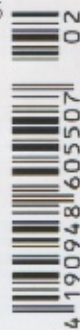


CLASSIC

KLASSIKER YOUNGTIMER SZENE MARKT



Honda CX 500 Turbo



Kawasaki Z 750 Turbo



4 Turbos

Yamaha XJ 650 Turbo



Suzuki XN 85 Turbo



Frischauf T 29
Ihrer Zeit voraus



MZ RE 125
Sieger-Typ ohne WM-Titel



**Honda
CB 450**
Schwarze
Magie



90 Δ Klein und trotzdem groß: Auf der Rennstrecke erfuhr unser Autor Mini Koch die Qualitäten einer MZ RE 125 und war hingerissen von Leistung und Fahrwerk



66 Δ Chic und trotzdem nicht aus Italien: Sage keiner, in Berlin-Ludwigsfelde bei IWL hätte man keine schönen, zuverlässigen und starken Roller bauen können



32 Δ Aus den Bergen und trotzdem schnell: Rudi Thalhammer war einer der erfolgreichsten Privatfahrer. Wir wünschen ihm alles Gute zu seinem 70. Geburtstag



40

◁ **Zwei Welten und trotzdem die gleiche Idee:** zwei Takte und vier Kolben im Quadrat. Was eine Puch 500 Z von 1931 und eine Suzuki RG 500 Gamma von 1985 sonst noch gemeinsam haben – und was nicht –, klärt Stefan Knittel in einem reizvollen Vergleich

70

▽ **Aus Japan und trotzdem ein Meilenstein:** Wir haben für Sie eine Honda CB 450 KO alias Black Bomber ins helle und scharfe Licht des Fotostudios geschoben



80

◁ **Von Laverda und trotzdem ein Zweitakter:** Es muss nicht immer SFC sein. Wir sagen Ihnen, wie sich die Chott abseits der Straßen machte

SZENE

- Nachrichten, Termine, Tipps** 6
- Motorradmuseum in Riga** 64
Kleinode im Osten
- Der älteste Harley-Händler in Deutschland** 86
Harley-Davidson? Harley-Davidson!
- Rudi Thalhammer zum 70.** 32
Der schnelle Mann aus dem Land der Berge

AUF ACHSE

- Honda CX 500 Turbo – Yamaha XS 650 Turbo – Suzuki XN 85 – Kawasaki Z 750 Turbo** 12
Die eiligen Drucksachen
- Frischauf 29 T aus den 30ern** 26
So alt, und doch schon drei Ventile
- Enfield India „Cafe Racer“** 36
Ein Herz für Inder
- Suzuki RG 500 kontra Puch 500 Z** 40
Zwei Zweitakter mit höheren Weihen
- IWL Stadttroller Berlin** 66
Schönling aus Ludwigsfelde
- Laverda Chott** 80
Mal was ganz anderes aus der Edelschmiede

STUDIO

- Honda CB 450 KO** 70
Der Black Bomber im rechten Licht

SERVICE

- Selbst restaurieren, MZ RE 250** 48
Unser Aufbau geht weiter: Tanke schön!
- Honda Monkey-Club** 63
Die ganze Affenbande brüllt...
- Honda XL 250 restaurieren** 76
Motor-Revue

SPORT

- Mit der MZ RE 125 auf Strecke** 90
Ostbote mit Flügeln

RUBRIKEN

- Das besondere Bild** 3
- Meinung** 5
- Motorradmarkt** 51
- Leserbriefe** 60
- Vorschau/Impressum** 98



Chefredakteur
Michael Pfeiffer

Die wilden 70er

In den 70ern war in der Motorradszene die Hölle los. Ständig kamen aus Japan neue Maschinen, ein riesiges Feuerwerk an neuen Konzepten entfachte einen nie da gewesenen Boom. Reihenvierzylinder entstanden in rauen Mengen, die Verkleidung wurde in großem Stil eingeführt, Softchopper, Enduros, es gab nichts, was es nicht gab. Auch Turbo-Motorräder. Und – typisch Japanisch – gleich von allen vier namhaften Herstellern. Schnell sollte sich herausstellen, dass der Turbolader für hochdrehende Motorrad-Motoren wenig Sinn macht. Zu ungestüm entfaltete sich die Leistung, und dann auch noch verzögert. Für die MOTORRAD-Tester damals ein Unding, für uns heute eine liebenswerte Schrulligkeit. Denn, seien wir doch mal ehrlich: Was haben wir denn davon, dass heute alle Maschinen nahezu perfekt funktionieren? Langeweile. Fahrerische Herausforderung, motorischer Charakter, konstruktive Besonderheit, optische Einmaligkeit – das sind die Dinge, die uns nur die Maschinen früherer Zeiten bieten können. Als die Hersteller noch mutig waren, experimentierfreudig – und auch mal, wie bei den Turbos, einen falschen Weg einschlugen. MOTORRAD Classic lässt die vier Maschinen nochmals aufleben, lässt die Motoren erklingen, die Lader pfeifen und die Wastegates abblasen.

Viel Spaß beim Lesen und mitfahren wünscht

Michael Pfeiffer



Ab in die Pampa...

... lautete Anfang der 70er auch bei Laverda das Motto zur Fertigung eines Geländesportmotorrads. Doch bei dem von Ducati adaptierten Scrambler-Trend mochten die Breganzer nicht mitmischen.

TEXT UND FOTOS: GERFRIED VOGT

Zweifelloos schien Laverda vor 35 Jahren das geschafft zu haben, wovon andere italienische Leichtmotorradhersteller nur träumen konnten: Die Breganzer hatten sich zu einem Hersteller von Wuchtbrummen gemausert. Die neue 750er, auf die Massimo, der Sohn des Firmengründers, so gedrängt hatte, war nicht nur technisch wie optisch gelungen, sondern auch im Rennsport – ganz in der Tradition der leichten Einzylinder – äußerst erfolgreich. Für die Vermarktung waren gute Platzierungen bei Langstreckenrennen stets enorm wichtig, doch auch im Geländesport blieben die Laverdisti, nachdem Nino Carretta in den 50er-Jahren ein Fahrwerk um den neuen 100er-Motor entwickelt hatte, nicht ohne internationalen Titel und Medaillen.

Noch bevor Massimo Laverda 1964 ernsthaft über einen großvolumigen Zweizylinder nachdachte, plante er mit seinem Technischen Direktor Zen und dem Entwicklungsingenieur Valente eine sportliche 125er-Maschine als Konkurrenz zu Gilera's Giubileo, der sportlichen Guzzi Stornello

aus Mandello und der Morini Corsaro 125. Ein liegender Einzylindermotor – ähnlich dem Konzept der Honda Cub, die der neue Laverda-Chef auf seiner US-Reise andauernd zu sehen bekommen hatte – wurde in einen zunächst unten offenen Rahmen eingebaut. Doch der Versuch, daraus Straßen- und Geländesportversionen zu bauen und mehrere Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, erwies sich als reichlich utopisch. Die 125er waren trotz eines nachgereichten Fünfganggetriebes nicht konkurrenzfähig, nur 566 Stück wurden gebaut.

Den Markt der „Dual Purpose bikes“ in den USA beherrschte Honda, Ducati hatte dank Joe Berliner die Entwicklung seiner Scrambler-Modelle vorangetrieben – für Laverda war kein Platz. Bei Gilera in Arcore hatte man 1968 mit der Viertakt-Tradition gebrochen und unter Luigi Piazza einen drehschiebergesteuerten 125er-Motor entwickelt. Nach dessen erfolgreichen Einsätzen in Regularità-Veranstaltungen dämmerte es Laverda, wo die Marktnische für einen erfolgreichen Einzylinder aus Breganze zu



The advertisement features a central image of a Laverda 250 27 motorcycle, shown from a three-quarter front view. The bike is black with prominent yellow accents on the engine covers and wheels. Above the motorcycle is a small inset photo of a woman in a red and white racing suit riding a motorcycle. To the right of the motorcycle is the Laverda logo, which consists of a green and red circle with the word 'LAVERDA' in green below it, and '250 27' in black below that. To the right of the logo is a block of German text.

Die Chott in ihrer ersten Form: Tief angesetzte Chromschutzbleche; Motorenhäuser und die beiden Halbnabenbremsen waren bronzefarben lackiert



Die hinteren, nur in der Vorspannung verstellbaren Federbeine lieferte Ceriani, das Endstück des Auspufftopfes war zum Reinigen abschraubbar



Gegen Dreck und Verschleiß: sauber verarbeiteter, dichter Kettenkasten, frei nach MZ oder Simson



Ebenso dicht wie der Kettenkasten: leicht zu reinigender, großer Staubluftfilter unter der gesteckten Sitzbank

finden war. Bisher hatte man nur ein einziges Modell mit Zweitaktmotor entwickelt – ein 50-cm³-Mofa mit Scheibenbremsen.

So entstand im Frühjahr 1970 der Prototyp eines schlitzgesteuerten Zweitakters, nachdem man sich nach Marktanalysen für 250 cm³ entschieden hatte. Sicherlich wäre es für die Breganzer ein Leichtes gewesen, die Motorentechnik der Montesa-Werke im spanischen Esplugues del Llobregat für sich zu nutzen, denn schließlich wurde dort noch immer der 60-cm³-Viertakt Roller von Laverda in Lizenz gefertigt. Aber Zen und sein Team gingen neue Wege.

Schon zur Jahresmitte wurde das Projekt unterbrochen – die Geschäftsleitung hatte sich entschlossen, zunächst die Entwicklung der 1000-cm³-Dreizylindermaschine voranzutreiben. Im Herbst 1973 schließlich stand die ungewöhnliche 250er fix und fertig auf dem Mailänder Salon.

Im filigranen, geschlossenen Rahmen aus Chrom-Molybdänrohr saß ein kompak-



Typisch: Instrumente mit Laverda-Logo. Ein Zündschloss gibt es nicht, dafür die Vorschrift, Gemisch 1 zu 20 zu tanken

ter Zweitakter, Bohrung und Hub maßen jeweils 68 Millimeter. Zur Gewichtseinsparung war das Gehäuse aus teurem Elektron gefertigt, ebenso wie die beiden Halbna-bentrommeln. Der stark verrippte, schwarz lackierte Leichtmetallzylinder war um zehn Grad nach vorn geneigt, im Zylinderkopf saß ein Dekompressionsventil. Zur Gewährleistung einer guten Verbrennung bei niedrigen Drehzahlen hatten die Entwickler ihrem Zweitakt-Erstling eine kontaktlose Zündung von Bosch spendiert, die außerdem zwei Zündkerzen versorgte. Sieben Überstromkanäle sorgten für gute Füllung; der Leichtmetallkolben war mit einem modernen L-Ring bestückt.

Nicht weiter ungewöhnlich war die nur zweifach gelagerte Vollwangenkurbelwelle und der geradverzahnte Primärtrieb. Die üppig dimensionierte Kupplung mit fünf Reibscheiben lief aber nicht wie üblich im Ölbad, sondern trocken und war mit einer Dichtung vom Primärtrieb getrennt.

Der Clou der neuen Laverda war aber erst bei abgenommenem Tank zu entdecken: Drei verschiedene Einstellungen erlaubten dem Fahrer, sein Fahrzeug durch unterschiedliche Lenkkopfwinkel auf spezielle Bedürfnisse einzustellen: Für normalen Straßen- oder leichten Geländebetrieb 30 Grad, für flinke Manöver beim Motocross 27,5 Grad, und wer den Zweitakter beim Trial einsetzen wollten, konnte den Lenkkopf noch eine Stufe steiler stellen und den Winkel auf 25 Grad verringern.

Aber die Chott – den Namen der nordafrikanischen Salzwüste hatte Laverda ausgesucht, um die Offroad-Tauglichkeit des Neulings zu unterstreichen – hatte noch mehr zu bieten: Die Kette war gegen Staub und Dreck völlig gekapselt, und per Schnellspannmechanismus konnte das 18-Zoll-Hinterrad schnell und ohne großen Aufwand aus- und eingebaut werden.

Mit ausgestellt war ein Big-Bore-Kit, der den 250er-Motor auf 420 cm³ Hubraum

bringen sollte. Die Presse war beeindruckt – ein Titelthema, befand die in Rom ansässige „Moto Sport“ und sprach von 36 PS. Einige Monate später erschien dort ein ausführlicher 8000-Kilometer-Test. Der Fahrer Sante Tivernese hatte die Chott 250 durch Jugoslawien, Griechenland und die Türkei bis zur iranischen Grenze gejagt. Probleme gab es einige – mit der Lichtmaschine, dem Getriebe und schließlich mit der Zündanlage. Letztere brachte der Zweitakt-Laverda einen unschönen Spitznamen ein: „Chiod“ bedeutet im lombardischen Dialekt so etwas wie „Standuhr“ – also nichts für den Alltagsfahrer.

So ist nicht weiter verwunderlich, dass die erhofften Verkaufserfolge in Italien, aber auch im Ausland ausblieben. Bei uns in Deutschland war über die Chott kein Sterbenswörtchen zu lesen, selbst im MOTORRAD KATALOG, Ausgabe 4, waren zwar exotische Geländesportbikes wie die Chior-da Cross Spezial oder die Italjet Zorro 175



Unter dem Laverda-Deckel sitzt die Trockenkupplung, davor der geradzahnte Primärtrieb. Beachtenswert: die elektronische Doppelzündung von Bosch, übersichtlich eingebaut. Ungewöhnlich: Schutzabdeckung über dem Krümmer



Unter dem 11-Liter-Tank befindet sich der stabile Lenkkopf. Zum Verstellen obere Schraube lösen und anderes Loch wählen



Zum Schutz vor Vibrationsrissen wurde der Auspufftopf mit dicken Gummiblöcken am Rahmen befestigt

abgebildet – von einem Import der Chott war nichts zu lesen. Anders sah es jenseits des Rheins aus, wo die Chott aus Steuergründen mit 250 und mit 239 cm³ – wie übrigens auch einige Ducati-Einzylinder – angeboten wurde. Jedoch: 8000 Franc waren für französische Enduro-Fans ebenfalls zu viel. Die Yamaha DT 250 und die viertaktende Honda XL 250 K waren immerhin um 1000 Franc günstiger zu haben.

Ab 1975 legte Laverda deshalb nach. Aufgrund der Idee eines Großhändlers, der zunächst eine optisch geänderte Sonderreihe, die „brandneue 250 C/Cross“ angeboten hatte, entschloss sich Laverda, die Chott dem Zeitgeist anzupassen und preiswerter herzustellen: So gab es neben der Chott die 250 2TR – die Abkürzung steht für „Zweitakt Regularità“. Für das



Aussehen mit Startnummerntafel und Radabdeckungen aus Kunststoff versehen, war die neue Laverda, was das Fahrwerk angeht, beinahe die alte geblieben: Auch an der Bosch-Doppelzündung und dem schnell zu reinigenden Kastenluftfilter war nichts geändert worden. Den Motor, jetzt schwarz lackiert, hatten die Laverda-Techniker allerdings ebenso überarbeitet wie das Getriebe. Es galt der Beschluss, dass das Triebwerk gerade in neuer Verkleidung mehr Pep haben sollte: Neue Steuerzeiten und ein größerer 34er-Vergaser reichten der 2TR immerhin zu 30 PS bei 7400/min. Das Blow-by wurde mit der Verwendung von zwei konventionellen Kolbenringen kuriert, und die neue wog laut Werk acht Kilogramm weniger als ihr Schwestermodell. Damit schaffte sie laut Test der *Notizie*

Laverda 125 km/h. Jedoch liefen die Verkäufe der 2TR auch nicht besser als beim Vorgängermodell. Laverda entschloss sich 1977, die Produktion einzustellen – und hatte vorgesorgt: Nach erfolgreichen Verhandlungen mit Husqvarna als Motorenlieferant wurde die Breganzer Firma schließlich eine Art Konfektionär.

Wer heute eine Chott 250 oder eine 2TR sucht, hat noch reichlich Auswahl, dennoch sollten Liebhaber sich spüten: Etwa 5000 Exemplare wurden gebaut, nur 1500 Stück der ersten Baureihe. „Das einzige Problem“, so der Konstanzer Laverda-Enthusiast Andy Wagner, dem diese fast neuwertige 2TR gehört, „sind die Ersatzteile. Es gibt fast nichts mehr. Wer sich eine zulegen möchte, sollte unbedingt ein zweites Motorrad als Ersatzteillager einplanen.“ □

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert, sieben Überströmkkanäle, Doppelzündung
Bohrung	68 mm
Hub in mm	68 mm
Hubraum	246,95 cm ³
Verdichtung	10
Leistung/Drehzahl	26 PS (Werksangabe Chott) bei 7600/min
Drehmoment/Drehzahl	3,0 mgk bei 6800/min

GEMISCHAUFBEREITUNG

	1 x Rundschieber-Vergaser
Hersteller	Dell'Orto
Typ	PHB 32A
Anschlußweite	32 mm

KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärübersetzung	Zahnräder, 154 (26/82 Zähne)
1. Gang/2. Gang/3. Gang/4. Gang/5. Gang	2,818/2,00/1,47/1,10/0,909
Sekundärübersetzung	2,857 (14/40 Zähne)
Sekundärkette	Rollenkette, gekapselt
Elektrische Anlage	Lichtmaschine 12 V/55 W
Zündung	Bosch Elektronik-Doppelzündung

FAHRWERK

Rahmenbauart	Chrom-Molybdän-Doppelschleifen-Rohrrahmen
Radführung vorne	Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 35 mm
Federweg vorne	k. A.
Radführung hinten	Zwei Ceriani-Federbeine, Vorspannung verstellbar
Federweg hinten in mm	k. A.

RÄDER UND BREMSEN

Bereifung vorn	3.00-21
Bereifung hinten	4.00-18
Bremse vorn	1 x Simplex-Trommelbremse/Ø 180 mm
Bremse hinten	1 x Simplex-Trommelbremse/Ø 180 mm

MASSE UND GEWICHTE

Länge	2086 mm
Radstand	1465 bis 1398 mm (Lenkkopf variabel)
Breite	850 mm (Lenker)
Höhe	k. A.
Bodenfreiheit	200 mm
Gewicht	110 kg
Tankinhalt	11 Liter

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	125 km/h
Verbrauch	4,7 l/100 kmh (CUNA)

PREIS (1975)	1 090 000 Lire (2T), 1 215 000 Lire (2TR)
--------------	---

HERSTELLER	Moto Laverda, Breganze
------------	------------------------