

LASS' MAL DÜSEN

Ende der siebziger
Jahre begann die
italienisch-deutsche
Zusammenarbeit
beim Bau von kleinen

Motorrädern. Die LAVERDA 125 war mit schnittigem Design und Zündapp-Antriebstechnik auf dem Markt südlich der Alpen sehr erfolgreich. In den achtziger Jahren gewann sie an Eigenständigkeit

LAVERDA 125 LZ	
RUNNING IN TANK	1500 - 2000 Km
(super 2% Total Bol D'Or 2T)	13 l.
GEAR - BOX	0,6 l.
(Total Super HD - SAE 20)	
PRESSURE Ant.	1,8 kg/cm²
(Dunlop)	2,0 kg/cm²

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN

Wenn ich mit der grünen Laverda LZ1 zum Motorradtreff fahre, werde ich immer wieder gefragt, warum ich den Namen Laverda auf den Tank meiner Zündapp geklebt hätte“, lacht Dirk Struve aus Schleswig-Holstein. „In Deutschland sind diese kleinen Motorräder so selten, dass sogar Italo-Liebhaber sie nicht kennen. Selbst von der Zweitakt-Szene in Deutschland wurden diese kleinen Edel-125er im Grunde genommen vergessen. Dabei waren die kleinen Italienerinnen mit Zündapp-Technik in ihrer Heimat ein Verkaufserfolg. Das ist kein Wunder, wenn man das Beste aus zwei Welten vereint.

Bereits im Italien-Sonderheft 15 stellten wir die erste Laverda 125 vor, die Struve damals erworben hatte. Angefixt durch die guten Erfahrungen mit dieser Maschine haben sich nun im Laufe der Zeit etwa 13 von diesen Mini-Pretiosen bei dem Norddeutschen angesammelt, darunter auch das eine oder andere besonders interessante Stück. Das gibt uns die Gelegenheit, die Modellhistorie ein wenig nachzuvollziehen. Diese ist insofern interessant, als die ersten Laverdas in enger Zusammenarbeit mit dem deutschen Zündapp-Werk entstanden, die Italiener aber kontinuierlich immer weiter von den Zündapp-Komponenten abwichen, je schlechter es dem deutschen Motorradbauer ging. Im Gegensatz zu Zündapp war Laverda mit den 125er Motorrädern richtig erfolgreich gewesen. So entstanden insgesamt über 25 000 Laverda 125, mehr oder weniger

umfangreich mit Zündapp-Technik ausgestattet. Dennoch lässt sich sagen, dass die italienischen Zweitakter durchaus eigenständige Motorräder waren und kein lahmer Aufguss der deutschen Geschwister-Zweitakter. Das lag unter anderem daran, dass Laverda den Rahmen selbst baute und dieser sich in seiner Auslegung vom deutschen Pendant unterschied. „Er ist etwas länger, aber dennoch filigraner als der Zündapp-Rahmen und er hat mehr Bodenfreiheit“, so der Veranstaltungstechniker und Diplomingenieur. Laverda hatte damals die sportlich ambitionierte junge Kundschaft ab einem Alter von 16 Jahren im Blick, und die benötigte ein leichtes, handliches und hochwertiges Gefährt.

Der italienische Edel-Hersteller verfuhr mit den kleinen Sportflöhen genau so wie mit den schnellen 750er oder 1000er-Modellen: Das Beste war gerade gut genug. Neben der bewährten und zuverlässigen Zündapp-Antriebstechnik, also Motor, Vergaser, Auspuff und Luftfilter, wurden bei der LZ1 auch Armaturen und die Tachoeinheit vom deutschen Hersteller übernommen. Im Gegensatz zu den Leistungsangaben von Zündapp waren für die unverändert nach Italien ausgelieferten Motoren nur 15 statt der ursprünglichen 17 PS angegeben. Grund dafür war die italienische Gesetzgebung, die den jugendlichen Fahrern nur ein Maximum von 15 PS erlaubte. Die kaufkräftige Kundschaft unter dem Jungvolk wurde mit Fahrwerkskomponenten vom Feinsten verwöhnt,





Für die Kurve
gebaut: Trotz der
geringen Motor-
leistung lassen sich
die kleinen Laverdas
zügig und spaßvoll
ums Eck bügeln



Bunte Modellvielfalt. Die weiß-rote Sport kam mit einem Laverda selbst entwickelten Motorblock. Der rote Chopper CU 125 gehört zur gleichen Baureihe, es gab unterschiedliche Modellvarianten. Die giftgrüne LZ1 ist aus der ersten Modellgeneration Ende der siebziger Jahre

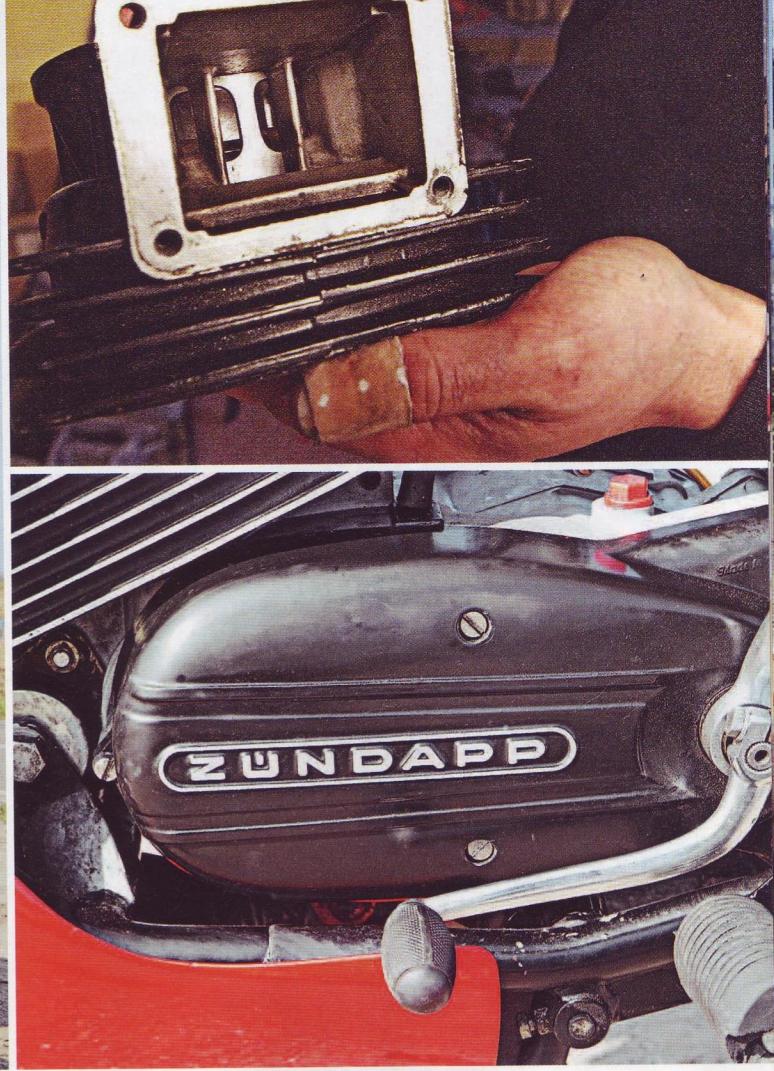


etwa mit Grimeca- oder Brembo-Bremsen, Marzocchi-Gabeln oder Sebac-Dämpfern. So gerüstet war die 125er Variante der Laverda dem deutschen Technik-Spender fahrwerkstechnisch um Längen überlegen und sie war mit einem Gewicht von etwa 108 Kilogramm am Ende sogar um volle zehn Kilogramm leichter. „Die Italienerin fährt sich in Kurven noch handlicher und schneller als die Zündapp 125“, schwärmt Struve nach etlichen tausend gefahrenen Kilometern. Typisch italienisch legte man bei der Konstruktion viel Wert auf eine gute Straßenlage. Diese Komponenten wurden auch bei der italienischen Konkurrenz verwendet, etwa

bei der Ducati 500, Moto Motini 3 ½ oder bei den kleinen Moto Guzzis. An einer 125er wirken sie bei den geringen Fahrleistungen fast ein wenig „oversized“.

Fast identisch mit der grünen LZ1 von 1979 ist der weinrote Soft-Chopper LZ Custom. Dieser kam kurze Zeit später auf den Markt und besitzt im Grunde genommen dieselbe Technik. Geändert wurden hier der Tank, die Sitzbank, der Lenker und andere Chopper-typische Merkmale. Die nächste Entwicklungsstufe zeigt die LZ125 mit der Lenkerverkleidung (LZ übrigens für „Laverda-Zündapp“). Auch sie trägt noch stolz den Zündapp-Schriftzug auf dem

Motorgehäuse und war mit den kompletten Zündapp-Armaturen versehen. Geändert hatten sich bei dieser ab 1982 produzierten Achtliter-Maschine einige Kleinigkeiten. Die Seitendeckel wie auch die Blinker und andere Bauteile wurden nun aus Kunststoff gefertigt und das Design war moderner und sportlicher. Das folgende Modell, die CU 125 Ride (roter Chopper mit Adler auf dem Tank) aus dem Modelljahr 1984 trägt als erste Laverda 125 einen selbst entwickelten Motor. Der italienische Hersteller musste sich darauf einstellen, dass der deutsche Partner die längste Strecke seines Weges hinter sich gelassen hatte und drohte, in die Insolvenz



Die LZ 125 mit Lenkerverkleidung ist die letzte Vertreterin der ersten Serie. Dieser Zylinder repräsentiert die letzte und leistungsfähigste Generation. Die rot-weiße Laverda ist eine der neuwertigen LB Uno aus dem Besitz des Rennfahrers Sergio Angiolini. Daneben die originalgetreue LZ 125

zu gehen. Auf den eigenen Motor, nun mit Getrenntschmierung, setzte man den weiter entwickelten 125er Zündapp-Zylinder, der nun eine moderne Membransteuerung statt der bisherigen Schlitzsteuerung aufwies. Außerdem rüstete man die elektrische Anlage auf zwölf statt der bisherigen müden sechs Volt um. „Hier haben die Entscheidungsträger von Laverda sich gesagt, wenn wir schon selbst etwas machen müssen, dann bauen wir komplett um“, spekuliert Struve. Das Besondere am Chopper-Modell war das 16-Zoll-Hinterrad mit einem für 125er-Verhältnisse beachtlich dimensionierten 4.00-Reifen. Vorn verbaute man eine 18-Zoll-

Felge und einem schmaleren Reifen. Neu waren ab nun auch die komplett geänderten Instrumente und Armaturen, die auch bei den nachfolgenden Modellen so übernommen wurden.

Von der CU gab es eine ganze Reihe aufgepeppter Versionen, etwa in militärgrün und Koffern, mit Fransensitz oder mit Sissybar. Trotz der veränderten Motorisierung blieb es bei 15 PS, der Motor wurde durch die Membransteuerung aber merklich sparsamer. Zudem konnte auch das Drehmoment erhöht werden, was vielleicht auch am veränderten Auspuff lag. Das ebenfalls neu konstruierte Klauengehäuse wies geringere

Schaltwege auf als das bisherige Ziehkeilgetriebe. Die LB 125 Sport (weiß-rot) ist die letzte Maschine dieser zweiten Serie von Laverda. Sie hat den gleichen Rahmen wie der Chopper, ist aber vom Fahrwerk her deutlich sportlicher. Die Felgen sind filigraner und die Sebac-Dämpfer sind straffer ausgelegt. Nach dem Vorbild großer Sportmotorräder, konnte der Sitzbankhöcker mit drei Schrauben demontiert werden – dann war der Sportler soziustauglich.

Der zweite Quantensprung in der Modellhistorie kam mit der 125 LB Uno. Diese besaß nun einen Rechteckrahmen statt des bisherigen Rundrohrrahmens. Das gab



Dirk Struves

Laverda-125-Privatsammlung umfasst mittlerweile 13

Maschinen. Die weiß-schwarze Lesmo wirkt wie ein deutlich hubraumstärkeres Motorrad. Wie die blaue Lesmo werden die Maschinen oft angeboten: nicht schön, aber weitgehend original



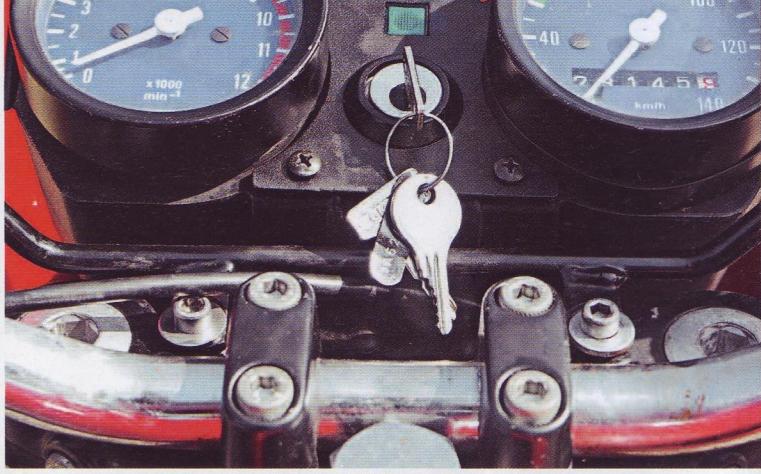
dem kleinen Bike eine erstaunliche Steifigkeit, eine Anti-Dive-Gabel unterstrich die technisch hohen Ansprüche bei Laverda. Die Fußrasten wurden zurückverlegt, was ebenfalls die Sportler-Gene hervorholte. Zum ersten Mal in dieser Baureihe wurde ein selbst konstruierter Zylinder mit einer Sechs-Zungen-Membran verbaut, was die Leistung auf kräftige 19 PS ansteigen ließ.

Das Design unterschied sich optisch kaum von viel größeren Sportmaschinen. Von dieser Uno besitzt Struve vier Stück und das hat einen besonderen Grund. „Eigentlich hatte ich mir zwei Restaurationsobjekte gekauft. Dann erfuhr ich durch Zufall von

zwei Motorrädern aus der Toskana, die beide noch nie zugelassen waren und sich im Neuzustand befanden.“ Ein italienischer Bekannter knüpfte den Kontakt zum Verkäufer. Es stellte sich heraus, dass es sich um den ehemaligen Laverda-Werksrennfahrer Sergio Angiolini handelte. Der hatte seinerzeit vom Werk zwei neue 125er bekommen, sie aber lediglich als Ausstellungsstücke verwendet. Für Dirk Struve hatte die Sache allerdings einen Haken: Angiolini wollte zwar verkaufen, aber nur bei Sympathie für den Interessenten. So blieb dem Rendsburger nichts anderes übrig, als die 1750 Kilometer nach Italien in Angriff zu nehmen und

sich persönlich vorzustellen. Sergio Angiolini zeigte sich so beeindruckt von Struves bisherigen Laverda 125-Aktivitäten, dass er dem Deutschen nicht nur eine der beiden Maschinen zu einem mehr als fairen Preis verkaufte, sondern ihm die andere sogar noch ein halbes Jahr reservierte.

Die Entwicklung der Laverda 125-Baureihe mündete schließlich in der 125 Lesmo (weiß-schwarze Maschine), die im Stil der Kawasaki GPZ 900 daherkam. Dieses Motorrad besaß bis zu 23 PS und wirkte sehr erwachsen. Die Motorcharakteristik war noch mehr auf Drehzahl ausgelegt. „Während man mit den anderen Laverda



Hochwertige Komponenten von Marzocchi adeln die 125er. Die VDO-Instrumente haben die Zündapp 125 und die frühen Laverdas gemein. Sammler Struve verfügt über ein beachtliches Teilelager. Mit der grünen LZ 125 begann alles, die Uno gab's auch in dieser Lackvariante

125ern durchaus im Drehzahlkellerbummeln kann, muss man diese Maschine bis 11 000 Umdrehungen fahren, damit man überhaupt vorankommt. Oben herum ist sie aber deutlich giftiger als die früheren Laverdas“, berichtet der Zweitakt-Fan. Weil mehr Schaltarbeit angesagt war, spendierte man der Lesmo ein Sechsganggetriebe. Damit erreicht sie laut Tacho beachtliche 135 Stundenkilometer, die älteren Modelle streichen bereits etwa bei 120 km/h die Segel. Der Nachfolger der Lesmo stand Ende der achtziger Jahre mit der Laverda 125 Navarro bereits in den Startlöchern, vermutlich sind aber keine Serienexemplare mehr gebaut

worden. Trotz intensiver Recherche war das für den Zündapp-Spezialisten nicht nachprüfbar. „Ich habe nie eine Navarro auf der Straße gesehen und es wurde keine Maschine zum Verkauf angeboten“. Zudem gab es noch Pläne, die Lesmo zur 350er mit Dreizylinder-Zweitaktmotor und 50 PS hochzurüsten. Auch hier entstand nur ein Prototyp. „Das Ding würde ich mit Kusshand nehmen“, sagt Struve, der auch größere Zweitakt-Motorräder wie etwa eine Suzuki GT 550 besitzt. Möglicherweise lebte die Navro in der Cagiva Mito weiter, weiß der Ingenieur vom Hörensagen. Die Besitzverhältnisse der italienischen Motorradher-

steller sind aber derart verschachtelt, dass sich auch das nicht nachprüfen ließ.

Was mit der ursprünglichen Beschaffung eines Teileträgers für seine Zündapp 125 begann, als deren Getriebe hinfällig war, endete nun damit, dass Dirk Struve im Grunde genommen die gesamte Modellpalette der Laverda 125 besitzt. „Mir fehlt eigentlich nur noch der Chopper mit dem Lesmo-Motor, aber darauf lege ich keinen Wert mehr.“ Was ihn mehr reizen würde, ist einer der beiden Prototypen. Schließlich besitzt er selbst einen äußerst seltenen Zündapp-Prototyp. Aber das ist eine ganz andere Geschichte, zu lesen in „Klassik Motorrad“ 1/2017. □