



AUF ACHSE MIT DER LAVERDA LZ 125

Halb-Italienerin

Die Laverda-Brüder Massimo und Piero heckten 1977 den Plan aus, eine 125er zu bauen – mit standfestem, wassergekühltem Zündapp-Motor. In Italien einst ein großer Erfolg, ist die Laverda LZ 125 hierzulande jedoch selten. Eine Ausfahrt mit der schönen Deutsch-Italienerin.

Deutschland gegen Italien – ein Klassiker im Fußball. Zuletzt konnte Deutschland einen 7:6-Sieg für sich verbuchen, bei der EM. Deutschland mit Italien, also in enger Zusammenarbeit? Doch, das gibt es auch und gab es bereits in den späten 1970ern, wie die Laverda LZ 125 eindeutig beweist. Aus einem ganz einfachen Grund: Laverda wollte auf dem lukrativen 125er-Markt mitspielen und hatte die Vision eines Achtelliter-Bikes mit starkem und zuverlässigem Motor, kombiniert mit modernem, sportlichem Design. Den Motor glaubte man im 125er-Zweitakter von Zündapp gefunden zu haben: Der war wassergekühlt, sah aber mit seiner großzügigen Verrippung nach Luftkühlung aus, lieferte standfeste 17 PS und die nötige Exklusivität.

Die Zeit drängte

Aufgefallen waren die Zündapp-Motoren vor allem Massimo, der sich über die deutschen Urlauber-Jungs wunderte, die mit Vollgas auf ihren Zündapps bis an die Adria gebrettert waren, ohne Probleme mit klemmenden oder durchgebrannten Kolben zu haben. Also machten Massimo und Piero Laverda im Juni 1977 auf dem Rückweg von Holland nach Italien einen Umweg über München, um ihren Plan bei Zündapp zu erläutern. Der Deal wurde noch am selben Tag eingefädelt, die Motorenlieferung klargemacht, doch die Zeit drängte – schon im November wollte man die neue Laverda LZ 125 auf der Messe in Mailand präsentieren.

Laverda LZ 125 überzeugte Publikum auf Anhieb

Laverda schaffte das fast Unmögliche, und die Laverda LZ 125 überzeugte auf Anhieb Publikum und Kritiker. Kurz darauf ging die LZ (steht natürlich für Laverda–Zündapp) bereits in den Verkauf, zum Preis von knapp 1,2 Millionen Lire (damals gut 3.400 Mark). Von 1977 bis 1984 konnten von den Versionen Standard, Sport (mit Lampenverkleidung), Elegant (im schwarz-goldenen John Player-Look) und Custom rund 20.000 Exemplare verkauft werden. Während Zündapp die wassergekühlte KS 125 in Deutschland gar nicht anbot (wurde nur in der Schweiz verkauft) und stattdessen eine aufgebohrte Version als KS 175 offerierte, war die von Laverda in Italien ebenfalls angebotene 175er kein großer Erfolg: insgesamt nur 4.000 der LZ 175 fanden einen Käufer.

Plan voll aufgegangen

Der Plan der Laverda-Brüder war mit der Laverda LZ 125 dennoch aufgegangen: Der selbst entworfene Doppelschleifenrahmen wurde mit Grimeca-Gussrädern und einer nicht einstellbaren 32-Millimeter-Marzocchi-Gabel sowie zwei vorspannbaren Sebac-Federbeinen und Stahlschwinge ergänzt. Von Zündapp übernommen wurden neben dem Motor (samt Getriebe) auch noch Zündung, Vergaser, Kühler, Luftfilter, Armaturen, Griffe, Rücklicht, Blinker und Auspuff. Eine praktische Finesse ließen sich die Italiener bei der Gestaltung des Rahmens nicht nehmen: Das dicke Zentralrohr dient gleichzeitig als Behälter für den Ölvorrat der – ja, tatsächlich! – Gemischschmierung. Dank mitgeliefertem Schlauch, der sich auf einen Stutzen aufschrauben lässt, kann per "Zapfhahn" genau die notwendige Menge Zweitaktöl abgezapft und dem getankten Sprit zugeführt werden.

Motorsound klingt vertraut

Wir müssen das erst mal nicht testen, weil Besitzer Friedrich W. Mertens die Laverda LZ 125 für die Ausfahrt frisch vollgetankt hat. Der 60-Jährige hat die LZ vor gut drei Jahren gekauft, eher per Zufall kam er über den Kontakt zu den Laverda-Freunden Rohrdorf an die 125er. Als ich mich in den Sattel der eleganten Italienerin schwingen, ist der Motor von der Fahrt zum vereinbarten Treffpunkt bereits warm, die Kaltstartprozedur entfällt also. Aus Fahrersicht erinnert alles sehr stark an die guten alten 50er- beziehungsweise 80er-Modelle von Zündapp: die Lenkerarmaturen, das aufgeräumte VDO-Cockpit. Selbst der Motorsound klingt vertraut, etwas bassiger, wegen des größeren Hubraums, aber durch den Wassermantel gut gedämpft, mit allerdings kernigem, gepresst sägendem Klang aus dem langen Auspuffrohr.

Schaltwege immer noch unangenehm lang

Schon beim Einlegen des ersten Gangs werden allerdings auch die Erinnerungen an die kleinen Unzulänglichkeiten fast aller alten Zündapps wach: Das Fünfgang-Ziehkeilgetriebe verlangt nach entschlossenem Tritt beim Einlegen der Gänge, und die Schaltwege sind noch immer unangenehm lang. Also nicht zu hektisch und mit Nachdruck schalten, ohne allzu viel an Schwung zu verlieren, denn das Drehzahlband ist relativ schmal. Bummeln geht natürlich auch ab 2.500/min, auf der Ebene. Soll es vorangehen oder den Berg hoch, sollte die Drehzahl tunlichst über 6.000/min gehalten werden, wo die Laverda LZ 125 erst den Biss entfaltet, der eines Zweitakters würdig ist. Ab dieser Marke schnalzt die Drehzahl nach oben, doch die Drehfreude endet recht schnell, ab 7.500 wird es zäher, über 8.000 Touren zu drehen gelingt kaum und bringt auch nicht viel, zeitige, entschlossene Gangwechsel sind angesagt. Früher, nämlich bereits ab 5.000/min stellen sich die feinen, aber doch deutlich spürbaren Vibrationen ein.

Es lebe die deutsch-italienische Freundschaft

An der Sitzhaltung mit entspannter Beinhaltung und gelungener Form und Kröpfung des Lenkers gibt's nichts auszusetzen. Und weil auch der Knieschluss am nicht zu schlanken Tank passt und die Laverda LZ 125 auf schmalen (vorn 2.50, hinten 3.00) 18-Zöllern rollt und nur 108 Kilo wiegt, entpuppt sie sich als leichtfüßiger, frecher Kurvenwetter. Etwas Vorsicht ist bei optimistischen (Spät-) Bremsmanövern angeraten – die eigentlich üppig dimensionierte 260er-Scheibenbremse spricht etwas stumpf an und wirkt nicht ganz so bissig wie erwartet. Die hintere Trommelbremse hilft zum Glück erstaunlich wirkungsvoll mit. Dass sich das Laverda-Chassis auch auf welligen Landstraßen angesichts einer Topspeed von 120 km/h keine Blöße gibt, nehme ich als fast schon selbstverständlich hin. Und auch die zappelnden Zeiger hat man ja im Laufe der Jahre abzulesen gelernt – einfach den Mittelwert zwischen den Ausschlägen schätzen, passt schon. Am Ende hat sie auch mich erfasst, die Faszination, auf bewährte Zündapp-Technik vertrauen zu können und doch eine exotische Italienerin zu fahren. Es lebe die deutsch-italienische Freundschaft – 2:0 für Laverda.

Meinung des Besitzers Friedrich W. Mertens



Friedrich W. Mertens - Besitzer der Laverda LZ 125.

Ich bin durch Zufall an die Laverda LZ 125 geraten, doch die Eleganz der Laverda, in Verbindung mit solider Zündapp-Technik, hat mich gereizt. Auch wenn ich nicht allzu viele Kilometer mit ihr absolviert habe, bereitet sie mir doch jedes Mal großen Spaß. Der Zweitaktbiss und die Leichtfüßigkeit setzen einen Gegenpol zur Gemütlichkeit meines 125er-Viertakt-Choppers. Noch dazu bietet die Italienerin einen Schuss Exklusivität, da eine Laverda-Zündapp wahrlich nicht an jeder Straßenecke steht.