



Von außen sieht sie eigentlich noch genauso aus wie im Vorjahr. Gut, die Lackierung ist anders, und die Instrumente sind jetzt die der 1200er. Auch die Schaltung ist jetzt gleich auf der linken Seite, das spart den Umbau. An Gehäusedeckeln und am Bürzel durfte sich ein Designer ein bisschen auslassen, aber das macht noch kein neues Motorrad.

Warum die Laverda 1000 Jota, Baujahr 1982, trotzdem ein völlig neues Motorrad

nach dem Prinzip zwei gegen einen, sondern haben sich die 360 Grad jeder Umdrehung gerecht untereinander aufgeteilt. Jeder folgt dem Nachbarn im artigen Abstand von 120 Grad.

Solange der Motor nicht läuft, scheint sich an der neuen Jota kaum etwas geändert zu haben. Die Sitzposition ist unverändert, der Fahrer wird von 810 Millimeter Sitzhöhe herunter in sportlicher Haltung auf den 880 Millimeter breiten Lenker gebeugt.

Motor bis über die 9500 Touren-Marke.

Ganz so flott sollen die Exportmodelle für Deutschland allerdings nicht sein. Etwas zahmere Nockenwellen sorgen dafür. Dennoch, die neue 1000 Jota wird in Deutschland immerhin noch 86 PS haben und soll, laut Angabe des Importeurs, über 210 Stundenkilometer schnell sein.

Diese 86 PS werden bei 7500 Umdrehungen anfallen, und das maximale Drehmoment

## TECHNIK UND TEST

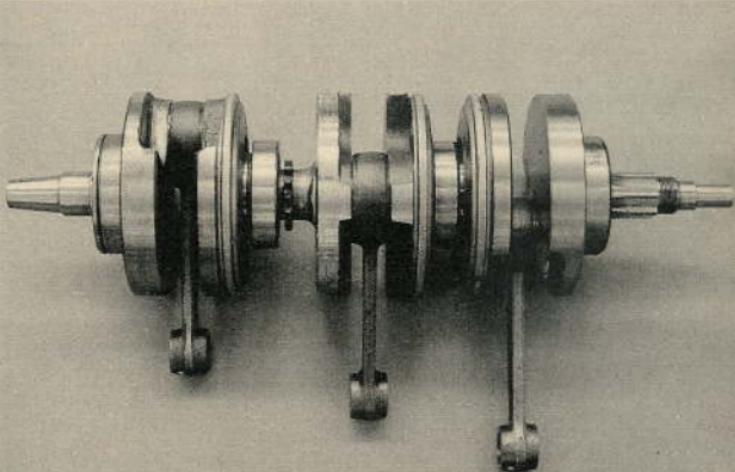
### Fahrbericht

Laverda Jota 1000/120

# Neue Welle

Laverda rückt vom traditionellen Konstruktionsprinzip der Einliter-Triebwerke ab. Der Dreizylindermotor der neuen Jota 1000/120 arbeitet mit 120 Grad Versatz der Kurbelwelle.

Fotos: Parmaaglioni



Kernstück der Neuentwicklung: die Kurbelwelle des Dreizylinders mit 120 Grad Versatz

ist, sieht man von außen nicht. Man hört es höchstens, und vor allem spürt man es. Besser gesagt, man spürt es nicht, denn das Laverda-Feeling ist verschwunden. Die 1000 Jota, Jahrgang 1982, schüttelt und rüttelt ihren Fahrer nicht mehr. Die Plombe bleiben jetzt, wo sie hingehören, und das Kribbeln in Händen und Füßen gehört der Vergangenheit an. Grund für diesen totalen Charakterwandel ist die neue Kurbelwelle der Jota 1000. Die drei Zylinder arbeiten jetzt nicht mehr

Dieses vertraute Gefühl hört schlagartig auf, wenn der Starterknopf gedrückt wird. Der Motor springt sofort an und hängt schon im Kaltlauf sauber am Gas. Der leicht rauhe Leerlauf geht bei etwa 2500 Umdrehungen in glatten Rundlauf über. Nichts ist mehr zu spüren von den gegeneinander ankämpfenden Massen mit ungleichen Rollen. Nichts mehr von der rauen Unkultiviertheit, die bisher so typisch war für diese Marke. Mit der sanften Kraft eines japanischen Vierzylinders dreht der Laverda-

von 86 Newtonmeter bei 6500 Umdrehungen verspricht jede Menge Durchzug. Dafür sorgt schon das fast quadratische Verhältnis von Bohrung und Hub, mit 75 zu 74 Millimetern.

Trotzdem, auch wenn die 120 Grad gekröpfte Kurbelwelle für einen besseren Masseausgleich sorgt, auf die beruhigenden Silent-Blöcke in der Motorauflage möchten die Laverda-Techniker nicht verzichten. Ein Dreizylinder, auch mit der 120 Grad-Kurbelwelle, >

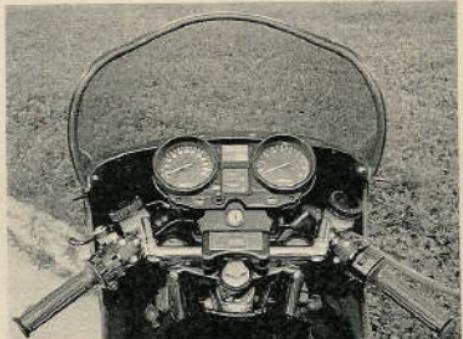
◀ In neuen Farben und mit geändertem Innenleben: die neue Laverda Jota 1000/120

Fahrbericht  
Laverda Jota 1000/120

bräuchte zum völlig ruhigen Lauf entsprechende Ausgleichswellen. Die fehlen aus Gewichtsgründen.

Leicht ist die neue 1000 Jota trotzdem nicht gerade. Das Trockengewicht des Motorrads wird mit 240 Kilogramm angegeben. Mit Öl und Benzin kommen da leicht 260 bis 270 Kilogramm zusammen.

Einen wesentlichen Beitrag zum neuen Laverda-Fahrgefühl leistet auch das neue Fünfganggetriebe. Nicht nur der Schalthebel auf der linken Seite ist neu, auch die Übersetzungsverhältnisse der einzelnen Gänge haben sich geändert. Die wichtigste Neuerung: Der erste Gang ist jetzt wesentlich länger übersetzt, eine Abstufung, die dank des guten Drehmoments auch gut zum Motorrad paßt. Ein Problem ist allerdings geblieben: Schnelle Schaltvorgänge in hohen Drehzahlen erfordern immer noch einen harten



Japanischer Standard: die neuen Instrumente

Fuß, auch wenn der Schalthebel jetzt mit einer Gummikappe versehen ist.

Verbessert wurde die hydraulische Kupplung der 1000 Jota, die keinen harten Griff mehr braucht, um ihre Aufgabe zu erfüllen. Gegenüber dem Vorjahr, als die Kupplung schon vom Seilzug auf Hydraulik umgestellt wurde, noch einmal ein erheblicher Fortschritt. Nicht zuletzt wird die 1000 Jota mit diesen Verbesserungen ein Stück alltagstauglicher. Schließlich ist Bedienungs-

komfort ein Teil der Alltags-tauglichkeit.

Nichts geändert, und da gab es auch wohl nichts zu ändern, ist am Fahrwerk der Laverda 1000 Jota. Der Doppelscheiben-Rohrrahmen zeigt sich auch der Leistung der schärferen Nockenwelle dieser Vorserienmaschine problemlos gewachsen. Ein Lenkkopfwinkel von 62 Grad und daraus resultierend ein Nachlauf von 110 Millimetern machen das Motorrad überraschend handlich, ohne daß es dadurch an seinem

Typische Silhouette:  
der schmale Dreizylinder

sicheren Geradeauslauf verloren hätte. Schnelle Passagen bringt die Jota 120 genauso sauber hinter sich wie Kurvenkombinationen und enge Kurven in großer Schräglage. Nicht zuletzt die Marzocchi-Gabel und Federbeine derselben Marke sind für dieses problemlose Fahrverhalten verantwortlich. 140 Millimeter Federweg an der Gabel und 120 Millimeter an der Schwinge sorgen dabei für einen immer noch ausreichenden Fahrkomfort. Die Vorserienmaschine war allerdings mit einer Solo-Sitzbank ausgestattet, die ihrem einzigen Benutzer mehr Raum bietet als die Zweimannbank, wenn ein Sozus mitfährt. Die Fußrasten für den zweiten Mann sind aber schon serienmäßig angebaut.

Bekannte Qualität:  
Jota-Fahrwerk

Harmonisch passen sich die montierten Pirelli Phantom-Reifen dem Fahrwerk zu einem insgesamt gutmütigen Fahrverhalten an. Der schmal bauende Dreizylinder bietet auch in extremen Schräglagen keine Berührungspunkte mit der Fahrbahn. Die Reifenhaftung begrenzt die möglichen Kurvengeschwindigkeiten, und sonst nichts.

Eingefleischte Laverda-Liebhaber, die sich an die ausgeprägten Vibrationen der Triebwerke gewöhnt haben, sind gleich in zweifacher Hinsicht enttäuscht. Neben der Laverda-typischen Motorcharakteristik trauern diese Traditionalisten auch der Laverda-typischen Farbe nach. Das helle Orange ist für die 1000 Jota nicht mehr im Angebot. Das Motorrad gibt es entweder in Schwarz/Rot, in Schwarz/Silber oder einfarbig in einem ziegelrothähnlichen Farbton, Korsischrot genannt. Das alles hat seinen Preis: 12 490 Mark.

Stefano Parmeggiani

## Laverda Jota 1000/120: Technische Daten

## Motor und Antrieb

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 75 x 74 mm, Hubraum 980 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9, Nennleistung 63 kW (86 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 85 Nm (8,7 mkg) bei 6500/min, drei Dellorto-Vergaser, Typ PHF 32 AD/AS, Ø 32 mm, kontaktlose Transistorzündung 12 V, Wechselstromgenerator 250 W, Batterie 12 V 32 Ah, klauegeschaltetes Fünfganggetriebe, E-Starter, Gangstufen 2,857/1,833/1,374/1,173/1,000, Primär-/Sekundärübersetzung 2,047/2,125, Primärtrieb über zwei parallel geführte Rollenketten, Sekundärtrieb über Rollenkette.

mm, Standrohrdurchmesser 38 mm, Federweg vorn 140 mm, Federweg hinten 120 mm, Federvorspannung hinten fünffach verstellbar, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 280 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 280 mm, Betätigung vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 100/90 V 18 Pirelli Phantom, hinten 120/90 V 18 Pirelli Phantom.

**Abmessungen und Gewichte**  
Länge 2280 mm, Sitzhöhe 810 mm, Lenkerbreite 680 mm, Tankinhalt 20,5 Liter, davon 4 Liter Reserve, Leergewicht 240 kg.

**Höchstgeschwindigkeit**  
über 210 km/h

**Preis:** 12 688 Mark

**Importeur:** Moto Witt GmbH, Zaunhofstr. 40, 5000 Köln 50