

# LAVERDA CHOTT

Schon mal von einer Zweitakter-Laverda gehört? Steve Cooper jedenfalls hat seine große Liebe gefunden – und Schuld war nur Laverda ...

**Text:** Steve Cooper **Fotos:** Joe Dick



Italianische Motorräder sind ein Kapitel für sich. Ich liebe sie – ihren Stil, das Design, die Winkel, die Karosserie usw. Aber das wichtigste sind das Feuer und die Leidenschaft, die in diesen Maschinen stecken. Die südländische Passion für Autos und Motorräder ist so bekannt, dass ich das Thema hier nicht wiederholen muss, aber wer einmal von italienischen Fahrzeugen infiziert ist, für den gibt es keine Heilung mehr. Und so kommt es, dass ich die Laverda Chott schon immer bewundert habe, seit ich sie das erste Mal

in einer Zeitschrift gesehen habe.

Das Bike strahlt eine Zweckdienlichkeit aus wie kaum eine andere Serienmaschine. Kombiniert man all diese Eigenschaften mit dem dezenten Grün oder dem leuchtenden Rot des Tanks und dem Kontrast dieser Farben mit dem goldenen Motorgehäuse, ist man einfach hin und weg.

Die Laverda Chotts von Ian Bird studieren zu dürfen, ist eine einmalige Gelegenheit, und eine von ihnen fahren zu dürfen, ist ein außerordentliches Privileg,

insbesondere angesichts der kaum noch erhältlichen Ersatzteile. Während wir auf den Fotografen warten, der in einem riesigen Verkehrsstau steckt, können wir uns ausgiebig mit allen drei Maschinen beschäftigen und ihre Eigenheiten diskutieren. Auch wenn die Chott nie als reines Rennmotorrad entwickelt wurde, gingen die Designer mit großer Sorgfalt ans Werk. So glänzt das Bike mit voll gekapselter Kette, eleganten, schmalen Naben, einer kleinen Werkzeugtasche auf dem Tank sowie Pedalen für



**GROSSE TÖPFE AUF EINZYLINDERN SIND NORMALERWEISE WENIG EFFIZIENT, DIE IDEALGRÖSSE PRO RAUCHBOMBEN-ZYLINDER LIEGT IM ALLGEMEINEN BEI 125 CM<sup>3</sup>.** ”



Hinterradbremse und Schalthebel, die so am Rahmen versteckt sind, dass ihnen nichts passieren kann. Kurz und gut, das ganze Design wirkt von vorn bis hinten durchdacht.

Während ich schreibe, verschwindet Ian und lässt mich mit der Katze allein zurück, die mich offensichtlich für verrückt hält. Sie macht sich aus dem Staub, als Ian zurückkommt und einen weiteren Chott-Rahmen anschleppt, als hätte er die ganze Scheune voll davon. Dieser Rahmen stellt alles bisher Gesehene in den Schatten. Auf den ersten Blick relativ unauffällig, zeigt er bei genauem Hinsehen ein knackiges Aussehen mit sehr sauberen Schweißnähten und einer besonders cleveren Verstellmöglichkeit. Hier hat der Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Lenkkopfwinkeln (20, 25 oder 30 Grad), die vom steilen Geländewinkel über den flinken Offroad-Einsatz bis zur reinen Straßennutzung reichen.

Zur Umstellung des Winkels reicht es, den Tank abzunehmen und ein paar

## ANGRIFF AUF JAPAN

Das Konzept war bestechend einfach: ein guter 250-cm<sup>3</sup>-Einzyylinder mit Schlitzsteuerung in einem soliden Rahmen mit stabiler Elektrik und hinreichender Geländegängigkeit. Der Schlüssel war natürlich die Kombination aus japanischer Sorgfalt, fehlerfreier Konstruktion und Präzisionsfertigung im großen Stil. Alle Motorradhersteller wollten ein Stück vom großen Kuchen und so sollte die Laverda hauptsächlich Kunden auf dem eigenen Heimatmarkt ansprechen.

Die Chott war für den Enduro- und Geländemaschinenmarkt bestimmt, aber dank ihrer italienischen Herkunft hatte sie automatisch auch eine DNA, die ihr den Weg in den Rennsport wies. Die ursprüngliche 2T lief von April bis September 1974, bevor eine leicht überarbeitete Version auf den Markt kam. Von Mitte 1975 bis Mitte 1977 änderte Laverda schrittweise die Zielrichtung der Chott und platzierte sie im selben Marktsegment wie die extrem seltene Ducati Competizione 250ss. Mit der Typenbezeichnung 2TR (das R steht für Regularita oder Zeitfahren), kam die letzte Chott gerade auf den Markt, als die Umweltschützer gegen Zweitakter zu Felde zogen. Nach offiziellen Angaben sollen es um die fünftausend Stück gewesen sein, nach Fahrgestellnummern wohl nur halb so viel.

Schraubenschlüssel in Bewegung zu setzen, und schon kann es weitergehen zum nächsten Steinbruch, einen Ziegenpfad an einer Böschung oder auf die Straße, die ins Gelände führt. Vielleicht war dieses Element damals wichtig für Laverda-Stammkunden, vielleicht auch nur eine nette Spielerei, aber es verleiht dem Bike die typisch italienische Klasse, selbst wenn das Bike nie ernsthaft im Wettkampf zum Einsatz kam.

Mit Kegelrollenlagern im Lenkkopf und voll abgedichteten Lagern in der Schwinge macht sich die Qualität der Chott auch im Detail bemerkbar. Edelstahlschutzbleche an beiden Enden bieten Schutz gegen fliegenden Schotter und sehen selbst in verdecktem Zustand noch gut aus. Die grobstolligen Reifen sitzen auf hochwertigen Leichtmetallfelgen und das Motorschutzblech ist so geformt, dass es



den wichtigen Auspuffkrümmer auch von unten schützt. In den Testberichten von damals war die Rede von Leichtmetalltanks, aber Laverda Bikes sind alle mit Stahl tanks ausgerüstet. Und mit Tomaselli-Hebeln und Twistgrip bewies Laverda, dass man für die Chott dieselbe Fertigungsqualität anstrebt wie für die größeren Maschinen.

Der Motor ist ein schlitzzesteuerter Einzylinder-Zweitakter (ohne Scheiben- oder Membranventil); ein simpler Leichtmetallzylinder, um eine gusseiserne Laubbuchse und ein quadratisches Hubverhältnis (68 x 68 mm). Wenn das alles so simpel klingt für die techniklastigen 1970er Jahre, der sei daran erinnert, dass der Motor von denselben Leuten konstruiert wurde wie die Motoren mancher Husqvarna Geländemaschinen. Und die Jungs wussten, wie man Einzylinder-Zweitakter zum Fliegen brachte.

Große Töpfe auf Einzylindern sind normalerweise wenig effizient, die Idealgröße pro Raubbomben-Zylinder liegt im Allgemeinen bei 125 cm<sup>3</sup>. Die Konstrukteure des Chott-Motors wollten einen durchzugsstarken, geländefähigen Motor und wussten, dass sie dafür Kompromisse beim Verbrauch, der Höchstleistung oder der Laufruhe eingehen mussten. Die Zündung des Gemischs in wenigen Millisekunden, das Herausholen der maximal möglichen Leistung bei gleichzeitiger Verhinderung, dass das neu einströmende Gemisch gleich zum Auspuff wieder hinausströmt – all das ist ein Teil der schwarzen Magie, die sich mit Schlitzsteuerung, Gasströmung und Zündzeitpunkt eines Zweizylinders befasst.

Die Laverda Ingenieure entschieden sich für eine Doppelzündung von Bosch.

Durch die zwei Zündfunken wird das komprimierte Gemisch gleichmäßig entzündet und setzt so viel Energie frei wie möglich. Die Angaben von 26 PS für die 2T und 30 PS für die 2TR zeigen, dass diese Technik bestens funktioniert. So viel zur Technik. Wie fährt sich denn nun dieses Gerät? Ian erzählt mir, dass die Chott allgemein für ihre Startschwierigkeiten bekannt sei, aber er bekommt sie mit nur zwei Kicks zum Laufen. Der Auspuff ist außerordentlich laut. Ich habe zwar wenig Offroad-Erfahrung, aber gelegentlich gehe ich doch mal ins Gelände ... mit mäßiger Geschwindigkeit. Auch wenn sich die Laverda eigentlich an erfahrene Biker richtet, kommt sie meinen Fähigkeiten entgegen.

Ich spiele zwar nur ein wenig in den unteren Gängen herum, aber das Bike läuft so gut, dass ich mich voll auf die Hindernisse in meinem Weg konzentrieren kann. Die Kupplung ist leichtgängig und nachdem ich mich erst einmal an die Position der versteckten Pedale gewöhnt habe, geht alles wunderbar einfach.

Obgleich die Chott fokussierter ist als eine DT oder TS 250, ist sie nicht so geländeauffällig, dass sie sich fremd anfühlt. Vielmehr ist sie durchaus in der Lage, sich auch mit Amateuren wie mir anzufreunden. Zum Parken klappe ich den schön geschwungenen, aber nicht im Gestrüpp verhedderten Seitenständer aus, betrachte die Linien der Chott und genieße den Duft des Zweizylinders in der Luft.

Jetzt ist es an mir, die Chott zu starten; also (beide) Benzinhähne auf, Choke nach oben, heraus mit dem Kickstarter und los geht's. Nun, allerdings erst dann, wenn ich das blöde Ding endlich finde. Diese Facette der Chott wurde in den damaligen

## ÜBERLEGENE QUALITÄT ODER SCHRULLIGER SONDERLING?

Es gibt keine Zweifel, dass es Laverda ernst meinte mit seinem 250er Einzylinder-Zweitakter, sonst wäre das Modell nicht vier Jahre lang in drei leicht unterschiedlichen Versionen produziert worden. Etwa 42 Chotts wurde nach Großbritannien importiert, aber für eine Maschine mit einem solchen Randdasein fand die Chott erstaunlich viel Aufmerksamkeit in der Fachpresse, denn es wurden damals mindestens fünf Fahrberichte veröffentlicht, wobei zwei der Tests von keinem geringeren als Mark Williams durchgeführt wurden.

Leider war der Verkauf aus mehreren Gründen eingeschränkt. Der Kurs der italienischen Währung stand ungünstig, die Werbung für die Chott war minimal, aber ihr größter Nachteil war sicher das Fehlen einer automatischen Schmierung. Wir sprechen hier über 1975; Auto-Lube, Posi-Force und CCI gab es zwar erst zehn Jahre, aber die Öleinspritzung war bereits zum Standard geworden.

Die Teilehändler boten die früher üblichen mehrstufigen Zweitakterpumpen nur selten an und kaum jemand wollte eine Flasche 2T-Öl in der Jackentasche oder am Sitz befestigt mit sich herumschieppen. Wenn man bedenkt, dass die Chott eigentlich auf Qualität ausgelegt war und weniger auf einen Kampfpriß (sie ist zum Beispiel mit reichlich Magnesium gebaut), ist es schade, dass Laverda den Einbau einer Öleinspritzung versäumt hat. Die Zusatzkosten wären beim Gesamtpriß vermutlich nicht ins Gewicht gefallen, aber die Technik war wahrscheinlich einfach nicht wirtschaftlich genug.

Und woher rührt der seltsame Name? Das Bike ist nach dem Chott el Djerid benannt, einem tunesischen Salzsee, der 23 Meter unter dem Meeresspiegel liegt; warum, das wissen wir auch nicht.



## TECHNISCHE DATEN

### LAVERDA CHOTT

|                        |   |
|------------------------|---|
| Motor                  | 246,9 cm <sup>3</sup> ,<br>Luftgekühlter<br>Einzyylinder-Zweitakter,<br>5-Ganggetriebe,<br>Kickstarter. |
| Bauart                 | 66 x 68 mm  |
| Vergaser               | 32 oder 34 mm<br>Dell'Orto (abhängig<br>vom Modell)   |
| Verdichtungsverhältnis | 10:1  |
| Leistung               | 26-30 PS bei 7500/min   |
| Drehmoment             | 29,4 Nm bei 6800/min  |
| Zündung                | Bosch<br>Doppelzündung  |
| Trockengewicht         | 105-119 kg<br>(abhängig vom<br>Modell)  |
| Reifen                 | 3,00 x 21 (vorne)<br>4,50 x 18 (hinten)   |
| Radstand               | 139 mm  |
| Höchstgeschwindigkeit  | etwa 126 km/h   |

Fahrberichten oft angesprochen, ist mit der Zeit aber keineswegs besser geworden. Aus irgendeinem unerfindlichen Grund sitzt der Kickstarter über und hinter dem Kupplungskorb. Das heißt, er befindet sich volle 10 Zentimeter höher als erwartet und das ist schon arg ungewöhnlich. Kommt mir so vor, als müsste mein linkes Bein 15 Zentimeter länger sein, damit ich die nötige Höhe gewinne. Wenn man das Bike regelmäßig fährt, wird man sich wohl daran gewöhnen, aber wer die Chott nur am Wochenende bewegt, für den ist es lästig, insbesondere, wenn man sie des Öfteren abwürgt. Angemessen gekrümmt, gebe ich dem Hebel einen heftigen Tritt und zu meinem Erstaunen springt die Chott direkt



beim ersten Mal an und pendelt sich auf einen unruhigen Leerlauf ein.

Draußen auf der Straße ist das Bike die reinste Offenbarung, zieht aus niedrigen Touren locker hoch und läuft runder als jeder andere Einzyylinder-Zweitakter – kein Stottern, kein Verschlucken und kein Aufpaulen stören das Vergnügen. Mit der Lenkwinklereinstellung in Mittelposition zeigt die Chott tadellose Manieren auf der Straße und wird selbst bei Vollgas im höchsten Gang nie unruhig.

Auch beim Herunterschalten vor einer Kurve gibt es kein Rucken und Zucken, sondern nur ein elegantes Gleiten durch die Kurve. In mehreren S-Kurven, die ich hinter Ian absolviere, windet sich die Chott locker durch die kurvige Hügelandschaft und lässt sich auch durch die holprigen Straßen nicht aus der Ruhe bringen. Die Federung ist straff, aber nicht hart, und ist Lichtjahre von einer typisch Italienischen Maschine entfernt. Wenn man die Laverda Chott in wenigen Worten zusammenfassen will, hätte man so etwas wie eine perfekt gefederte und eingestellte Fantic Caballero oder Garelli Tiger Cross auf Anabolka.

Als ich die Chott zum letzten Mal parke und mit dem Dekompressionshebel abstelle, lässt sie noch ein charakteristisches 'perrrrrrr-chiff' vernehmen. Vor dieser Testfahrt hatte ich mir oft eine Chott gewünscht und jetzt bin ich hin und weg – das muss Liebe sein! ☺

## PUZZLESPIEL

Das Bike, das wir fahren, war die erste von Ian Birds acht Chotts. Sie kam als riesiges Puzzle, zerlegt bis ins letzte Einzelteil, und verursachte ihm so manches Kopfzerbrechen. Angesichts der miserablen Ersatzteilversorgung brauchte er die tatkräftige Unterstützung des ILOC (International Laverda Owners Club), um alle fehlenden und beschädigten Teile des Fünfgangmotors zu beschaffen. Wenngleich die Hauptlager recht gängig sind (es handelt sich um einen vertikal geteilten Motor), erwiesen sich Pleuellfuß, Pleuel etc. als ziemliche Herausforderung. Zu allem Überfluss hatte Laverda bei den 2TR-Modellen auch die Zylinderkonstruktion und die Schlitzzsteuerung verändert. Daher müssen Topf und Kolben unbedingt aus demselben Modell stammen, was bei den geringen Produktionsstückzahlen beileibe keine leichte Aufgabe war.

Wenn das alles nun so schwierig ist, warum hängt Ian dann so sehr an der Chott? Die Maschine hat ihren schlechten Ruf eigentlich nur, weil sie keine Jota war, und Ian war der Meinung, sie hätte Besseres verdient. Die angeblich so miesen Kurbeltriebe waren wohl ein städtischer Mythos, denn Ian hat noch keinen schlechten gesehen. Und die vermeintlich anfällige Zündung ist gut geschützt und zuverlässig, schließlich stammt sie von Bosch. In typisch italienischer Manier hat die Maschine eine Trockenkupplung, die man allerdings, wenn der Öldichtring versagt, erstaunlich gut schleifen lassen kann.

