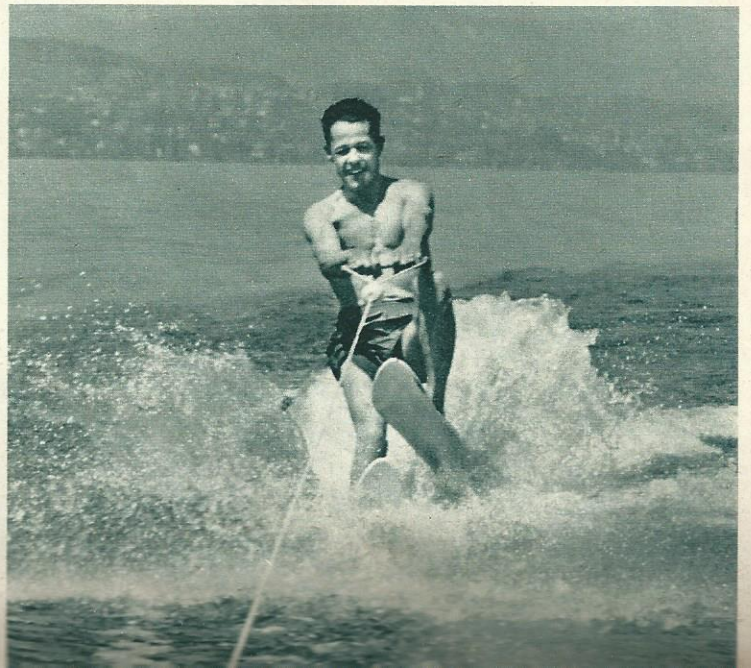
1960 kehrt Taveri noch einmal zu MV zurück. Doch es gibt viel Ärger für ihn mit MV und so entschließt er sich, den Rennsport an den Nagel zu hängen. Aber dann kommt Honda, und der Wunsch, den anderen noch mal eins überzubraten ist zu groß. Und obwohl das erste Rennen der Saison in Barcelona bereits gelaufen ist, verhandelt er doch mit Honda und bekommt für Clermont-Ferrand und Hockenheim eine Vorjahres-125er, mit dem Versprechen, wenn er sich eignet von der TT ab eine 61er Werksmaschine zu erhalten. Schließlich hatte man auch bei Honda, nachdem die Saison bereits angelaufen war, fest disponiert und hatte eigentlich keine Maschine mehr frei. Aber es klappte gut für ihn. Er war mit dem Vorjahresmodell sowohl in Hockenheim als auch in Clermont-Ferrand bester Hondafahrer, und so bekam er für die TT die versprochene Werksmaschine neuester Ausführung. Auch Hailwood fuhr damals Honda (zwar nicht unter Vertrag, er bekam auch nur die Maschinen zur Verfügung gestellt) und Taveri wurde auf der TT mit nur zwei Zehntelsekunden hinter Hailwood Zweiter in der 125er Klasse.

Doch gegen Ende der Saison gab es interne Unstimmigkeiten. Taveri trat wiederum mit MZ in Verhandlung. Aber es zeichnet sich bereits ab, daß die MZ-Mechaniker nicht zu den Rennen dürfen und Taveri seine Maschinen auf den einzelnen Rennen selbst betreuen müsse. So entschließt er sich noch in Salzburg, 1962 doch wieder für Honda zu fahren. Unglücklicherweise stürzt er in der 500er Klasse mit der Zweizylinder-Norton ausgangs der Kurve vor Start und Ziel sehr unglücklich, als ihm in voller Schräglage ein Pleuel abreißt, und Thalhammer, der knapp hinter ihm liegt, kann gerade noch um Millimeter an ihm vorbeihuschen. Taveri aber muß noch am gleichen Tag die Verhandlungen mit Honda zu Ende führen, schließlich findet bereits acht Tage später der Große Preis von Barcelona statt und für ihn, der ja nicht mehr Honda fahren wollte, steht noch keine Maschine bereit. Und das alles nach dem schweren Sturz! Dafür aber gewinnt er in diesem Jahr nicht nur sein erstes Rennen auf dem großen Kurs der TT, er wird erstmals auch Weltmeister in der 125er Klasse. Die Krönung dieses Jahres, des Jahres, das durch die Weltmeisterschaft an sich schon denkwürdig ist, ist für ihn die Teilnahme am ersten internationalen Grand Prix in Japan auf der Suzuka-Rennstrecke von Honda.

1963 glaubte Honda sich insoweit vom Motorradsport zurückziehen zu können, als zwar die Werksfahrer wieder unter Vertrag genommen werden, aber auf halb privater Basis mit den inzwischen sehr schnell gewordenen Produktions-Rennmaschinen ihre Titel insbesondere gegen die Suzukis ver-

(Schluß auf Seite 232)

Hobby oder Konditionstraining — jedenfalls macht ihm das Wasserskifahren einen Mordsspaß!





# LUIGI TAVERI *(Schluß von Seite 210)*

teidigen sollten. Nachdem 1962 erstmals die 50er Klasse in der Weltmeisterschaftswertung ausgeschrieben wurde, die Honda aber nicht schnell genug, die damals schnellste 50er vielmehr die Kreidler war, nahm Taveri Ende 1963 (als so gut wie feststand, daß Honda im Motorradrennsport nicht mehr einsteigen würde) einen Vertrag von Kreidler an. Wie groß war dann die Überraschung, als er beim japanischen Grand Prix in Suzuka die neue Zweizylinder-Honda fuhr, die allem, was da war (und damit leider auch Kreidler), weit überlegen war und bis über 20 000 U/min drehte! Sein Vertrag mit Kreidler war jedoch perfekt, und so konnte er für Honda, wo man darob natürlich nicht wenig verärgert war (weil man sich wohl nicht in unsere Verhältnisse hineinendenken kann), nur die Klassen 125, 250 und 350 fahren. Mit Kreidler klappte es aber in der Saison 1964 nicht, dafür holte er sich erneut den Weltmeistertitel in der Klasse bis 125 ccm auf der Vierzylinder-Honda.



Der da neben dem „großen“ Taveri im originalgetreu verkleinerten Schaukelstuhl sitzt und zu Vaters Erinnerungsalbum „gscheit daherredet“, ist der kleine Luigi, der nun wohl in diesem Jahr erstmalig auch mit im Fahrerlager herumschnüffeln wird.

Und 1965? Aufhören? Nein, das kommt nicht in Frage. Auch 1965 wird er wieder auf Honda, und zwar auf 50, 125 und gelegentlich, auf Mr. Hondas persönlichen Wunsch, auch mit der 250er am Start sein.

Natürlich hat Luigi neben dem Motorradfahren auch noch einige andere Hobbys. So ist er im Winter nicht nur begeisterter Skifahrer, er fährt im Sommer, wenn's die Zeit mal irgendwie erlaubt, auch mit Begeisterung Wasserski. Aber er möchte natürlich seine Sprößlinge auch bald zum Motorsport bringen, und so hat die neunjährige Tochter Blanca genauso einen Go-Kart wie er und seine Frau Tilde, und selbst für den Jüngsten, den 1<sup>1/2</sup>jährigen Luigi, ist schon ein Go-Kart im Bau. Im Moment muß sich der Junior allerdings noch mit einem dreirädrigen Velo mit Pedalantrieb begnügen. Und Luigi Seniors großes Hobby? Neben seinem in der Nähe von Einsiedeln stehenden Bungalow die Liebe zu schnellen Autos. Ich glaube, daß es nur wenige schnelle Sportwagen gibt, die er nicht schon mal, und sei es nur für kurze Zeit, besessen hat. Im Moment ist's ein Sting Ray, der bei ihm in der Garage steht.

Ben