

TECHNIK UND TEST
Test Laverda 1000 Jota

Für 12 490 Mark offeriert
Laverda sein 85 PS-starkes
Sportmodell 1000 Jota

Jota bene



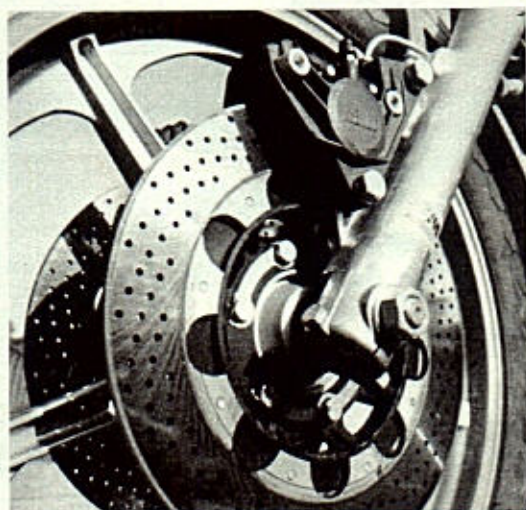


Wem die Motorräder von der Stange japanischer Massenkonfektion zu langweilig sind, der besinnt sich gern italienischer Maßschneiderei. Gefühl für Formen und Freude an außergewöhnlicher Technik haben den Südländern zu Weltruf, aber nicht zu großen Stückzahlen verholfen. Italienische Motorräder bleiben Individualisten vorbehalten, die nicht selten auch Verständnis für zu früh erloschene Begeisterung aufbringen müssen. Mängel an Details werden großzügig übersehen, konstruktive Lösungen oft nicht bis zu Ende gedacht.

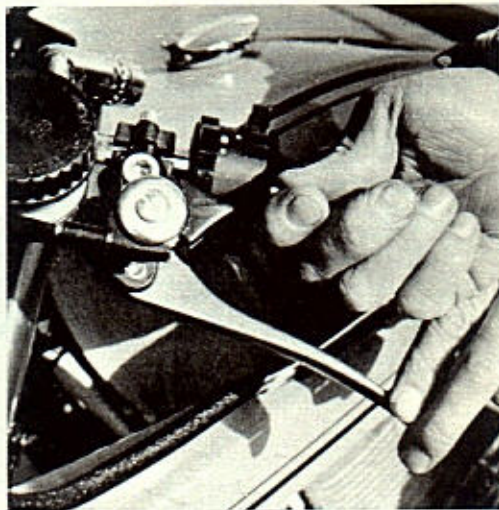
So überrascht denn auch Laverda schon seit Jahren mit seinen recht eigenwilligen Motorenkonstruktionen. Der mit freien Massenmomenten höherer Ordnung ohnehin schon gesegnete Dreizylinder-Reihenmotor verstärkt seine Rüttelneigung noch mit einer ungewöhnlichen Kurbelwellenkröpfung und der daraus resultierenden Zündfolge: Die beiden gleichlaufenden Kolben in den Außenzylindern werden zur gleichen Zeit gezündet; der mittlere, um 180 Grad versetzte Kolben wird eine Umdrehung später allein gezündet.

Die beiden Laverda-Brüder, Massimo und Piero, nehmen die starken Vibrationen ab 4500 Umdrehungen in Kauf und preisen dafür das bullige Triebwerk der 1000 Jota mit einem maximalen Drehmoment von 7,8 mkp schon bei 6500/min. (Honda CB 900 F: 7,8 mkp bei 8000/min.)

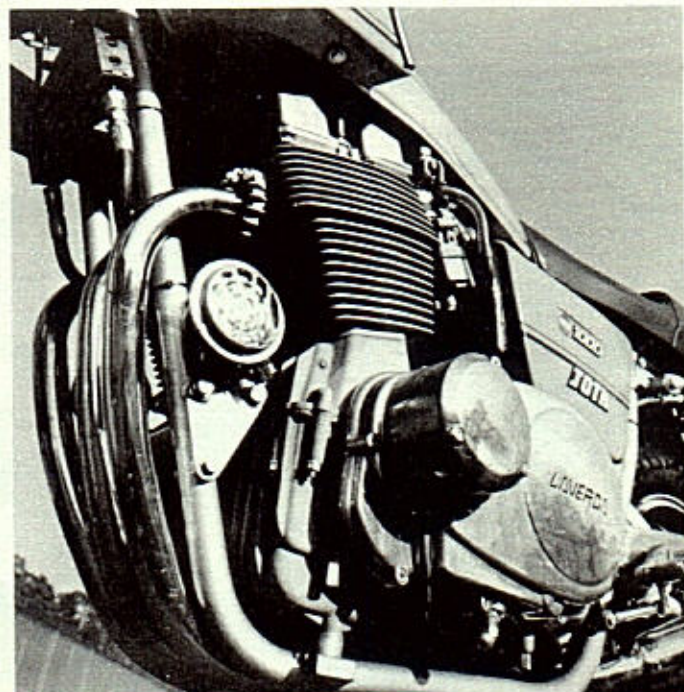
Das 85 PS-Triebwerk der Jota wird von drei 32er Dellorto-Vergasern gespeist, die Ventilsteuerung (je zwei Ventile pro Zylinder) über-



Gute Verzögerung: Brembo-Bremsanlage mit guten Bremswerten und bester Dosierbarkeit



Sinnvolle Platzierung: Choke-Hebel griffgünstig an linker Lenker-Armatur



Starke Vibrationen: Ungewöhnliche Kurbelwellenkröpfung erzeugt Schwingungen in bulligem Dreizylinder-Motor



Schmale Silhouette: Gut angepaßte Verkleidung

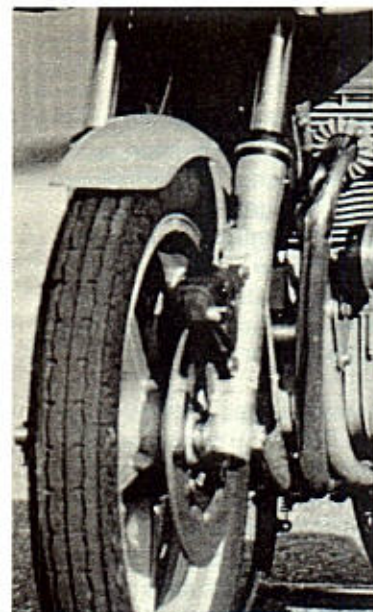
nehmen zwei kettengetriebene Nockenwellen über Tassenstößel, und eine Bosch-Zündanlage steuert kontaktlos den zündenden Funken bei.

Am rechten Ende der Kurbelwelle dreht die Zwölf-Volt-Lichtmaschine mit 250 Watt, das linke Wellenende treibt den Primärtrieb über Triplex-Kette und die Zahnrad-Ölpumpe. Die hydraulisch betätigte Sechsscheiben-Naßkupplung überträgt die Motordrehzahl auf ein Fünfganggetriebe.

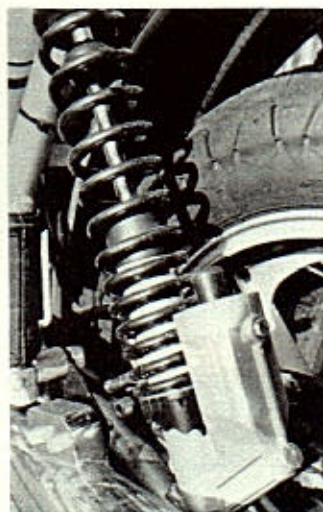
Der Doppelschleifen-Rohrrahmen zeigt sich kräftig dimensioniert, Lenkkopf und Schwinge sind in Kegelrollen gelagert. Von solider Bauweise zeugen auch die 38 Millimeter Standrohrdurchmesser. Ein relativ kurzer Radstand von 1460 Millimetern und ein sehr langer Nachlauf von 130 Millimetern versprechen Handlichkeit und Fahrstabilität. Selbst größere Fahrer fühlen sich auf der Jota sitzend wie Balletttänzer: Nur die Fußspitzen tasten den Boden ab. Eine Sitzhöhe von

840 Millimetern läßt als Schöpfer der Jota keine kleingewachsenen Italiener vermuten. Dafür paßt die Sitzposition. Eine zurückversetzte Fußrastenanlage und ein dreidimensional verstellbarer Lenker geben dem Fahrer eine sportliche und bequeme Sitzposition.

Alte Bekannte trifft man im Cockpit wieder: Die Nippon Denso-Instrumente waren bei Honda schon zu sehen, und die Schalter-Armaturen lassen Erinnerungen an die Suzuki des Baujahres 1979



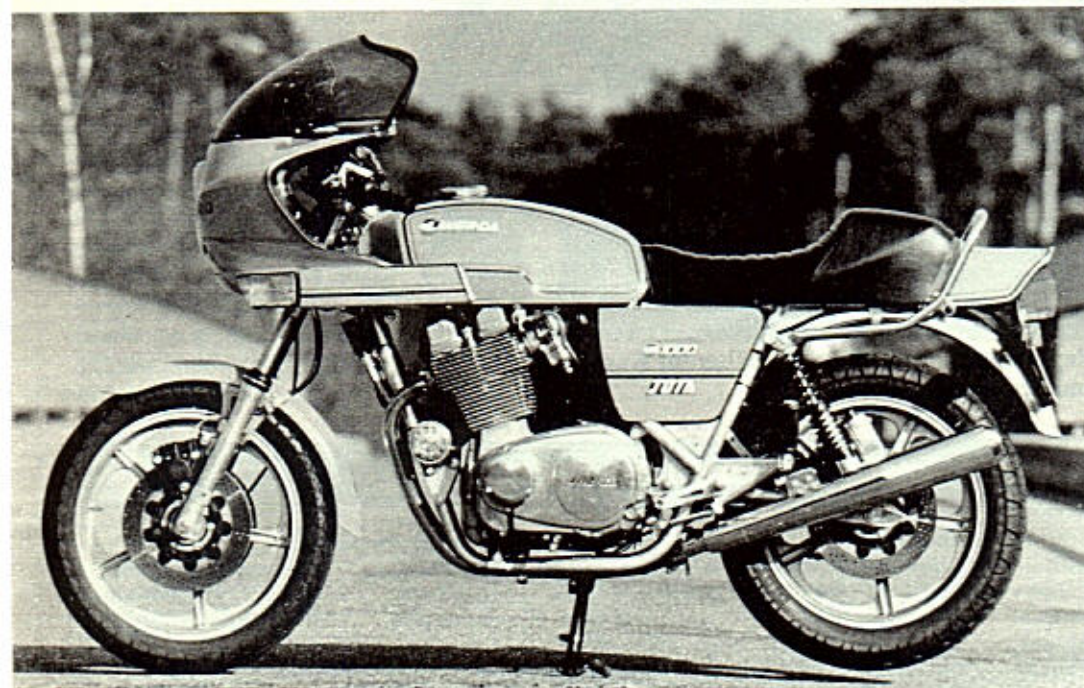
Wenig Federweg: 130 mm fordern harte Auslegung



Geglückte Abstimmung: Marzocchi-Federbein



Viel Hebelweg: Umlenkung für Deutschland



Italienischer Fahrwerkbau: Steifer Rahmen, kurzer Radstand und langer Nachlauf geben der Jota gutes Handling bei ausgezeichneter Fahrstabilität

wach werden. Alles in allem aber eine gute Wahl. Weniger gut gewählt sind die kantigen Kupplungs- und Bremshebel.

In Zusammenarbeit mit dem Choke an der linken Lenkerseite erweckt der Anlaser den Motor sofort zum Leben. Dumpf grollt der Dreizylinder und wartet auf Drehzahl. Und die braucht er auch: Nachdem die schwergängige hydraulische Kupplung gezogen ist, der erste Gang gut hörbar einrastet, wird der Startvorgang beim

Auskuppeln abrupt abgebrochen; der Motor steht.

Erst beim nächsten Versuch kann der Motor mit viel Gas am Absterben gehindert werden, und die 258 Kilogramm der Jota setzen sich schwerfällig, aber mit reichlichem Verschleiß der Kupplungsscheiben, in Bewegung. Eine Untersuchung der Ganghebel-Stellung erhärtet die Tatsache, daß wirklich mit dem ersten und nicht dem zweiten Gang angefahren wurde. Hier haben die Techniker in Breganze

einen Bock geschossen. Durch die viel zu lange Übersetzung des ersten Gangs (geht bis 100 km/h) wird die Fahrerei in der Stadt und in engen Kurven zu einer aufreibenden Angelegenheit für Mensch und Kupplung.

Ab etwa 4500 Touren entwickelt der Motor zusammen mit Vibrationen beachtliches Drehmoment. Rasch forciert die Jota ihre Gangart, nur durch die langen Schaltwege beim Gangwechsel unterbrochen. Auch

hier stimmt die Übersetzung nicht: Die sehr geringe Schaltkraft weist darauf hin, daß auf ihre Kosten ohne weiteres die Schaltwege verkürzt werden könnten.

Hurtig dreht der Motor bis zur roten Drehzahlmesser-Markierung bei 6500/min. Leistungsmäßig steht der Dreizylinder bei dieser Drehzahlgrenze noch gut im Saft und will freudig weitermarschieren, da auch die Ventile noch keine akustischen Warnsignale geben. Warum darf er nicht? Fürchtet Laverda um die Standfestigkeit des Dreiers und setzt deshalb den roten Bereich sehr früh an?

Benötigt die Jota bei den Fahrleistungsmessungen im Beschleunigen von null auf 100 km/h wegen der ersten Gangstufe vergleichsweise schlechte sechs Sekunden, so bietet sie bei der Höchstgeschwindigkeit beachtliche 210 km/h. Mehr schafft an diesem Meßtag auf dem Hockenheimring auch eine Kawasaki GP Z 1100 mit ihren 100 PS nicht.

Nun aber zur Domäne der Laverda 1000 Jota: Das ist zweifelsohne das Fahrwerk. Zu der angenehmen Sitzposition gesellt sich ein Fahrwerk, wie es nur die Italiener hinzaubern können. Die geometrischen Daten versprechen nicht zuviel. Ein exzellentes Handling verführt zur Landstraßenhatz. Gierig lechzt die Jota nach Kurven, spielerisch der Kraftaufwand in Links-Rechts-Kombinationen, nie wird das Fahrwerk überfordert. Völlig neutral im Verhalten, läßt die Jota ihren Fahrer seine Ideallinie zentimetergenau finden.

Die Fahrstabilität ist ohne Tadel: Weder flattert der Lenker, noch pendelt das Motorrad bei hoher Geschwindigkeit oder in schnellen Kurven. Leichte Komfort-Einschränkungen muß die

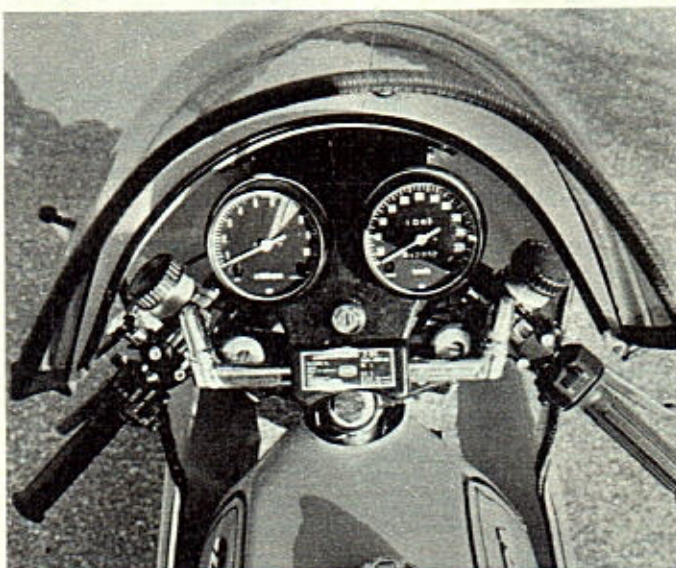
Fotos: Schwab

Gabel des Sportgeräts allerdings hinnehmen. Bei nur 130 Millimetern Federweg müssen Federhärte und Dämpfung naturgemäß sehr straff ausfallen. Die Arme des Fahrers verarbeiten stärkere Bodenunebenheiten mit.

Erstaunliches ist dagegen von den hinteren Marzocchi-Federbeinen zu berichten. Bei 80 Millimetern Federweg auch nicht gerade üppig mit Bewegungsraum ausgestattet, versehen sie ihren Dienst anstandslos. Sogar Beifahrer äußern Lob. Weniger oder gar kein Lob zollen Passagiere jedoch der Sitzposition. Allein schon die Sitzbankform macht deutlich, daß der Sozius hier nur ein Notlager vorfindet.

Komplett mit Brembo-Bremsen ausgestattet, hat Laverda seine Jota mit dem Be-

Lob und Tadel
<ul style="list-style-type: none"> ○ Sportliches Handling ○ Hohe Fahrstabilität ○ Gute Bremsen ○ Gute Serienbereifung 	<ul style="list-style-type: none"> ● Motorvibrationen ● Zu langer erster Gang ● Wenig Federweg der Telegabel ● Hohe Kupplungs-handkraft



Ungewöhnlich: Flüssigkeitsbehälter für Kupplung und Bremse am Lenker

sten bestückt, was heute auf dem Markt angeboten wird. Verzögerung, Dosierbarkeit, alles ausgezeichnet. Sportfahrer wünschen sich vielleicht einen kleineren Hauptbremszylinder vorn, um auch mit zwei Fingern volle Verzögerung zu erreichen.

Ähnlich Gutes gibt es über die Reifen zu berichten. Sie wirken an diesem Motorrad vom Fahrverhalten her wie maßgeschneidert. Die Haftung überzeugt sowohl bei Trockenheit als auch – natürlich eingeschränkt – bei Nässe.

Könnte sich Laverda entschließen, der Kurbelwelle des Dreizylinders eine vibrationshemmende 120 Grad-Kröpfung zu verpassen, die Telegabel mit zwanzig Millimetern mehr Federweg auszustatten und den Preis von 12 490 Mark zu reduzieren, dann könnten der 1000 Jota als Alternative zum japanischen Allerlei gute Marktchancen eingeräumt werden.

Peter Maierbacher

Laverda 1000 Jota: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb

Luftgekühlter Dreizylinder-Viertakt-Reihenmotor, dohc, je zwei Ventile. Bohrung x Hub: 75 mm x 74 mm, Hubraum 981 cm³, Verdichtung 9,0; Nennleistung 62 kW (85 PS) bei 7600/min, max. Drehmoment 77 Nm (7,8 mkp) bei 6500/min. Drei Dellorto-Vergaser, ϕ 32 mm. Kontaktlose Bosch-Zündung. Fünfganggetriebe mit E-Starter, Gangstufen: 2,86/1,88/1,37/1,18/1,0. Primär-/Sekundärbesetzung: 2,04/2,20. O-Ring-Kette $\frac{3}{4}$ " x $\frac{3}{8}$ ", 88 Glieder. Hydraulische Kupplungs- betätigung.

Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen. Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel/Federbeine vorn/hinten, Federweg 130/80 mm. Standrohrdurchmesser 38 mm. Federbeine hinten fünffach einstellbar. Lenkkopf und Schwinge in Kegelrollenlager geführt. Radstand 1460 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 130 mm. Doppel-/Einfachscheibenbremse vorn/hinten, ϕ 280 mm. Bereifung vorn 100/90 V 18, hinten 120/90 V 18 Pirelli Phantom, Abrollumfang 2,05 m.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2190 mm, Sitzhöhe 840 mm, Sitzbanklänge 380 mm, Lenkerbreite 650 mm, Wendekreis 5270 mm. Gewicht vollgetankt 258 kg, davon 120/138 kg vorn/hinten (46,5/53,5%). Zulässiges Gesamtgewicht 420 kg. Tankinhalt/Reserve 17,2/3,0 Liter.

Beschleunigung

0—40 km/h	2,3 (2,9) s
0—60 km/h	3,8 (4,6) s
0—80 km/h	5,0 (6,1) s
0—100 km/h	6,0 (7,6) s
0—120 km/h	7,5 (9,6) s
0—140 km/h	9,2 (12,1) s
0—160 km/h	11,8 (16,9) s
0—180 km/h	15,7 (22,6) s
0—400 m	13,7 (15,3) s
0—1000 m	25,3 (27,7) s

Durchzugsvermögen in Sekunden im 3./4./5. Gang (6,15/5,29/4,49)

40—60 km/h	2,5(3,3)/3,7(4,5)/— (—)
60—80 km/h	2,0(2,7)/2,8(3,5)/3,5(5,3)
80—100 km/h	2,3(3,3)/2,5(4,2)/3,0(4,1)
100—120 km/h	2,0(2,7)/2,7(5,0)/5,0(6,1)
120—140 km/h	1,7(2,8)/2,8(4,8)/5,2(9,5)
140—160 km/h	—(—)/2,2(4,5)/4,3(11,5)

Höchstgeschwindigkeit

Zwei Personen	186 km/h bei 6790/min
solo sitzend	201 km/h bei 7340/min
solo liegend	210 km/h bei 7650/min

(Temperatur 6 Grad, kein Wind)

Bremsverzögerung

50—0 km/h	12,1 m (7,95 m/s ²)
100—0 km/h	45,2 m (8,54 m/s ²)
130—0 km/h	75,2 m (8,67 m/s ²)

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv	
50—80—100	47—76—94 km/h
130—205	123—201 km/h

Nahfeldgeräuschmessung

bei 5700/min	107 dB(A)
--------------	-----------

Kupplungs-handkraft: 115 Newton

Verbrauch: Superbenzin

Testverbrauch	7,4 Liter/100 km
---------------	------------------

Preis: 12 490 Mark

Importeur

Moto Witt GmbH, Zaunhofstraße 40, 5000 Köln 50.