

# Cavalleria Rusticana

**Test Laverda Jota 1000**  
Italienische Sportmaschine  
mit drei Zylindern.

**R**ustikal, ländlich also, ist die Laverda Jota 1000 schon von ihrer Herkunft.

Die italienische Sportmaschine stammt aus dem Ort Breganze, und der liegt mitten auf der Luftlinie zwischen Trient und Venedig in einer Landschaft namens Grappa. Bekannt ist diese Gegend durch einen hochprozentigen Traubentrester, der ebenfalls Grappa heißt und wegen seiner durchschlagenden Wirkung berüchtigt ist.

Auch die Laverda Jota ist von dieser Art.

Vor allem aber zeichnet sich diese italienische Tausender durch einen Motor von extremer Eigenart aus. Ist schon die Zylinderzahl drei nicht gerade üblich, so verfahren die Konstrukteure bei der Gestaltung der Kurbelwelle geradezu verweg.

Die Hubzapfen sind hier so angeordnet, daß zwei Kolben gleichzeitig den oberen Totpunkt erreichen, während der dritte Kolben sich dann in entgegengesetzter Richtung im unteren Totpunkt befindet.

Diese sonderbare Lösung erlaubt es den Laverda-Leuten, mit einer einfachen „flachen“ Kurbelwelle auszukommen. Der Preis für diese Rationalisierung ist eine unregelmäßige Zündfolge, die der ohnehin nicht eben mustergültigen Laufkultur eines Reihen-Dreizylinders zusätzliche kernige Akzente verleiht.

Die Praxis des Laverda-Fahrens bestätigt solche Theorien aus dem Maschinenbau. Mit dem Elektrostarter zum Leben erweckt, ist der Dreizylinder ein herber Geselle, der nicht mit der Sanftmut vieltöpfiger japanischer Großserien-Triebwerke zur Sache kommt. ▷

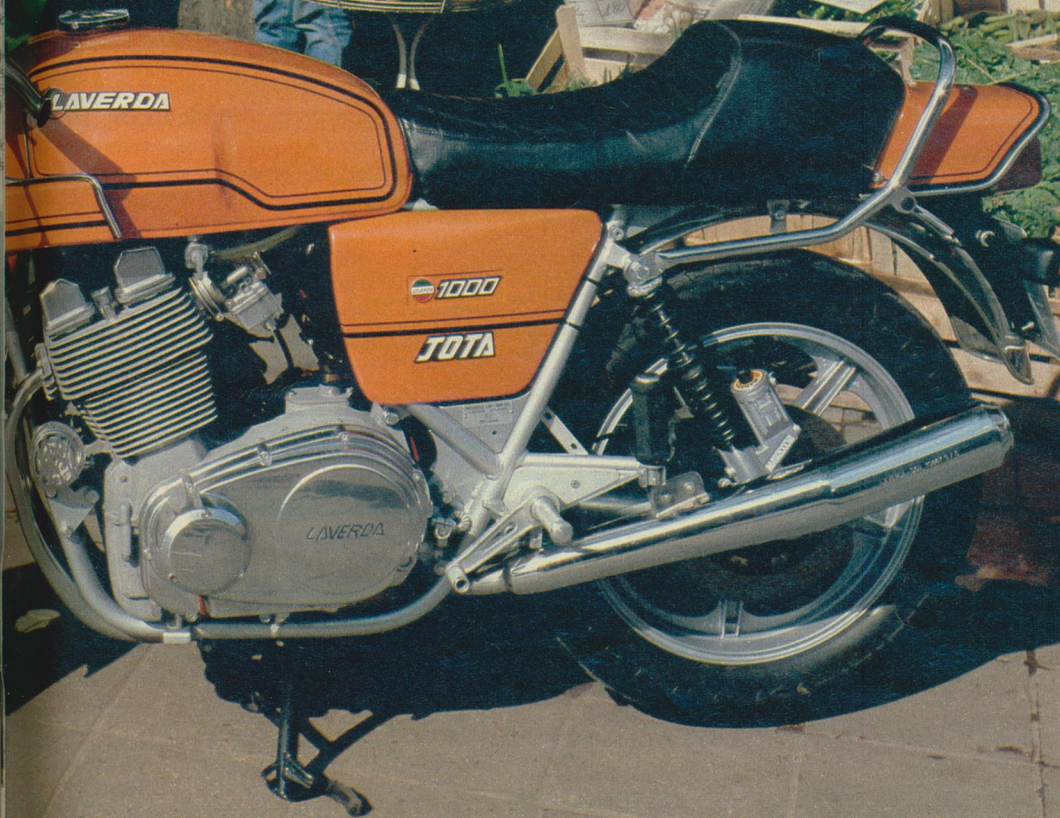
**Import aus Italien: Laverda Jota 1000**



Fotos: Seufert



# Italienische Spezialitäten





## Test Laverda Jota 1000

Die derb-ländliche Wesensart aber verleiht dem Laverda-Motor einen unverwechselbaren Charakter, den der Fahrer lieben lernt, wenn er ihn zu dulden vermag. Denn ab 4500/min gilt es, ziemlich energische Vibrationen zu ertragen.

Was von da an aufwärts auf urige Weise an Leistung erzeugt wird, entschädigt den Laverda-Lenker für die Massage durch Massenkräfte, denn beim Beschleunigen sprintet die Laverda Jota ziemlich respektlos in die Spitzengruppe hubraum- und leistungsstärkerer Superbikes.

Dabei ist sie von der Papierform her eher durchschnittlich bei Kräften. 85 PS (62 kW) bei 7600/min sind weit von einem Klassenrekord entfernt. Eher imponiert da schon ein Drehmoment von 77 Nm bei 6500/min.

Aber was die Laverda damit anstellt, kann sich auf der Straße allemal sehen lassen. 209 km/h Höchstgeschwindigkeit, die sich hinter der Verkleidung recht unbehelligt ertragen lassen, sorgen dafür, daß der Laverda-Pilot zu den schnellsten Zweiradlern auf der Autobahn zählt. Und auch mit dem Beschleunigen geht es im oberen Geschwindigkeitsbereich sehr zügig voran. Zwischen 100 und 160 km/h vergehen nur fünfzehn Sekunden.

Der Geschwindigkeitsbereich unter 100 km/h hingegen wurde von den Laverda-Konstrukteuren offensichtlich als nebensächliches und kaum notwendiges Übel betrachtet.

Fernab von großen Städten und dichtem Verkehr wählten die Motorradbauer zu Breganze die Übersetzung des ersten Ganges so lang, daß in dieser Stufe 100 km/h überschritten werden können. So etwas rächt sich beim Anfahren unweigerlich. Trotz des fülligen

Drehmoments läßt sich die Laverda nur mit langfristig schleifender Kupplung sauber anfahren. Im Stadtverkehr wird diese Eigenart zur Plage für den Fahrer, denn die hydraulisch betätigte Kupplung fordert zu allem Überfluß auch noch sehr hohe Betätigungskräfte.

Aber für schwächliche Naturen ist die Jota ohnehin nicht

gemacht. Auch die vordere Bremsanlage mit zwei Scheiben ist für energische Hinlänger ausgelegt, die allerdings über die Wirkung dieser Verzögerungsinstrumente nicht zu klagen haben.

Ebenfalls herzlich anpacken muß der Fahrer die 254 Kilogramm der Laverda, wenn es darum geht, das Krafrad durch Kurven zu schwenken.

Der mächtige Dreizylindermotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen rückt den Schwerpunkt deutlich nach oben, was sowohl für Stabilität als auch für Trägheit um die Längsachse sorgt.

Ist die Laverda aber erst einmal mit einigem Nachdruck zur Schräglage ermahnt worden, dann umrundet sie jegliche Straßenbiegung mit jener fast unnachahmlichen Präzision und Spurtreue italienischer Motorräder.

Es macht also wirklich Freude, mit der Laverda Jota Kurven zu fahren, besonders, wenn der Straßenbelag griffig und eben ist. Denn auch was den Komfort betrifft, gelten bei Laverda rustikale Rezepte. Die Telegabel mit 130 mm Federweg beschränkt sich hauptsächlich darauf, dem Vorderrad zu angemessenem Bodenkontakt zu verhelfen. Sobald sich aber Unebenheiten in den Weg stellen, ist der Fahrer gehalten, mit seinen Armen an der Federungsarbeit teilzunehmen.

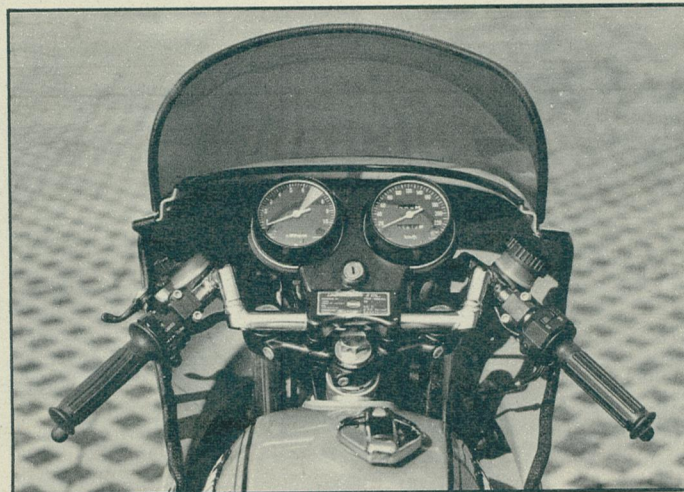
Die Federung des Hinterrades begnügt sich gar mit nur 80 mm Weg, aber sie macht daraus erstaunlich viel, denn hinten zeigt die Laverda sogar einen Hauch von Komfort.

Alles in allem ist die Laverda Jota kein wohlgefälliges Großserienprodukt, sondern eine Maschine mit ausgeprägtem Charakter, die einen energischen Bändiger braucht, der sie herzlich zu fahren und liebevoll zu pflegen weiß.

Selbst bei der Wahl der Sozia erlaubt sich dieses Motorrad, ein Wörtchen mitzureden. Denn was sie der zweiten Person auf der Sitzbank an Platz und Komfort zu bieten hat, das setzt schon ein hohes Maß an Duldsamkeit und Zuneigung voraus.

Und noch etwas: Wohlgefüllt sollte die Kasse des Käufers sein. Mit einem Preis von 12 490 Mark zählt die Laverda nicht eben zu den Billigangeboten.

-cpb-



Bietet wirksamen Windschutz: Laverda-Verkleidung

### Technische Daten und Meßwerte

#### Laverda Jota 1000

##### MOTOR

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Kette, über Tassenstößel betätigte je zwei im Kopf hängende Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 75,0 x 74,0 mm, Hubraum 981 cm<sup>3</sup>, Verdichtungsverhältnis 9,0 : 1, Leistung 62 kW (85 PS) bei 7600/min, spezifische Leistung 63,2 kW/L (86,6 PS/L), maximales Drehmoment 77 Nm bei 6500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 18,7 m/s, Naßsumpfschmierung, drei Dellorto Unterdruckvergaser mit Beschleunigerpumpe  $\phi$  32 mm, kontaktlose Bosch Transistorzündung, Elektrostarter.

##### KRAFTÜBERTRAGUNG

Primärtrieb über Triplex-Kette (2,04), hydraulisch betätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, I. 2,86, II. 1,88, III. 1,37, IV. 1,18, V. 1,00, Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette (2,20).

##### FAHRWERK

Doppelschleifen-Rohrrahmen, vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Federweg 130 mm, hinten Schwinge mit hydraulisch gedämpften, fünffach verstellbaren Gasdruckfederbeinen, Federweg 80 mm, vorn hydraulisch

betätigte Doppelscheibenbremsanlage  $\phi$  280 mm, hinten hydraulisch betätigte Einscheibenbremsanlage  $\phi$  280 mm, Reifengröße vorn 100/90 V 18, hinten 120/90 V 18.

##### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 1460 mm, Außenmaße 2190 x 650 x 1330 mm, Leergewicht 257 kg, davon vorn 120 kg, hinten 137 kg, Tankinhalt 19,5 Liter.

##### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	209,1 km/h
Beschleunigung	
0-40 km/h	2,4 s
0-60 km/h	3,8 s
0-80 km/h	5,1 s
0-100 km/h	6,1 s
0-120 km/h	7,6 s
0-140 km/h	9,1 s
0-160 km/h	11,6 s
0-180 km/h	15,5 s

##### KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Superkraftstoff  
Testverbrauch 8,7 L/100 km

##### Richtpreis

Laverda Jota DM 12 490,—

##### Importeur:

Moto Witt GmbH, Zaunhofstraße 40, 5000 Köln 50.