



Laverda ist Inbegriff klassischen italienischen Motorradbaus. Mit der Zuneilung für den großvolumigen Drilling mit der unorthodoxen Kurbelwellenkröpfung von 180 Grad war es indes bislang nicht weit her.

Eine Laverda zu fahren, war und ist Charaktersache. Dem Charme der Jota tut auch der technische Eingriff für das Modell 1982 keinen Abbruch. Im Gegenteil: Aus dem rauen Gesellen ist ein überaus wohlgezogener Gentleman geworden. Mit der neuen Kurbelwelle mit 120 Grad-Kröpfung schlug Laverda gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: Während das Triebwerk des Vorgängermodells — es bleibt weiterhin im Programm — Vibrationen produziert und sich vor hohen Drehzahlen scheut, glänzt der Motor der Jota 1000/120 durch kultivierte Laufruhe und beeindruckende Drehfreudigkeit.

Drehfreudiges Triebwerk

Zwar beginnt der rote Bereich auf dem japanischen Nippon Denso-Drehzahlmesser schon bei 7500/min, doch der Dreizylindermotor lechzt förmlich nach mehr: Obwohl er seine Höchstleistung von 86 PS bei 7500/min abgibt, legt das Triebwerk auch darüber hinaus ordentlich zu. Bei 9500 Kurbelwellenumdrehungen erreichen die Kolben allerdings die gefährliche Geschwindigkeit von 24 Metern pro Sekunde.

Der Massenausgleich eines Dreizylinders kann ohne Ausgleichswellen naturgemäß nicht perfekt sein. Die Laverda-Techniker hängen das Triebwerk deshalb in sechs riesigen Silentblocks auf, um freie Massenmomente, die die Vibrationen verursachen, restlos zu eliminieren.

Ab 2000/min — darunter ver-

Der Widerspenstigen Zähmung

Laverda baut sportliche Motorräder. Aber die Italiener zeigen nun Kompromißbereitschaft. Eine Kurbelwelle mit 120 Grad-Kröpfung bringt der neuen Jota 1000/120 Taktgefühl bei.



Foto: Schwab

Handlich und kurvenwillig trotz hohen Gewichts: die neue Laverda Jota 1000/120

schluckt sich der Motor an zu fettem Benzin/Luft-Gemisch — zieht der Dreizylindermotor kräftig an. Ein Leistungsloch ist über das gesamte Drehzahlband nicht bemerkbar.

Zur bulligen Charakteristik des Triebwerks paßt das Getriebe nicht so recht: Der erste Gang ist zu lang übersetzt. Er reicht bis annähernd 100 Stundenkilometer. Um so mehr wird im Stadtverkehr die hydraulische, dennoch schwergängige Kupplung beansprucht.

Bei den Beschleunigungsmessungen versagte das strapazierte Bauteil schon

nach dem fünften Sprintversuch seinen Dienst.

Kupplung überfordert

Viel zu lang ist zudem die Sekundärübersetzung der Jota gewählt: Die Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h erreicht sie nicht im letzten, sondern bereits im vierten Gang.

Auch die Getriebe-Mechanik hinterläßt einen gemischten Eindruck: Während die letzten Gangstufen ausnahmsweise sogar ohne Betätigung der Hydraulik-Kupp-

lung butterweich zu schalten sind, lassen sich die ersten beiden Gänge nur mit Kraft einlegen. Die Leerlaufsuche artet sogar zu einem Glücksspiel aus.

An der Fahrwerkgeometrie hat sich gegenüber dem Vormodell nichts geändert: Laverda hielt zwar am stabilen Doppelschleifen-Rohrrahmen fest, leistete sich bei der Abstimmung des Fahrwerks aber einen Fehler. Nach dem Motto: „Je härter, desto besser“, arbelten sowohl die Marzocchi-Teilegabel als auch die aus gleichem Haus stammenden Federbeine mehr schlecht als recht. Selbst auf weichster >

Test

Laverda Jota 1000/120

Einstellungstufe geben die hinteren Stoßdämpfer Fahr-
bahnunebenheiten ungefil-
ter weiter. Die Gabel mit
viel zu harter Druck-
und Zugstufe steht ihnen in die-
sem Punkt nur wenig nach.

Unverständlich, daß die La-
verda-Techniker sich bei der
Abstimmung nur wenig Mü-
he gegeben haben, denn die
beiden Fahrwerkkomponen-
ten sind auch die Ursach-
en für das teils instabile
Fahrverhalten der Jota. Im
Höchstgeschwindigkeitsbe-
reich und in schnell gefahren-
en Kurven mit Bodenwellen
pendelt die Maschine
leicht um die Hochachse.

Schnelle Kurven mit Schlag-
löchern oder Bodenwellen
führen gar zum Abheben.
Die Federungselemente sind
wegen der viel zu straffen
Abstimmung total überford-
ert.

Fahrwerk: hart
im Geben

Obwohl vollgetankt immer-
hin 265 Kilogramm schwer,
ist die 1000er Laverda au-
ßerordentlich handlich. Kur-
venkombinationen können
ohne Kraftaufwand gemeis-
tert werden. Seiten- und
Hauptständer, die Drei- in-
zwei-Auspuffanlage und die
Fußrasten sind so verlegt,
daß auch extreme Schräg-
lagen problemlos möglich
sind. Trotz ihrer Handlich-
keit überrascht die Jota
durch einen unbeeinträchtig-
ten Geradeauslauf.

Wer das hohe Roß aber erst
einmal erklommen hat – der
Pilot thront in 85 Zentimeter
Höhe über der Fahrbahn –,
freut sich über eine entspann-
te, aber sportliche
Sitzposition.

Der Fahrer muß aber nicht >

Laverda Jota 1000/120: Technische Daten und Meßwerte

Motor
Luftgekühlter Dreizylinder-
Viertakt-Reihenmotor, dohc, je
zwei Ventile, Hubzapfen um
120 Grad versetzt, Bohrung x
Hub 75 x 74 mm, Hubraum
980 cm³, Verdichtung 9, Nen-
nleistung 63 kW (86 PS) bei
7500/min, max Drehmoment
85 Nm (8,7 mkg) bei 6500/
min, dse Dellorto-Vergasers, Ø
32 mm, kontaktlose Transistor-
zündung 12 V, Wechselstrom-
generator 250 W, Batterieka-
pazität 32 Ah, hydraulisch be-
triebte Ölbadkupplung, Fünf-
ganggetriebe, E-Starter, Gang-
stufen 2,857/1,833/1,374/1,173/
1,000, Primär-/Sekundärüber-
setzung 2,04/2,125, Sekundär-
antrieb über O-Ring-Rollen-
kette.

Fahrwerk
Doppelschleifen-Rohrrahmen,
Federweg vorn 140 mm, Stand-
rohrdurchmesser 38 mm, luft-
unterstützte, hydraulisch ge-
dämpfte Federbeine hinten,
Federweg 120 mm, Federbas-
is fünfphasig verstellbar, Rad-
stand 1470 mm, Lenkkopfwinkel
62 Grad, Nachlauf 110 mm,
Bereifung vorn 100/90 V 18,
hinten 120/90 V 18, Abrollumfang
2,07 m, Doppel-/
Schelbenbremse vorn/hinten,
Ø 280 mm.

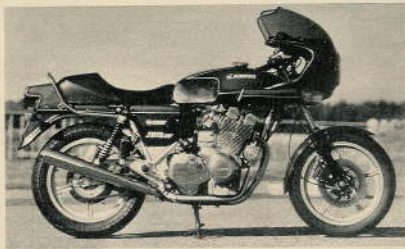
Abmessungen und Gewichte
Länge 2210 mm, Sitzhöhe 850
mm, Sitzbanklänge 630 mm,
Lenkerbreite 640 mm, Wendekreis
5560 mm, Gewicht voll-
getankt 265 kg, davon 123/142
kg vorn/hinten (46,4/53,6 Pro-
zent), zulässiges Gesamtge-
wicht 420 kg, Tankinhalt/Reserve
20/4 Liter.



Der Dreizylindermotor im stabilen Doppelschleifenrahmen

Beschleunigung Zwei Personen in Klammern: 0–40 km/h ... 1,5 (2,1) s 0–60 km/h ... 2,4 (3,3) s 0–80 km/h ... 3,3 (4,4) s 0–100 km/h ... 4,4 (5,7) s 0–120 km/h ... 5,8 (7,7) s 0–140 km/h ... 7,4 (9,9) s 0–160 km/h ... 10,0 (14,1) s 0–180 km/h ... 13,6 (22,8) s 0–200 km/h ... 18,2 (—) s 0–400 m ... 12,5 (14,0) s 0–1000 m ... 23,6 (26,3) s	solo sitzend im 4. Gang 188 km/h bei 6560/min im 5. Gang 202 km/h bei 8350/min
Durchzugsvermögen in Sekunden, im 4./5. Gang 60–80 km/h ... 2,5 (3,4) / 3,8 (4,8) 80–100 km/h ... 2,3 (3,5) / 2,9 (4,0) 100–120 km/h ... 2,6 (3,8) / 3,2 (5,1) 120–140 km/h ... 2,7 (4,7) / 3,9 (7,3) 140–160 km/h ... 3,5 (6,1) / 3,8 (9,8)	solo fliegend im 4. Gang 211 km/h bei 8630/min im 5. Gang 208 km/h bei 7260/min (Temperatur 8 Grad, 0,8 m/s Gegenwind)
Höchstgeschwindigkeit zwei Personen im 4. Gang 184 km/h bei 7530/min im 5. Gang 174 km/h bei 6070/min	Reemsverzögerung 100–0 km/h 50,1 m (7,70 m/s ²) 130–0 km/h 81,2 m (8,03 m/s ²)
	Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/45 — 80/77 — 100/94 — 130/124 — 210/202 km/h
	Kupplungshandkraft: 135 N
	Verbrauch: Superbenzin Testverbrauch 8,5 Liter/100 km
	Preis: 12 688 Mark
	Importeur: Moto Witt GmbH , Zaunhofstraße 40, 5000 Köln 50.

**Klassische Linien-
führung: Halb-
schalenverkleidung
und Höcker-
sitzbank an der
neuen Laverda
Jota 1000/120**



Laverda Jota 1000/120

nur das Gardemaß von mindestens 1,80 Meter Größe haben, um seine Füße auf die Erde zu bekommen, sondern darüber hinaus auch noch über lange Finger verfügen, denn Kupplungs- und Bremshebel stehen weit vom Lenker ab. So läßt sich vor allem die Doppelscheiben-Vorderradbremse nur sehr schwer betätigen. Die Unterarmmuskeln werden zudem durch den Gasdrehgriff kräftig trainiert.

Mit dem reichhaltig sortierten Werkzeug, das unter der aufklappbaren Höckersitzbank untergebracht ist, läßt sich der Radausbau relativ einfach und zur Not auch allein bewerkstelligen. Das Kettenrad und die Antriebsdämpfungselemente, die noch bei alten Laverda-Modellen am Schwingenende fixiert blieben, müssen bei der Jota nun aber demontiert werden. Trotz neuer O-Ring-Kette bleiben dem Fahrer ölige Finger somit nicht erspart.

Sitzbank: zu knapp für zwei

Die Fahrfreude auf der Jota kann der Pilot bei einem durchschnittlichen Testverbrauch von 8,5 Litern Superbenzin bis zum nächsten Tankstopp etwa 250 Kilometer lang auskosten. Um die Fahrt zu genießen, sollte er auf die Mitnahme eines Sozias verzichten. Denn die Höckerbank läßt einen längeren Zwei-Personen-Betrieb kaum zu. Manchem Zeitgenossen mag dieser Umstand recht sein, weil er mit einer Sozia auf der Rückbank auf Tuchfühlung gehen will.

Unabhängig davon ist die Jota dem eingefleischten Solofahrer wie auf den Leib

geschneidert. Der Lenker läßt sich gar in zwei Ebenen individuell verstellen, und auch die japanischen Nippon Denso-Instrumente liegen gut im Blickfeld.

Auch die gute Verarbeitungsqualität unterscheidet das Modell 1982 zum Teil erheblich von den Vorgängermodellen: Die Seitendeckel brauchen nun nicht mehr zusätzlich befestigt zu werden, um sie gegen Verlust zu si-



Fotos: Schwab

Filtern Vibrationen: Silentblocks (Pfeil) zur Motoraufhängung

chern. Die Ausführung der zurückverlegten Fußrastenanlage aus einer Aluminium-Legierung ist qualitativ hochwertig. In der Halbverkleidung sitzt ein 180 Millimeter großer H4-Scheinwerfer. Kurzum: Die Laverda Jota 1000/120 besitzt alle Attribute, die ein sportliches Motorrad dieses Kalibers aufweisen muß.

Wenn auch viele kleine Mängel, wie etwa der undichte Tankdeckel, der bei der kleinsten Berührung aufspringt und undicht ist, das Bild der Jota etwas trüben können, besitzt die Laverda einen unvergleichlichen Charakter. Sie hebt sich wohltuend aus dem Motorrad-Einerlei ab. Die Modellpflege hat ihr überaus gutgetan. Vielleicht wird der Laverda Jota 1000/120 nun mehr Zuneigung als bisher zuteil. *Horst Vieselmann*