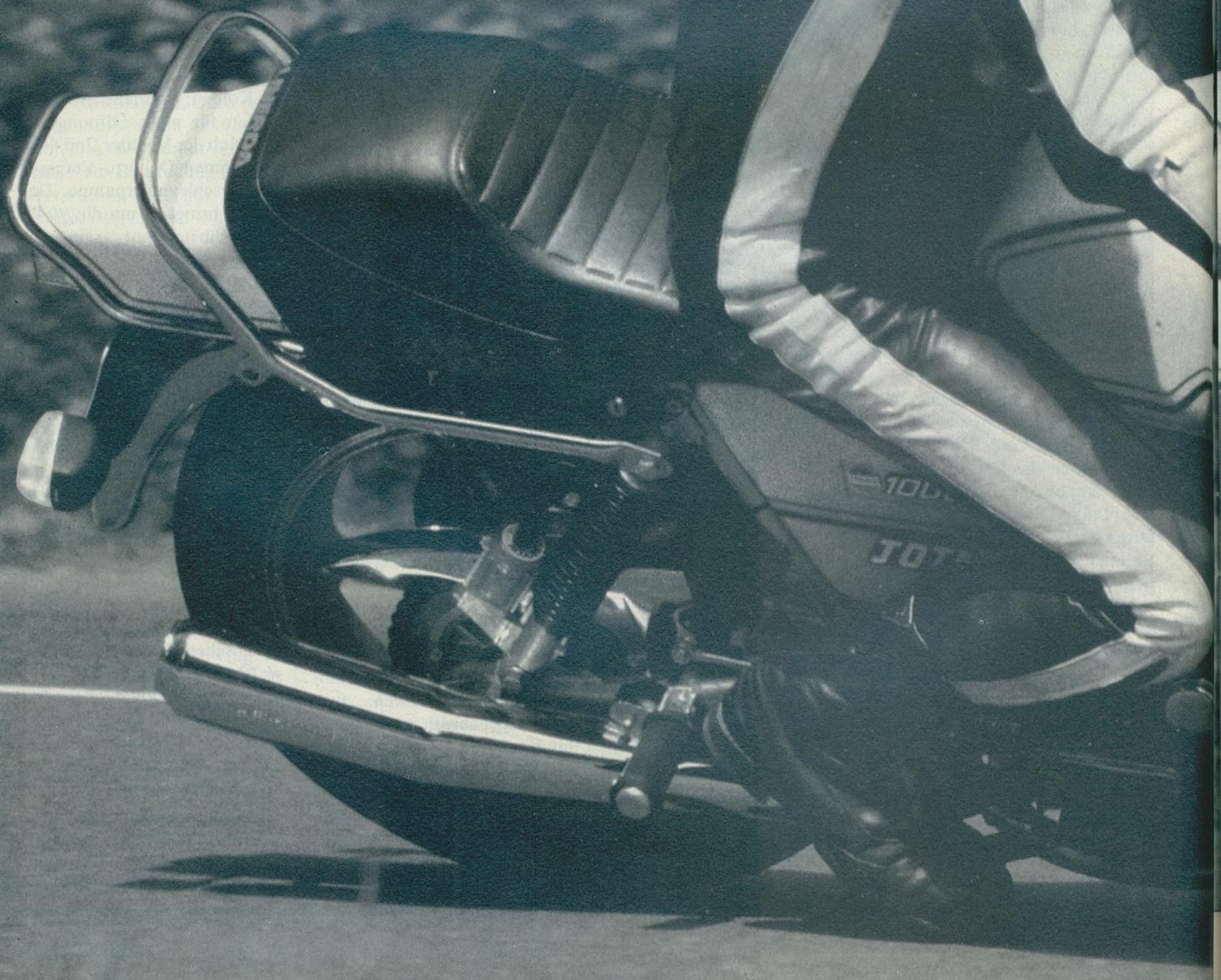


Test Laverda 1000 Jota

Angegraute Signorina

Sie ist nicht in reinem, italienischen Rot lackiert, sondern ein wenig heller, so ähnlich wie die japanische Sonne in der Nippon-Flagge. Sie will eine Alternative sein zu den hochprozentigen Eisenkoffern aus Japan. Sie sieht anders aus, zugegeben. Rechtfertigt das den Preis von 12 000 Mark?





1000

JOTA

Die 1000 Jota, ita-
lienische Sport-
lichkeit und süd-
ländisches Motor-
radverständnis.
Das Top-Modell
hat serienmäßig
Halbschalenver-
kleidung



LAVERDA 1000

Marco Lucchinelli ist jetzt furchtbar in, weil er auf Suzuki Weltmeister geworden ist und King Kenny verblasen hat. Dieser Marco aber machte zuerst im Sattel einer Laverda auf sich aufmerksam. 1975 in Spa war's. Da hat der Kerl doch glatt eine der 1000er Dreizylinder auf den dritten Platz gewuchtet. Und auch auf dem zweiten Platz dieser denkwürdigen 24 Stunden Regenschlacht lag eine Laverda.

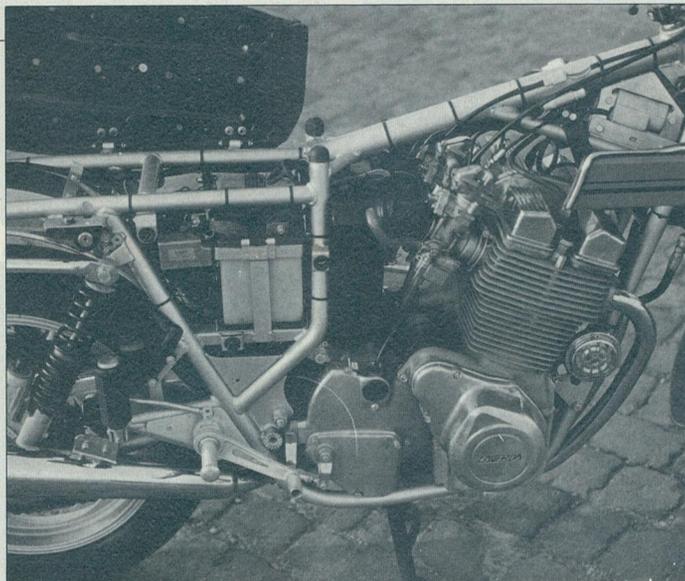
Jedenfalls, und das wollte ich eigentlich schon die ganze Zeit sagen, hat Laverda auch Sport-erfolge mit seinem dicken Schlachtschiff aufzuweisen. Nur sind sie halt schon etwas angegraut.

„Angegraut“, das ist genau das Stichwort. Die Laverda 1000 Jota ist zwar die neueste und letzte Modellvariante des bollerigen Dreizylindermotors, ist aber im Grunde immer noch das gleiche Modell, das 1971 der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

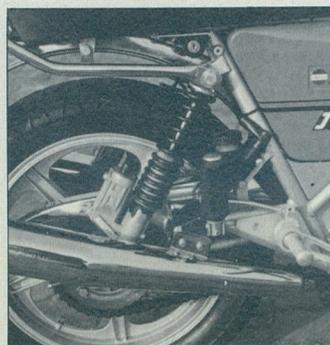
Zunächst zum Motor. Der quer eingebaute Reihendreizylinder weist ein horizontal geteiltes Gehäuse auf. Besondere Beachtung verdient die Kurbelwelle. Nicht so sehr wegen der Verwendung von drei großen Rollenlagern (links und in der Mitte) sowie einem großen Kugellager (rechts), sondern wegen der eher unorthodoxen Kurbelwellenkröpfung. Die äußeren Kolben laufen gleich (also parallel), der mittlere Kolben um 180 Grad gegen die anderen versetzt.

Das ist allerdings jetzt vorbei. Schon die ersten 1000er-Vorserien-Laverdas hatten 120 Grad-Kurbelwellen und bei der neuesten Laverda RG S 1000 hat sich dies System endgültig durchgesetzt. Und auch das Vibrationsproblem ist dank neuer technischer Erkenntnisse zufriedenstellend gelöst.

Die Ventilsteuerung ist, damals wie heute, sehr modern: Zwei obenliegende Nockenwellen, über eine Rollenkette angetrieben, betätigen direkt über Tassenstößel je zwei Ventile pro Zylinder. Die Sache hat aber einen Haken. Die Ventilspiel-Einstellplättchen, auch



Gestrippt: Klare Rahmenkonstruktion, gewaltige Batterie



Sportlich: Dämpfer, Alu-Rahmen, soundvoller Auspuff



Bekannt: Übersichtliche Nippon Denso-Instrumente

mo 3/82		Meßwerte der Laverda 1000 Jota		
Leistungsangaben:		86 PS (63 kW) bei 7500/min		
Motorleistung		7,8 mkp bei 6500/min		
Maximales Drehmoment		233 kg		
Gewicht		5		
Gangzahl				
Beschleunigung				
0 bis 50 km/h in		3,1 s		
0 bis 80 km/h in		5,2 s		
0 bis 100 km/h in		6,3 s		
0 bis 130 km/h in		9,0 s		
0 bis 150 km/h in		11,2 s		
0 bis 180 km/h in		17,0 s		
400 Meter in		13,9 s		
1000 Meter in		25,9 s		
Höchstgeschwindigkeit				
sitzender Fahrer		189 km/h		
liegender Fahrer		204 km/h		
Durchzugsvermögen				
In welchem Gang?	3.	4.	5.	
50 bis 80 km/h in	3,2 s	4,9 s	5,7 s	
50 bis 100 km/h in	5,7 s	7,8 s	8,8 s	
50 bis 130 km/h in	8,6 s	12,0 s	16,7 s	
50 bis 150 km/h in	-	14,7 s	22,3 s	
Tachoganggenauigkeit				
Anzeige	effektive Geschwindigkeit			
50 km/h		48 km/h		
100 km/h		95 km/h		
150 km/h		143 km/h		
Bremsleistung				
Geschwindigkeit	Zeit	Weg	m/s ²	
50 km/h	2,0 s	13,9 m	6,22	
100 km/h	4,0 s	56,0 m	6,88	
150 km/h	5,7 s	118,3 m	7,33	

„Shims“ genannt, liegen (wie zum Beispiel auch bei der Kawa 650) unter den Tassenstößeln. Diese Anordnung ist zwar äußerst drehzahlfest und verstellbar, stellt sich nicht so leicht; wenn es dann aber soweit ist – alle 5000 Kilometer etwa –, wird der Service teuer. Denn der Werkstattmann muß die Nockenwellen komplett demontieren, um die Shims auszutauschen. Do-it-yourself-Schrauber können ihre Inspektionen überhaupt nicht mehr selbst vornehmen, es sei denn, sie legen sich einen kompletten Satz Shims zu, und der ist sauer-teuer.

Primärtrieb über eine mächtige Triplexkette zur Kupplung, die mit sieben Reibscheiben arbeitet und hydraulisch (!) betätigt wird. Ein klauengeschaltetes Fünfganggetriebe und eine dicke O-Ring-Kette besorgen die Verbindung zum Hinterrad. Der Elektrostarter findet sich hinter dem rechten Zylinder wieder, einen Kickstarter hat die Laverda 1000 nie gehabt. Aber dafür eine Batterie im Kleinwagenformat: 12 Volt und 32 Ah stark.

Der stabile Rahmen weist zwei Unterzüge und ein oberes, dickes Hauptrohr auf. Die Gabel mit 38 Millimeter Standrohrdurchmesser stammt von Marzocchi, von der gleichen Marke sind die hinteren Gasdruckfederbeine. Die Dreischeiben-Bremsanlage hat Brembo gefertigt, die Fünfspeichen-Gußräder hingegen kommen aus eigener Laverda-Produktion.

So, und jetzt nehmen wir doch mal Platz. Die Sitzbank ist sehr weich. So weich sogar, daß sie nach zwei Stunden durchgesessen sein wird.

Sehr schön, weil groß und klar gezeichnet, sind Drehzahlmesser und Tachometer mit den integrierten Kontrolleuchten. Auch der größte Japan-Freak fühlt sich damit sofort wie zu Hause, die Instrumente sind nämlich aus japanischer Fertigung, von Nippon Denso. Es sind die gleichen, die früher an der alten Honda CB 750 verwendet wurden. Der rote Bereich beginnt bei 6500 Umdrehungen, dabei entwickelt

die Laverda ihre 86 PS erst bei 7500 U/min.

Choke rein, Zündung an, ein Druck auf den E-Starter und die Jota erwacht zum Leben. Jawohl sie lebt: schüttelnd und bollernd rumpelt der Dreizylinder vor sich hin.

Kupplung ziehen. Ich hab' „ziehen“ gesagt, Fest. Trotz der hydraulischen Betätigung ist sie nichts für Damenhände.

Gang rein-Ratsch. Ein bißchen Gas und die Fuhre rollt los. Hochschalten – Ratsch. Wieder Hochschalten – Ratsch. Und lang sind die Schaltwege auch.

Aus niedrigen Drehzahlen zieht der Motor sehr gleichmäßig und kraftvoll durch, allerdings muß man gleich hinzufügen, daß der Dampf so überwältigend auch wieder nicht ist. Und über 5000 Touren, wo die Post dann erst so richtig abgeht, setzen Vibrationen ein, die beinahe unerträglich sind.

Rein gefühlsmäßig beschleunigt die Laverda für diese Leistungsklasse nicht sehr spritzig. Deshalb sind die Meßdaten besonders interessant. Bis 100 km/h vergehen 6,3 Sekunden, die 400 Meter durchsprintet die Jota in 13,9 Sekunden. Einverstanden, das reicht um im heutigen dichten Verkehr mit- beziehungsweise (fast) allen davonzufahren.

Aber das reicht nicht, um, sagen wir mal, gegen eine Honda Bol d'Or mit 100 Kubik weniger Hubraum und 9 Pferdestärken mehr zu bestehen. „Ahhh“ stöhnen jetzt die Laverda Fans. „Das mußte ja kommen, der Vergleich zur fernöstlichen Konkurrenz. Jetzt machen sie die Jota fertig.“

Falsch, Freunde. Wie machen die Laverda nicht fertig, sondern zeigen lediglich, was für ein Standard mittlerweile bei den schönen Japanern herrscht. Also: Die Honda beschleunigt in 4,1 Sekunden von Null auf 100 km/h und legt die 400 Meter in 12,5 Sekunden zurück. Auch beim Durchzugsvermögen, der, wie viele sagen „Paradedisziplin“ einer Laverda, sind die Meßwerte eher dazu angetan, den Mythos von italienischer Traktor-Power zu

zerstören. Im fünften Gang von 50 auf 100 km/h verstreichen bei der Laverda 8,8 Sekunden, bei der Honda 7,4. Und von 50 bis 150 km/h dauert es bei der Laverda immerhin 22,3 Sekunden, während die Honda dazu nur 16,1 Sekunden benötigt.

Man kann die Beschleunigungs- und Durchzugsdaten der Laverda drehen und wenden wie man will, der Vergleich mit den Bol d'Or Werten (siehe mo 4/81, S. 22) endet, von einer Ausnahme abgesehen, immer zu Ungunsten der Laverda, die vom Kölner Importeur Uwe Witt ja immerhin als „Sportmotorrad“ angeboten wird, neben der 1200er Tourenversion. Die Ausnahme: Im fünften Gang, von 50 bis 80 km/h: 6,6 sec für die Honda und 5,7 sec für die Laverda.

Leider gibt es auch bei den Bremsen nur Enttäuschendes zu berichten. Vorn erschweren ein unglaublich harter Druckpunkt und ein sehr kurzer Hebelweg die Dosierung. Da scheint die Wahl des Hauptbremszylinders und der Bremsbeläge völlig daneben gegangen zu sein. Schließlich bürgt der Name Brembo ansonsten für hervorragende Verzögerungswerte. Und da auch die Hinterradbremse mehr schlecht als recht zupackt, fallen die Werte eher bescheiden aus. Von 150 km/h bis zum Stillstand benötigt die Laverda unter Aufbietung aller Hand- und Fußkräfte 5,7 Sekunden oder 118,3 Meter. Auch hier wieder die Werte der Bol d'Or: 4,8 Sekunden und 98,4 Meter.

Auch im Regen braucht die Jota trotz der gelochten Scheiben mehrere Radumdrehungen, bevor sich zaghaft eine Verzögerung bemerkbar macht. Die Rostanfälligkeit der Graugußscheiben wird also noch nicht einmal durch besseres Naßbremsverhalten wettgemacht.

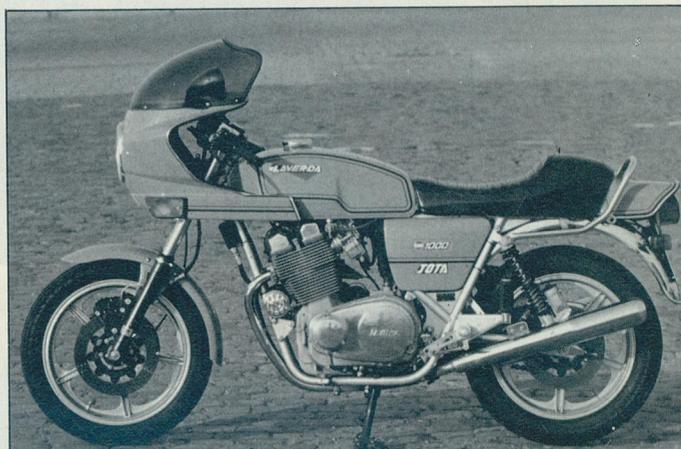
Das Fahrwerk hingegen hinterläßt einen stabilen Eindruck. Zwar spricht die Gabel träge an und wirkt teigig und die hinteren Federbeine sind selbst auf der weichsten Federspannungsstufe zu hart, aber dennoch vermittelt die Laverda,

Mit 120 Grad auf ein Neues

Ab sofort gibt es neben der abgesteigerten 1000 Jota eine neue Laverda: RGS 1000 heißt das neueste Spitzenmodell aus Breganze. Geändert wurde einiges: Die Pleuelwelle besitzt nun alle 120 Grad ein Pleuel. Der Motor läuft dadurch (ein bißchen) runder, weicher, vibriert nicht mehr so barbarisch. Zusätz-

lich ist der Dreizylinder in vibrationshemmenden Gummi-Stahlelementen aufgehängt.

Auch das Getriebe wurde überarbeitet. Wichtigste Änderung: Der Schalthebel sitzt jetzt links, was Umlenkung und damit Schaltkraft sparen hilft und endlich auch der gültigen Norm entspricht.



Laverda Jota: Kompakt und fast so schwer, wie sie aussieht

mo 3/82

Technische Daten Laverda Jota 1000

Motor	Fahrtwindgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor. Zwei Ventile pro Zylinder über zwei oberliegende rollenkettegetriebene Nockenwellen und Tassenstößel direkt betätigt. Leichtmetallzylinderblock mit eingezogenen Gußlaufbuchsen, quer stehend zur Fahrtrichtung eingebaut. 20 Grad nach vorne geneigt, Stahlkurbelwelle aus Einzelteilen zusammengespreßt, vierfach in drei Rollen- und einem Kugellager gelagert, Pleuefüße in Nadellagern, Kolbenbolzen gleitgelagert. Mittlerer Hubzapfen um 180 Grad zu den äußeren versetzt, Naßsumpschmierung durch Zahnradölpumpe, Ölkühler, Elektrostarter.
Bohrung x Hub	75 mm x 74 mm
Hubraum	980,7 cm ³
Verdichtung	1:9
Leistung	86 PS (63 kW) bei 7500 U/min
max. Drehmoment	7,8 mkp bei 6500 U/min
Vergaser	drei Dell'Orto: PHF 32 AD (zwei Stück) bzw. AS (ein Stück) mit Beschleunigerpumpe Ø 32 mm, Hauptdüse 118, Leerlaufdüse 55, Trockenluftfilter, Schieberbetätigung über einen einzigen Gaszug
Elektrische Anlage	Schwungmagnetzündler ohne Unterbrecher mit elektronischer Bosch-Anlage und automatischer Zündverstellung, zwei außenliegende Zündboxen, zwei Zündspulen, Batterie 12 Volt/32 Ah, E-Starter 0,5 PS, Zündkerzen Bosch W 240 T 2, Scheinwerfer Ø 180 mm, H 4, 60/55 Watt, Rücklicht 5/21 Watt
Kraftübertragung	Primärtrieb über Triplex-Rollenkette, iprim = 2,04; klauengeschaltetes Fünfganggetriebe ohne Kickstarter, Gangstufen: 2,857; 1,883; 1,374; 1,173; 1,0; Mehrscheibenkupplung mit sieben Reibscheiben im Ölbad, Sekundärtrieb über Einfachrollenkette mit O-Ringen zwischen den Laschen, $\frac{3}{4} \times \frac{3}{8}$, 88 Glieder, isec = 2,125 (Z 16/34)
Fahrwerk	Doppelschleifen Rohrrahmen mit einfachem Oberrohr, ölgedämpfte Marzocchi-Teleskopgabel, Standrohr Ø 38 mm, Marzocchi Federbeine, fünffach an der Federbasis verstellbar, Lenkkopf in Kegelrollenlagern und Schwinge in Nadellagern geführt
Räder vorn/hinten	Fünfspeichen-LM-Räder, vorn 2,15 x 18, hinten 2,50 x 18
Reifen vorn/hinten	Pirelli Phantom, vorn 100/90 V 18, Typ MT 29, hinten 120/90 V 18, Typ MT 28
Bremsen vorn/hinten	vorn Doppelscheibe, hinten Einzelscheibe, Ø 280 mm, hydraulisch betätigt, Brembo Bremszangen und Bremszylinder
Federweg vorn/hinten	130 mm / 80 mm
Radstand	1490 mm
Lenkkopfwinkel	63 Grad
Nachlauf	130 mm
Länge	2170 mm
Breite	720 mm
Sitzhöhe	840 mm
Gewicht mit Werkzeug, Öl u. Benzin	256 kg
Tankinhalt	20,5 Liter
Zul. Gesamtgewicht	420 kg
Verbrauch	6,3 – 8,6 Liter Super
Preis	ca. 11600 Mark

einmal in Schräglage gebracht, ein unglaublich direktes, präzises und sicheres Feeling. Da kommt dann alles zusammen: Der steife Rahmen, die absolut perfekte (gar nicht „zu“ sportliche) Sitzposition, der gleichmäßig durchziehende Motor und die tadellosen Pirelli Phantom-Reifen sorgen für hohen Fahrgenuß. Allerdings nur in den letzten siebzig Prozent, einer, sagen wir mal, mittelschnellen Kurve. Die ersten dreißig Prozent während des Anbremsens, wenn der immerhin fünf Zentner schwere Klotz nicht so richtig verzögern will, stehen dazu in eigenartigem Kontrast.

In langgezogenen Kurven liegt die Laverda ebenfalls ruhig auf der Bahn, solange keine Bodenwellen oder andere Fahrbahnunebenheiten auftauchen; denn dann rührt sich die Hinterhand. Nicht schlimm oder gefährlich, aber sie rührt sich. Und der ansonsten gute Geradeauslauf läßt nach, sobald der Hinterradreifen dem Profilende entgegengeht. Die Jota pendelt dann bei hohen Geschwindigkeiten.

Eigenartigerweise läßt es sich auf der zu schnell durchgesehenen Sitzbank sehr lange aushalten, weil der Oberkörper weit nach vorne gebeugt werden muß, um den Lenker zu umfassen. Viel Körpergewicht muß vom Gesäß also nicht getragen werden. Im übrigen ist die Sitzposition aber für den 1,83 Meter großen Tester schlichtweg optimal, weil das Verhältnis von Sitzbankhöhe, Lenkeranordnung und Fußrastenposition genau paßt. Andere, für die sogar schon die Rasten einer Bol d'Or zu weit hinten angebracht sind, werden da wahrscheinlich anders denken... Es mutet sicher komisch an, aber die im Prinzip für einen Mann vorgesehene Sitzbank stieß bei der Sozia nicht auf Ablehnung. Denn der hintere Teil ist sehr dick gepolstert und mildert damit die harte Federung etwas ab.

Also, fassen wir zusammen: Trotz der kosmetischen Retuschen (Verkleidung, andere Farbe) und der Detailänderungen (hydraulisch betätigte

Kupplung, Fußrasten) ist die Laverda Jota noch immer das gleiche Motorrad, das die Laverda auch in Vergangenheit war. Und wenn wir jetzt schreiben, daß alle Japaner in den vergangenen sechs Jahren enorme Fortschritte gemacht haben, dann geschieht das nicht weil die mo-Fritzen wünschen, daß auch Laverda endlich säuselnde Vierzylinder baut, sondern damit derjenige, der diese Zeilen liest, ungefähr weiß, was ihn mit diesem Motorrad erwartet.

Jetzt hat Laverda reagiert und die Dreizylinder überarbeitet (siehe Kasten links oben). Eines wäre aber schade: Wenn eine Laverda ihren (unzweifelhaft vorhandenen) Charakter verlieren und zum Blätterteig werden würde.

Eine Laverda ist einfach anders. Schwergewichtig, in engen Kehren unhandlich, hart gefedert und übel vibrierend. Sie hat, wie kein anderer Italiener, tadellose Instrumente und Armaturen und, wie jeder Italiener, eine faszinierende Figur und ein Fahrwerk, das besonders in langen (und glatten) Kurven viel Fahrfreude vermittelt. Dazu einen bollerigen Motor, der seinen Piloten niemals vergessen läßt, daß sich „da unten“ etwas bewegt. Niemals, auch dann nicht, wenn an der geschlossenen Schranke ein Güterzug vorbeirumpelt und die Erde erzittert.

Mit der 1000er Jota läßt sich nicht „besser“ (was immer man darunter auch verstehen mag) oder schneller fahren als mit einem x-beliebigen der großen und von manchem als „langweiligerperfekt“ titulierten japanischen Blätterteigmotorräder. Die Laverda Jota will angepackt und gebändigt werden. Und genau darin liegt ihre Faszination. Denn wer nach einem langen (und etwas beschwerlichen) Tag aus dem Schwarzwald, dem Sauerland oder aus der Schwäbischen Alb zurückkehrt, der bockt die Jota auf, tritt einen Schritt zurück, atmet tief durch und sagt: „Mann, heute bin ich wieder richtig Motorrad gefahren. Richtig Motor-Rad!“ *Gerhard Rudolph*

„Alle Wetter, was da drin steckt...“

Test **MOTORRAD** Nr. 24/77

„...der mit Abstand wärmste Anzug...“ **mo urteilt in Nr. 3/81** „...der Unübertroffene...“



...oder wollen Sie tatsächlich Dreiviertel des Jahres auf den Motorradspaß verzichten, nur weil es kalt, naß und ungemütlich ist? – Nein! Mit dem THERMO-BOY fängt erst die Freude am Fahren durch alle Unbilden des Wetters an! Dank dieser „wärmenden“ Vorzüge und weiterer Verbesserungen:

- **Spezial-Kälteschutzfutter (bis -50° C!), beschichtetes Außengewebe;**
- **wasserdichte Nähte, winddichter Frontverschluß, lange Beinreißverschlüsse;**
- **zusätzl. Flauschbesatz in Knien, Gesäß und am Stehbundkragen;**
- **reflektierende Sicherheitsstreifen;**
- **Damen-Größen: 36-44; Herren-Größen: 46-102**
- **Farben: marineblau, orange und racing-blue**

Die THERMO-BOY Kollektion 81/82 führt Ihr Motorrad-Fachhändler – falls nicht – bitte telefonisch oder schriftlich an uns wenden, wir helfen Ihnen weiter. – Passend zum THERMO-BOY Overall bieten wir lammfellgefütterte Schafstiefel, Qualitäts-Kälteschutz-Fingerhandschuhe, Regenhandschuhe, Woll-Gesichts- und Atemschutz u. v. a. m. Fragen Sie Ihre Freunde, die bereits zufriedene THERMO-BOY-Besitzer sind. Sie sind unsere beste Referenz!

THERMO-BOY

THERMO-BOY, Postfach 680 211, 2000 Hamburg 65, Tel. 040- 601 99 54

Österreich:
Fa. F. Haberkorn, V. t. P. Ges. mbH,
Seidengasse 35, A-1071 Wien
Tel. (02 22) 93 25 16

Schweiz:
Fa. HEGI-MOTOS, Affolternstr. 40,
CH-8913 Ottenbach
Tel. (04 11) 7 69 02 77

Holland:
H. Spahn B.V., Pletterij 7-9,
NL-1185 ZK Amstelveen
Tel. (0 20) 43 10 50