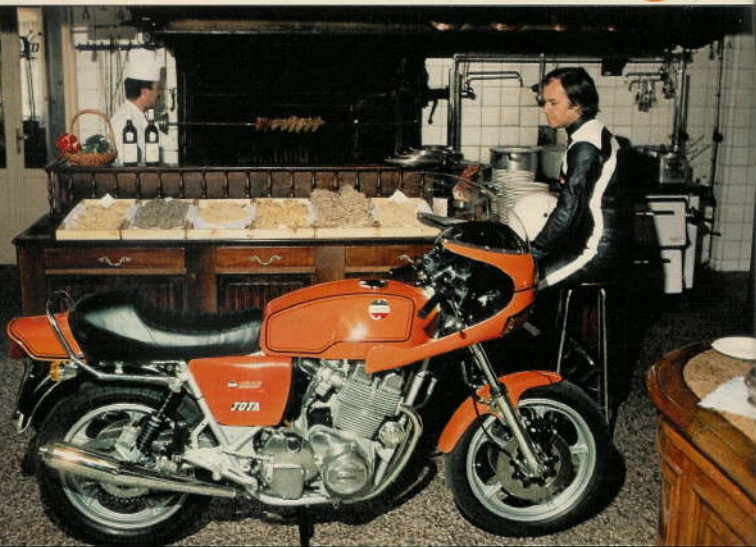


TECHNIK UND TEST  
Fahrbericht Laverda 1000 Jota

Laverda offeriert zur  
IFMA eine weiter-  
entwickelte Sportversion  
der urigen Dreizylinder:  
die 1000 Jota.



# Leckerbissen aus Breganze



**E**s ist angerichtet. Auf altem, einheimischem Holz bieten sich fünf Arten von Pasti an, jene delikaten Teigwaren-Vorspeisen aus einer der besten Küchenregionen der Welt, zwischen Bozen und Venedig. Hinter der Pasten-Theke ein großes offenes Feuer für die Spezialität des Ortes: gebratene Täubchen. Von Zeit zu Zeit aromatisiert sie der vielbeschäftigte Koch mit einem Saft, der hier besondere Bedeutung genießt: mit Grappa, Schnaps aus Trauben.

Und dann wird sie hereingeschoben, die andere Kostbarkeit aus Breganze: die neueste Schöpfung der Brüder Dr. Massimo und Piero Laverda, die „Dschota“. Ein in den Hausfarben Orange gehaltenes, vom Aussehen her sportliches Zweirad. Garniert mit deftigem Dreizylinder-Reihen-Viertaktmotor, zwei oberliegenden Nockenwellen, tausend Kubikzentimetern Hubraum, 88 Cavalli, von denen in Deutschland nach den TÜV-Hürden noch 80 PS übrigbleiben sollten. So hofft es der künftige Importeur, Uwe Witt (24) aus Köln.

Er schiebt die sportliche Variante der Dreizylinder-Bauweise aus dem hochmodernen Werk selbst in die dreihundert Jahre alte Küche, die sich direkt hinter dem Eingang des Spitzenrestaurants von Breganze befindet. Es wurde, speziell in Deutschland, nicht immer so viel Aufhebens gemacht um Laverda. Dem will Witt abhelfen, allerdings mit einem vorsichtigen Kontingent von

300 Stücken, bestehend aus Viertentiler-500ern, rassigen 1000er Jota und der Tourenversion 1200 TS.

Laverda werden also Spezialitäten bleiben. Als erste Fachzeitschrift konnte MOTORRAD in Breganze die Jota fahren. Vorgestellt wor-



**Cockpit mit mehrfach verstellbarem Stummellenker, Instrumente von Nippon Denso**

den ist sie schon vor einem Jahr. Voreiligkeit ist bei Laverda üblich, auch die erste Dreizylinder darbot drei Jahre auf Ausstellungen, ehe sie produziert wurde.

Doch diese Jota war nicht von Papp. „Fast alles machen wir selber, außer den elektrischen Teilen von Bosch.“ Stolz weist Werksleiter Piero Laverda (33) auf sein neuestes Stück. „Die zurückversetzte Fußrasten-Anlage, die Räder, die Kunststoff-Teile, Getriebe, Motor sind von uns, die Telegabel und die Federbeine mit Ausgleichsbehälter stammen von Marzocchi, die Reifen von Pirelli.“

Das Herz Pios und Massimos gehört zweifellos dem Motor und dem Fahrwerk. An beiden Elementen hat sich zwar seit dem Produktionsbeginn vor sieben Jahren nicht viel geändert. „Aber wir lieben es, unsere Motorräder stetig weiterzuentwickeln“, betont Dottore Massimo Laverda, der Techniker unter den zweiradbegeisterten Chefs.

Der Motor ist in den Grundzügen derselbe geblieben. Nach wie vor arbeitet der Leichtmetall-Dreizylinder recht ungewöhnlich: Die zwei gleichlaufenden Außenzylinder zünden gleichzeitig, während der dritte, in der Mitte als Gegenläufer (um 180 Grad versetzt), dazwi-

schentunkt. Resultat: eine Leistungscharakteristik, die einem Bauernmotor entspricht, und eine relativ flache Drehmomentkurve.

Die nicht gerade optimalen Massenkraft nimmt Laverda in Kauf. Techniker Massimo: „Wir wollen ein bulliges Triebwerk.“ Auf dem linken Ende der aus Einzelteilen zusammengesetzten Kurbelwelle sitzen das Zahnrad der Ölpumpe und das Kettenrad der Primär-Triplekette, rechts der Elektrostarter sowie der Lichtmaschinenrotor.

Zwei Ventile pro Zylinder in einem von Piero Laverda neu geformten halbkugelförmigen Brennkammer werden über Tassenstößel von den zwei oberliegenden Nockenwellen betätigt.

Aus dieser sicherlich nicht supermodernen Antriebseinheit resultieren einerseits deutliche Vibrationen ab 5000/min, andererseits ein von Laverda bevorzugtes, „ruhiges“ Drehmoment: 87 Nm schon bei 6500/min.

Über ein klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, das in der gefahrenen Ausführung noch rechts zu bedienen war (deutsche Maschinen werden den Hebel links haben), wird die Kraft von rund 80 deutschen PS neuerdings über eine O-Ring-Kette an das Pirelli-Platombereifte Hinterrad geleitet.

Die Pirelli-Pneus lassen die früher vereinzelt auftretenden Fahrwerksruhren vergessen. Auf laverdaeigenem Handlingkurs konnten keine Ruhren im kunstvoll geschweißten Doppelschleifenrahmen festgestellt werden. Auch bei höheren Geschwindigkeiten (Höchstgeschwindigkeit laut Werk über 200 km/h) liefen die 1000 Jota und die 1200 TS wie auf Schienen.

Die Jota begeistert auf der kurzen Hausstrecke. Eine für den 1,83 Meter großen Tester angenehm sportliche Haltung erleichtert das Einschwenken in Links-Rechts-Kurvenkombinationen, dazu eine passende Fußrastenanlage und ein patentierter, so Piero Laverda, Sportlenker, der in drei Ebenen anpaßbar ist.

Japanische Lenkerarmaturen und Instrumente geben eindeutig Auskunft, was unter dem Fahrer vorgeht, grollt der Dreizylinder erst mal. Er tut dies spontan auf Knopfdruck. Die Kupplung erfordert einen Hercules (MOTORRAD-Messung 1979: 190 Nm). Bei der Auslieferung im Herbst dieses Jahres soll sie, wie schon jetzt bei der 1200 TS, per Hydraulik arbeiten.

Die Gänge wollen ebenfalls mit Nachdruck eingelegt werden, und ihre Wege sind lang. Kupplung, Schaltung und Motorcharakteristik weisen diese Jota denn auch als betont männliches Ar->

◀ Eine Spezialität nach der anderen: Laverda 1000 Jota im dreihundert Jahre alten Breganzer Restaurant „Torresano“. Das Bild oben zeigt die Jota in ihrem Element: Kurven



**Fahrbericht**

**Laverda 1000 Jota**

beltsgerät aus: Ihr Kraftaufwand nimmt nicht gerade auf Damenhände und -füße Rücksicht.

Diese Jota will erarbeitet werden, ihre möglichen Schräglagen erfordern fahrerische Routine. Denn die Pirelli Phantom-Reifen reizen im Einklang mit dem steifen Fahrwerk dazu, sich stets an der Grenze des Möglichen zu bewegen.

treter Moto Witt eine weitere Aufgabe. (Zweirad Röth bleibt bis zur offiziellen Übergabe noch Importeur.) Der bislang etwas vernachlässigte Zirkel der Laverda-Freunde wird Kassensturz machen; aber der herbe Leckerbissen wird manchem eine Kröte sein, denn die Jota soll über 12 000 Mark kosten. „Es ist halt teuer, etwas Seltenes zu bauen“, meint Piero Laverda, und schwingt sich auf seine Jota. *Rainer H. Brinks*



Foto: Chitlock

**Mit Lenker- und Motorverkleidung: 1200 TS**

Dem Motor merkt der Fahrer an, daß er arbeitet. Das hohe Drehmoment bei relativ niedrigen Drehzahlen spielt ein Laverdafreund dagegen gern aus und nimmt dafür die spürbaren Vibrationen ab 5000/min in Kauf. Der Aufstieg in höhere Drehzahlregionen bedingt etwa 4000 Kilometer Einfahrzeit.

Vertrauen verdienen die hervorragenden Grauguß-Scheibenbremsen von Brembo, die den erreichbaren Geschwindigkeiten stets gewachsen sind.

Die Auspuffanlage der gefahrenen Maschine ist für englische Ohren bestimmt und könnte deutschen Beamtenlauschern zu temperamentvoll klingen. Hier stellt sich dem künftigen Ver-

**Laverda 1000 Jota: Technische Daten**

(Werte für 1200 TS in Klammern)

**Motor**

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub: 75(80) x 74 mm, Gesamthubraum 981 (1116 cm<sup>3</sup>), Verdichtung 9 (8), je zwei im Kopf hängende Ventile, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel betätigt; Nennleistung ca. 59 kW (80 PS) bei 7300/min (63 kW [86 PS] bei 7350/min), max. Drehmoment 87 Nm bei 6300/min (91 Nm bei 6000/min); drei Dellorto-Vergaser PHF, 32 mm Ø; kontaktlose Bosch BTZ-Zündung; Drehstrom-Lichtmaschine Bosch 12 V/180 W; Batterie 12 V 32 Ah; klauengeschaltetes Fußgasgetriebe, Primär-/Sekundär-Übersetzung 2,04/2,2, Sekundärübersetzung über O-Ring-Kette 1/4 x 1/6, Elektrostarter. Hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung.

hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel vorn, Federweg 130 mm, Standrohrdurchmesser 38 mm, hydraulisch gedämpfte Federbeine hinten, fünffach verstellbar, Federweg 80 mm, Lenkkopf und Schwinge in Kegelrollenlagern geführt, Radstand 1460 mm, Lenkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 130 mm.

**Räder/Bremsen**

Leichtmetall-Druckgußräder. Bereifung vorn/hinten 110/90 H18/130 / 80H18 Pirelli Phantom; hydraulisch betätigte Doppel-/Einfachscheibenbremse vorn/hinten, 280 mm Ø gelocht.

**Abmessungen/Gewichte**

Länge 2170 mm, Sitzhöhe 800 (840) mm, Gewicht vollgelastet 240 (247) kg, zul. Gesamtgewicht 420 kg, Tankinhalt 20,5 (19,5) Liter.

**Preis**

ca. 12.500 (12.800) Mark

**Importeur**

Zweirad Röth, Schulstraße 6, 6149 Hammelbach.

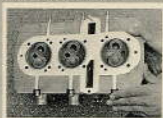
**„Es reicht fürs erste“**

Haben italienische Motorrad-Fabrikanten keine Lust mehr, angesichts immer stärkerer japanischer Präsenz in Europa?

MOTORRAD fragte Piero Laverda, einen der exponiertesten Vertreter klassischer „Italiener“: „Die wahnsinnig steigende Inflationsrate in Italien macht uns am meisten zu schaffen. Deshalb verzichten wir gern auf größere Stückzahlen (Produktion 1979: 5000) und gehen konsequent unseren Weg, unjapanische Motorräder zu bauen. Wir legen Wert auf Individualität, entwickeln unsere zwei Dreizylinder-



**Kopf Piero Laverda ...**



**... und sein Zylinderkopf**

Modelle weiter (1000er und 1200er). Die Zweitakt-Maschine mit Zündappmotor bleibt Italienern vorbehalten. Und dann arbeiten wir an unserer Sechszylinder-Rennmaschine weiter (siehe MOTORRAD 15/1980).

Das reicht uns fürs erste.“

Bei Laverda sorgt Fiat mit einer Beteiligung für finanziellen Rückhalt. Geld verdient die Laverda-Familie sowieso nur mit Landmaschinen. Die Spielwiese für Youngster Piero ist das Motorrad. Aber wie lange noch; haben doch seine Onkel im Laverda-Clan nichts übrig für Motorräder.