

Fahrbericht Lambretta LN 125: Schicke Schale mit Stil

Von Jens Riedel

Der Mythos lebt wieder auf: die Lambretta ist zurück. Sie war in den 60er Jahren ebenfalls Kult, konnte aber nie ganz der noch legendäreren Konkurrenz namens Vespa das Wasser reichen. Auch in der Neuauflage dürfte sie der Marke aus dem Piaggio-Konzern weiterhin hinterherfahren, aber wer einen etwas exklusiveren Retro-Roller mit der Aura der Geschichte und Stil sucht, der kommt an der Lambretta LN 125 kaum vorbei.

In der Blütezeit der Scooter-Jahre waren Vespa und Lambretta zwei unterschiedliche Weltanschauungen, die Fahrer beider Lager lieferten sich erbitterte Wettkämpfe auf zwei Rädern und gingen auch schon einmal mit den Fäusten aufeinander los. Da passt der langjährige Streit um den Markennamen und seine Nutzung ins Bild. Die Neuauflage hat aber den offiziellen Segen der Rechteinhaber.

Keine Frage, die Lambretta trägt eine schicke Schale und ist aufgrund des Originalvorbildes der optisch überzeugendste Interpretation eines Klassik-Scooters. Etwas kantiger und gerader gezeichnet als die Vespa war sie schon immer. Die Linie wirkt weiterhin gestreckter, schlanker und damit ein wenig sportlicher. Unterstützt wird dieser Eindruck durch ein flächigarmiges âSeitenstückchenâ mit drei silbernen Streben. Geblieben ist auch in der modernen Interpretation des italienischen Klassikers der sich weit nach hinten streckende Heckkotflügel.

Die Lambretta stammt aus der Feder von Alessandro Tartarini, dessen Vater die Designschmiede Italjet gegründet hat. Stolz prangen an der Stirnseite des Scooters dann auch sein Name und die italienischen Nationalfarben. Das war es aber dann auch mit der lokalen Identität. Unter der weitgehend aus Blech (tatsächlich) gefertigten Karosserie arbeitet ein luftgekühlter Antrieb von Sym aus Taiwan. Produziert wird die Lambretta beim taiwanesischen Roller- und ATV-Hersteller Gamax.

Plastik findet sich vor allem im Frontbereich, an den Instrumenten und den zugegebenermaßen schicken âLampen. Der in ein Heptagon eingefasste Hauptscheinwerfer und das Rücklicht sind eine Augenweide, die modernen LED-Blinker leider nicht. Stil und Klasse strahlt die LN 125 aber

zum Beispiel auch an ihren Griffgummis aus $\hat{\square}$ sie tragen einen geprägten $\hat{\square}$ Lambretta $\hat{\square}$ -Schriftzug. Das ist einfach toll gemacht.

So schön der $\hat{\square}$ ere Auftritt ist, so enttäuschend fallen die inneren Werte aus. Es dauert gefühlte drei Sekunden bis sich die Lambretta nach dem Dreh am Gasgriff in Bewegung setzt. Und auch dann kommt die Automatik eher schwer in Gang. Mit den 6,5 kW / 9 PS bei 8000 Umdrehungen in der Minute und 8,5 Newtonmetern Drehmoment erreicht der 111 Kilogramm schwere Achtelliter-Roller nur mühsam die 80 auf dem Tacho. Die versprochenen 90 km/h Spitzengeschwindigkeit schafften wir jedenfalls nicht. Bei spätestens 88 war Schluss. Das Gegenteil davon sind zum Glück die Bremsen. Sie zeigen ausreichend Biss und haben den LN 125 im Verzögerungsfall fest im Griff, auch wenn hinten nur eine Trommelbremse verzögert. Das Fahrwerk ist recht straff, dafür lässt sich die Fuhre trotz der kleinen 12-Zoll-Räder selbst von wechselnden Fahrbahnbelägen so gut wie nicht aus der Spur bringen. Auf nassem Asphalt laufen die serienmäßigen Maxxis-Reifen allerdings nicht mehr ganz so gut.

Dank der klassischen Bauweise vermittelt die Lambretta tatsächlich das Fahrgefühl der 60er und 70er Jahre. Sie zeigt in Kurven eine spürbare Hecklastigkeit. Retro also auch hier. Genießen sollte man den nostalgischen Ritt in die Vergangenheit aber vorwiegend in der Stadt, wo die 9 PS besser als auf der Landstraße aufgehoben sind. Vor dem Kino oder der Eisdiele wird die zweifarbige LN 125 ohnehin noch schneller ins rechte Licht gerückt.

Dass die Lambretta vor allem ein Designerstück ist, beweist sie durch mangelnden Stauraum. Mehr als einen Gepäckhaken hinter dem Beinschild sowie ein kleines, nur für Minihelme geeignetes Fach unter der ebenfalls liebevoll gestalteten Sitzbank mit Ziernähten dürfen nicht erwartet werden, denn in der Frontverkleidung steckt die Telegabel und unter dem braunen Sitzpolster findet nach Altvatersitte der Tank seinen Platz. Auch hier zeigt die Wiedergeburt Klasse: der Tankverschluss ist wie in alten Tagen aus Blech und verströmt bereits am fast neuen Fahrzeug eine gewisse Patina. Ein kleines Plastikrädchen hilft beim Einführen des Zapfhahns und verhindert zu schnelles Überlaufen. Die maximal sechs Liter sind bei flotter Fahrt nach rund 150 Kilometern eliminiert. Begleitet wird der Kraftstoffverlust von einer extrem nervösen Anzeige: Schon nach einem Viertel Benzin aus dem Tank meldet sich hin und wieder die Reserveleuchte zu Wort, ab halbleerem Tank flackert sie beinahe regelmäßig. Etwas mehr Strahlkraft könnten die übrigen Kontrollleuchten vertragen, die selbst bei bewölktem Himmel nur schwer zu erkennen sind.

Fazit: Die Lambretta LN 125 verspricht viel nostalgischen Charme, einige konzeptbedingte Abstriche müssen jedoch gemacht werden. Bei einer 200er mit klassischer Handschaltung und etwas über 100 km/h Spitze könnten wir schwach werden. Angedacht ist aber erst einmal eine (kürzere) Kleinkraftvariante mit 50 Kubik. (ampnet/jri)

Daten Lambretta LN 125

Motor: 4-Takt-Einzylinder, 125 ccm, luftgekühlt

Leistung: 6,5 kW / 9 PS bei 8000 U/min

Max. Drehmoment: 8,3 Nm bei 6500 U/min

Getriebe: Variomatik

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Gewicht : 111 kg

Sitzhöhe: 800 mm

Tankinhalt: 6 Liter

Bereifung: 110/70-12 (vorne), 120/70-12 (hinten)

Preis: 3299 Euro

Bilder zum Artikel



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.



Lambretta LN 125.
