

LEGENDÄRE LAVERDAS, ABER BITTE BEZAHLBAR



Rückblick ins Jahr 1978 als der Sprit billig und die Italiener stark behaart waren.

Sie war zumindest teilweise für die Legende Laverda verantwortlich – dennoch war es ein Schock für echte Laverda-Fans, als die Preise für ihre Schätzchen tatsächlich fünfstelligen Dimensionen annahmen und einige Verkaufswillige bis zu 18000 Euro angesetzt hatten. Dennoch gibt es etliche Exemplare der 1200 Mirage, die abgesehen vom vergrößerten Hubraum beinahe dieselbe Maschine und für weniger als 6000 Euro zu haben ist. Beide Italiener können gerechterweise als Vollblut-Maschinen angesehen werden, da sie zu ihrer Zeit sicherlich die schnellsten Straßenmotorräder waren, die man mit Geld kaufen konnte. Während sich jedoch die eine Maschine fast komplett in Sammlerhänden befindet, ist das preisgünstige Pendant eher unüblich, da selten vorgestellt und nicht unbedingt bekannt. Entweder ist die eine Maschine völlig überteuert oder die andere ein echtes Schnäppchen.

Generell gilt: Wer viel Motorrad-Klassiker für sein Geld sucht, wird mit einer der ungewöhnlichen Dreizylinder, die

bereits ab den frühen Siebzigern bis Mitte der Achtziger in Breganze, einer Kleinstadt im Nordosten Italiens, vom Band gerollt ist, garantiert nicht enttäuscht. Mit ihrem muskulösen anmutenden DOHC-Motor, einem hübsch geformten Tank, einer meist rudimentären Sitzbank, dem üppigen Scheinwerfer und – was vor allem auf die Jota und die Mirage zutrifft – einem unbeschreiblich charakteristisch durchdringenden Auspuffsound – gilt Laverdas Dreizylinder als sowas wie der Maserati der italienischen Motorradszene. Für eine Maschine ohne Verkleidung ist sie extrem schnell, damals wie heute.

Laverda konnte und durfte damals die Nase über die ganze Horde der japanischen Superbikes rümpfen, denn wie fast alle V-Twin-Vertreter von Ducati und Moto Guzzi wurden auch die Zwei- und Dreizylinder aus Venetien als besonders hochgeschwindigkeitsstabil beurteilt, freilich durchaus berechtigt. Tests der Straßenmaschinen, vor allem aber die Erfolge der Endurance-Rennen trugen enorm zu dem eindeutigen Ruf der

Die Laverda Jota besitzt noch immer einen Ruf für brachiale Leistung. Aber die 1200 Mirage ebenfalls ... und die ist deutlich preisgünstiger.

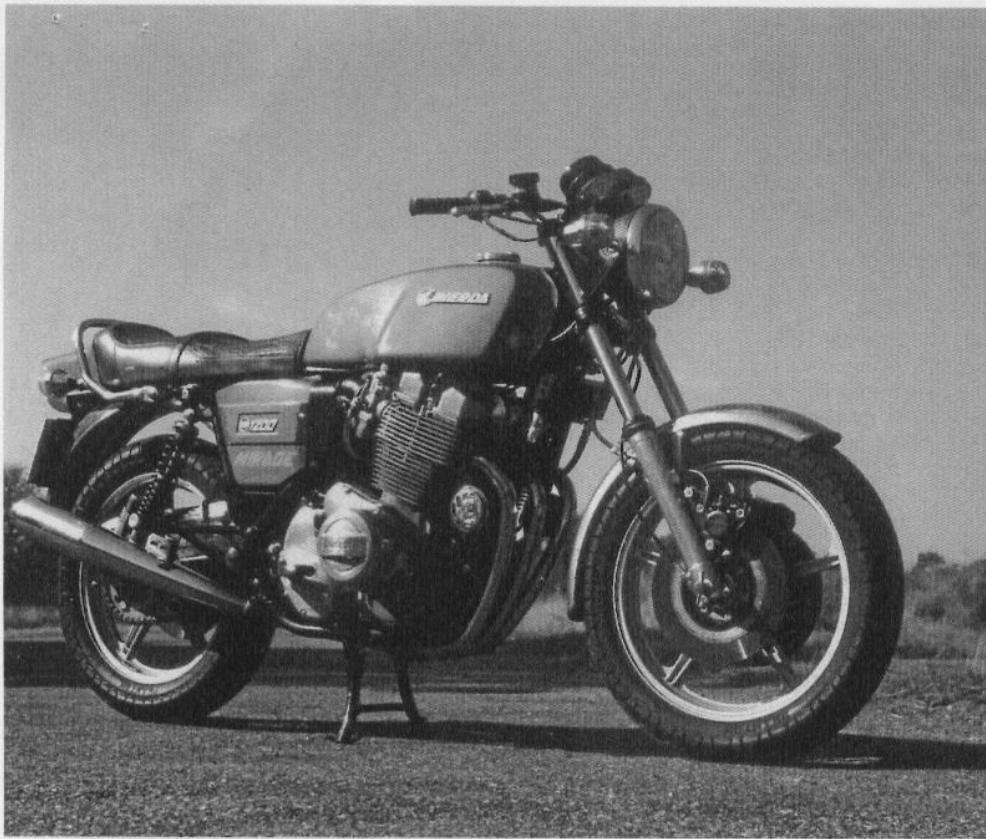
schweren Italo-Bikes bei.

Die Idee, eine dreizylindrige reinrassige Sportmaschine auf die Räder zu stellen, stammte von den beiden Söhnen Francesco Laverdas, der die Zweiradschmiede 1949 gegründet hatte. Davor war Laverda ein Betrieb zur Herstellung von Landmaschinen. Massimo und sein jüngerer Bruder Piero Laverda wollten nach dem Motto „Bigger is better“ Laverda als Motorradhersteller ganz an die Spitze bringen.

Während der Prototyp des Dreizylinders 1969 noch wie bei den Zweizylindermodellen mit einer einzigen Nockenwelle im Zylinderkopf arbeitete, besaß die vier Jahre später vorgestellte 3C ein völlig geändertes Motorenoberteil mit Doppelnockenwelle und mit 75 x 74 mm dasselbe Verhältnis von Bohrung und Hub wie die erste 650er Laverda. Damit kam sie auf einen Gesamthubraum von 981cm³. Wie an den „Twins“ war das Motorenunterteil samt Kurbeltrieb und Getriebe unheimlich robust ausgelegt mit wälzgelagerten Hubzapfen und ebensolchen Hauptlagern. Neu war vor allem der ungewöhnliche Hubzapfenversatz von 180 Grad, denn bei Dreizylindermotoren sind eigentlich 120 Grad üblich, was den Hubzapfenversatz gleichmäßig verteilt. Wenn bei der 3C der mittlere Kolben auf dem oberen Totpunkt stand, befanden sich hier alle beiden äußeren Kolben auf UT.

Man vermutet hinter dieser Konstruktionsänderung auch, dass das leicht verschobene Grummeln einen deutlich angenehmeren Auspuffton ergab als das schrille, durchdringende Getöse des „regelmäßigen“ 120-Grad-Dreiers. Typisch Laverda eben: Alles an der Konstruktion war überdimensioniert. Die Duplexkette lief zwischen dem rechten und dem mittleren Zylinder und übertrug die Kurbelwellenumdrehungen zu den beiden oberliegenden Nockenwellen, die ihre Ventile über Tassenstößel zum Öffnen und Schließen brachten.

Der Primärantrieb bestand aus einer Dreifachkette an der linken Seite, außerhalb der Mehrfachkupplung. Die Zahnräder des Fünfganggetriebes waren extrem robust, mit einem direkten fünften Gang, konstruiert mit einer beinahe englisch anmutenden zwischengelagerten



Eine 1200 Mirage will von der Leine gelassen werden: Sechs Riesen sind ein Spottpreis für dieses Biest.

Getriebewelle. Der Endantrieb hingegen erfolgte ganz nach italienischer Manier per Kette, die auf der rechten Seite die brachiale Kraft ans Hinterrad weitergab.

Gezündet wurde per Bosch-Zündgenerator, gepuffert über eine massive 27AH-Batterie, die neben der Sitzbank saß. Am Zylinderkopf waren zur richtigen Beatmung drei 32-mm-Dell'Orto mit manuellem Choke montiert, die trotz ihres strömungsgünstigen Anstellwinkels und dem üppigen Luftfilter perfekt unter die hintere Unterseite des Benzintanks passten.

Obwohl sie optisch beeindruckte, war die frühe 3C nicht so schnell wie angenommen. Als ich sie für Motor Cycle an der MIRA-Teststrecke hatte, lag die Höchstgeschwindigkeit mit 206 km/h dennoch unterhalb des Topspeeds einer frühen Kawasaki Z1. Um den dicken Kawa-Vierzylindern wirklich Paroli bieten zu können, mussten aus dem Motor noch etliche Extra-Pferdchen herausgekitzelt werden. Daher arbeiteten die Slater Brothers ab 1975 eng mit dem Werk zusammen und entwickelten für alle UK-Importfahrzeuge eine Auspuffanlage, die weniger restriktiv und auch größer dimensioniert war.

Slaters nannte diese Ausführung 3C-E (für Europa), sie erhielten auch bessere Brembo-Scheibenbremsen. Das half, die Motorleistung stieg am Hinterrad von 68 auf 75 PS, aber was noch besser entscheidender war: der unbeschreibliche Sound, ein Brüllen aus den „Schalldämpfern“ als der Motor gegen seinen roten Bereich bei 8000 Touren andrehte. Wiederum auf der MIRA-Teststrecke schaffte ich in beide Richtungen eine enorme Durchschnittsgeschwindigkeit von 215

km/h, das war 3 km/h schneller als die Kawasaki. Dies machte die Laverda zur schnellsten Serienmaschine, die ich selbst getestet habe. Vielleicht wäre sie mit einer Standard-Übersetzung noch schneller gewesen, denn Roger Slater hatte hinten ein um zwei Zähne kleineres 38er-Kettenrad montiert – er befürchtete wohl, dass der Motor mit der normalen Übersetzung möglicherweise zum Überdrehen neigt. Damit drehte der Triple 7600 Touren bei nominellen 225 km/h.

Bei diesen Geschwindigkeiten ist jedes konventionelle Motorrad sehr schwer zu beherrschen, vor allem wenn der Wind am Lederkombi zerrt und jede Entspannung sofort vernichtet. Alles muss kompakt sein, nichts darf hervorstechen oder hervorstechen. Dabei halfen bei der 3C-E die einstellbaren Lenkerstummel und Fußrasten, beide zusammen versprachen eine kompakte, aber irgendwie dennoch komfortable Rennhaltung.

Die Slater-Brüder unterstützten Peter Davis bei den immer populärer werdenden Produktions- und Endurancerennen. Davis' 3C-E wurde mit einer ganzen Reihe von kleinen, aber feinen Modifikationen ausgestattet, um die Renn-Fahreigenschaften zu verbessern. Sie beinhalteten andere Gabelbrücken aus der SFC-Baureihe, bei denen die Gabelrohre völlig parallel zum Lenkkopf verliefen (manche Eigentümer benutzten auch die Gabelbrücken der Ducati 900 SS), um den Nachlauf zu reduzieren. Eine weitere, ebenfalls weniger bekannte Verbesserung war, den Lenkkopf durch Abtrennen des dicken Rahmenhauptrohres zu ändern: Durch die Öffnung von wenigen Millimetern senkte sich der Lenkkopf. Der Zwischenraum wurde dann wieder sorgfältig verschweißt

MOTO LAVERDA

Diese Geschichte analysiert nur ein Original aus den siebziger Jahren, aber es gab etliche Varianten des Dreizylinders aus Breganze wie die Jota ab Baujahr 1982 mit ihrem Motor mit 120-Grad-Hubzapfenversatz. Sie besticht durch ihren sanft laufenden, noch dazu gummigelagerten Motor mit deutlich verbesserter Zündanlage. Ihre Nachfolgerin, die RGS 1000, erhielt dann bereits eine rahmenfeste Verkleidung. Laverda versuchte damals mit den Japanern Schritt zu halten, musste sich aber schließlich 1985 geschlagen geben, obwohl es ein erneutes Aufleben der Produktion gab als die Marke und die Fertigungsanlagen in den neunziger Jahren verkauft wurden. Damals rollten abermals sportliche Zweizylindermodelle vom Band, die aber bald wieder eingestellt wurden. Aprilia erwarb den Markennamen einige Zeit später mit einem vagen Versuch die SFC vor rund zehn Jahren wieder zum Leben zu erwecken was aber anscheinend misslang. Heute gehört der Markenname zum Piaggio-Konzern.

Mehr Infos gibt es auch bei Slater Laverda, Collington Works, Collington, Bromyard, Hertfordshire HR7 4NB, UK. Tel: 00 44 1885 410295. Website: www.slaterlaverda.com

und stellte ebenfalls den Lenkkopf etwas steiler, was die Lenkung erleichterte.

Mit Werksunterstützung verbesserten die Slaters durch Kompressionserhöhung auf 10 und den Einsatz von 4C-Nockenwellen die Motorleistung, auch der Luftfilter wurde entfernt. Für den Rennbetrieb wurde ein enger gestuftes Getriebe entwickelt, was sich durch eine piffige Änderung der Vorlegewelle machen ließ.

Peter Davies war bald mit der großen Laverda so erfolgreich, dass es nur noch eine Frage der Zeit war bis davon eine straßenzulassungsfähige Version zur Verfügung stand. Und so kam es dann auch: Im heißen Sommer des Jahres 1976 entstand die Legende namens Jota – benannt nach einem schnellen spanischen Tanz.

Vermutlich hätten die Erfolge von Mr. Davies vollauf gereicht, um den Ruf der Laverda aufzubauen, aber die Tatsache, den normalen Kunden eine Maschine anzubieten, die beinahe dieselbe Spezifikation besaß, war natürlich das Tüpfelchen auf dem i der englischen Laverda-Produktpalette. Die große Preisfrage ist nun: Wird die Straßenversion auch diesen Erwartungen gerecht?

Ein Motorrad zum Test bei den Slaters, deren Werkstatt sich noch immer bei Bromyard in Hertfordshire befindet, hat stets Spaß gemacht, alleine schon wegen der tollen Strecke entlang der A44

AUS DEN MIRA-AKTEN

Richtung Leominster. Dieses Mal mit der neuen Jota war alles noch interessanter und aufregender, dank des durchdringenden, aber bombigen Sounds der Auspuffanlage und einem Motor, der gerade bei hohen Drehzahlen hervorragend am Gas hing. Dies alles sorgte für Fahrspaß hoch drei, zusammen mit einem megastabilen Fahrwerk und einer immensen Schräglagenfreiheit, wie ich bald feststellen konnte.

Dennoch fand ich, dass die Jota – mit einem Einstandspreis von £2300 damals das teuerste, erhältliche Motorrad in England – jetzt weitaus besser ausgestattet war, besser verarbeitet und ergonomischere Hebel und Bedienelemente vorwies. Klar war die Kupplung schwergängig, aber damals fiel dies noch unter der Rubrik „Charakter“. Ich zischte also los, nachdem der Lenker für mich eingestellt war und rauschte durch die kurvigen Landsträßchen zurück nach London!

Freie Landstraßen waren stets verführerisch, und bei geräuschvollen Drehzahlen von knapp oberhalb 7500 Touren, bei denen der Motor auf beachtliche 90 PS kam, stand die Nadel des Denso-Tachos oft auf über 170 km/h, im dritten Gang wohlgemerkt, mit dem vierten Gang ging's dann rauf auf über 200 km/h.

Die MIRA-Testgerade fühlte sich immer wie eine Startbahn an, auf dem die Fahrzeugteststrecke ja auch lag. Ich hatte dort vorher schon drei Laverda-Dreizylinder gemessen und wusste, dass die Dinger teuflisch schnell waren, aber dieses Mal war alles anders, die Jota fraß die Strecke im Nullkommanichts auf, sie verschlang die 1000 Yards förmlich.

Bei meiner ersten Messung schaffte die Jota 223,68 km/h in östlicher und 216,84 km/h in westlicher Richtung.

Sah so aus als würde hier ein Rekord gebrochen werden! Die nächste Messung gen Osten ergab 225 km/h, ein wenig über dem Ergebnis der 3CE, und das mit der Standard-Übersetzung mit dem 40er Kettenrad. Schließlich gab ich ihr alles was das Zeug hielt und sie schaffte diesmal 225,30 km/h! Mein kleiner Beitrag, um ein Jubiläumsmotorrad hervorzubringen, das schließlich zur Legende wurde, war beendet. Ich war selbst auch fix und fertig.

Bei den üblichen Beschleunigungstests, der Viertelmeile, aber mit dem eng gestuften Getriebe, wurde die Kupplung um einiges mehr hergenommen als sonst. Sie fing das Schleifen an und wir ließen weitere Versuche bleiben. Dennoch, eine Viertelmeilenzeit mit einem Durchschnittswert von 13 Sekunden war für damals nicht schlecht, vor allem bei einer Endgeschwindigkeit von knapp 180 km/h.

Da die frühen SF-Zweizylindermodelle einen Hubraum von 744 cm³ besaßen, bei einem Bohrung/Hubverhältnis von 80 x 74mm, muss die Vorstellung von einem Dreizylinder mit denselben Kolben wohl schon länger bei den Laverda-Brüdern im Kopf herumgeistert sein. Ende 1977 wurde die Presse nach Breganze eingeladen, um die 1200 zu begutachten. Mit einem exakten Hubraum von 1116 cm³ war der neue Dreizylinder in erster Linie für den US-Export gedacht, mit einer etwas softeren Leistungsvariante und weicherer abgestimmtem Fahrwerk. Mit den A11-Standard-Nockenwellen, einem auf 8 zurückgenommenen Verdichtungsverhältnis, besser gedämpften Lanfranci-Auspufftuten und entsprechend angepasster Bedüsung wurde die Leistung mit 81 PS bei 7300/min beziffert. Die 1200



unterschied sich von der sportlicheren Jota durch den umgestylten Benzintank, den konventionellen Lenker und einen geänderten Rahmen.

Dass die 1200er prinzipiell auf eine etwas „gesetztere“ Kundschaft abzielte, begeisterte die Slaters nicht gerade, vor allem nachdem wir eine der ersten Exemplare auf der MIRA-Teststrecke im darauffolgenden Februar testeten und auf die relativ unspektakuläre Geschwindigkeit von 217 km/h kamen. Mit den längeren Federelementen war die Sitzposition höher, was fürs Handling ungünstig war, die geänderte Getriebeabstufung war allerdings für den Betrieb in der Stadt wesentlich angenehmer.

Für die Slater-Brüder war die Antwort jedenfalls bald klar: Die 1200 musste der Jota entsprechend leistungsgesteigert werden, damit Laverda sich unter die damaligen Topmaschinen einreihen konnte, denn dort wurde es langsam eng mit Konkurrenten wie der Honda CBX sowie der Yamaha XS 1100.

Moto Laverda war mit dieser Idee einverstanden und im April 1978 kamen Händler und Presse neugierig zur Vorstellung der 1200 TI nach Breganze. Die Modellnummer hätte freilich auch nach alter Laverda-Tradition als Name fungieren können, aber dies war nicht eingängig genug, daher wurden die Händler gebeten, sich einen klangvollen Namen zu überlegen. Chris Morphy, der eine Laverda-Vertretung in Tring, Hertfordshire besaß, machte den wohl besten Vorschlag – „Mirage“, um die Maschine mit dem gleichnamigen französischen Kampffjet zu vergleichen.

Wie die Jota, besaß die Mirage jetzt 4C-Nockenwellen und eine „offene“ Auspuffanlage, aber noch immer ein Verdichtungsverhältnis von 8, um Normalsprit mit weniger Oktan zu vertragen. Luftfilter gab es wie an der Jota keinen, und so gesellte sich zum unverwechselbaren Sound auch noch das trockene Gurgeln der Dell'Ortos hinzu.

Obwohl die Mirage ganz offensichtlich leistungstärker als die „normale“ 1200er war – mit fünf PS mehr schaffte



Pete Davies auf seiner Jota in Mallory Park.



Harte Männer: Pete Hitchcox (im Bild) und Arthur Maloney fuhren mit dieser 3C Rennen, um in der Produktion-Klasse beim 1976er 24-Stundenrennen von Barcelona zu siegen.

ROGER HAT DIE MIRAGE WIEDERENTDECKT

Roger Winterburn, der in den diebziger Jahren sowohl auf einer Jota als auch auf einer 1200 Mirage für den englischen Laverda-Importeur, die Slater Brothers, Rennen gefahren ist, baut sich gerade eine Laverda-Sammlung auf. Sein Neuzugang ist eine 1200 Mirage, die er einem Privatmann abgekauft hat.

Roger, der seinen Motorladen Windy Corner in Leicestershire nun schon etwa 30 Jahre betreibt, erinnert sich als er 1975 den ersten Dreizylinder aus Breganze zu Gesicht bekam. „Ich arbeitete damals für eine Fiat-Lancia Agentur und fuhr auf einer Dunstall Kawasaki Rennen. Mein Boss Dennis Wattam fragte mich irgendwann: 'Was hältst Du davon, auf einer Laverda Rennen zu fahren?' 'Das Ding ist zu groß, zu schwer, zu schnell, eben unmöglich', meinte ich. Er erwidert aber 'Gewöhn dich schon mal dran, denn heute Nachmittag kommt eine.' Und so fing dann alles an.“

Roger erinnert sich, dass die Maschine eine originale silberfarbene Jota mit Gussrädern, einige Vorarbeiten nötig hatte, bevor er damit gewinnen konnte. „Das Ding hatte echt ein Eigenleben, und zwar so extrem, dass ich sie beim Rennen des Jahres am Mallory Park in den Armco-Absperrungen, als ich aus der Gerards-Kurve kam, völlig zerlegte. Ab diesem Zeitpunkt entschieden die Slater-Brüder, dass sie uns besser auch mit den Änderungen beglückten, die sie schon an den 3C-Motorrädern durchgeführt hatten, die Peter Davies bei Rennen gefahren hatte.“

Roger fuhr auf zahlreichen Laverdas für eine ganze Reihe von Händlern mit großem Erfolg. Alle Maschinen waren damals vom Importeur Slater Brothers, die auch 1979 eine orange Jota für die Avon-Production-

Rennserie stellten, sowie eine 1200 T, die sogar zweimal beim West-Raynham-Endurance-Rennen in Norfolk als Sieger ins Ziel preschte. „Ich dachte mir echt: das Ding ist großartig. Wir bauten 4C-Nockenwellen ein, aber wechselten weder Kolben noch die Vergaser. Auf der West Raynham-Rennstrecke hatten sie eine Lichtschranke auf der langen Geraden, und die 1200er schaffte 247 km/h, sie drehte um die 8500 Touren.“

Als die Partnerschaft mit den Slater Brothers zu Ende ging, nachdem Roger Slater nach Kalifornien ausgewandert war, kam sich Roger anfangs etwas verloren vor und machte sich dann als Laverda-Spezialist selbstständig – zunächst mal in seiner Gartenwerkstatt. Eins kam zum anderen und so entstand bald Windy Corner. Er verkaufte Laverda-Maschinen bis die Italiener Mitte der achtziger Jahre zusperrten, und erhielt tatsächlich die allerletzten SFC 1000 aus Italien.

„Während all der Jahre hatte ich viele Leute, die hier reinkamen und nach den Rennen fragten“, meint Roger. „Denken Sie sich nur, mehr als 30 Jahre später stiefeln hier Leute rein und erklären, dass sie mich noch als aktiver Jota-Rennfahrer kennen würden. Schätze, ich habe wohl einen bleibenden Eindruck hinterlassen, was ich damals nie gemerkt habe. Ich hab das alles einfach gemacht, weil es tierischen Spaß gemacht hat.“

Eine meiner tollsten Erinnerungen mit Laverdas war damals auf der TT. Das Werk hatte sicherlich ein ganzes Dutzend Formula-500-Zweizylinder herübergeschafft. Vor zwei Jahren habe ich nebenbei mitbekommen, dass eine davon zum Verkauf stand, da habe ich zugegriffen. Sie war ursprünglich für

sie nun 87 PS bei 7800/min am Hinterrad – lag ihre Leistung verglichen mit der Jota noch immer etwas zurück. Aber das besser gestufte Getriebe erhöhte ihre Flexibilität, und damit war die Mirage, eine überaus schnelle und fahrstabile Dreizylinderkonstruktion, die stets jeden Gasstoß perfekt in Vortrieb umsetzen konnte.

Die Fahrwerksänderungen der Mirage beinhalteten – wie bei der 1200 auch – anders angebrachte Anlenkpunkte der Corte-E-Cosse-Federbeine mit extra Ölreservoir sowie um 25 mm verlängerte Gabelrohre, um einen längeren Federweg zu erlauben. Ich beschrieb meine Fahrt als recht komfortabel, als ich die Mirage damals für Motor Cycle testen konnte. Mit dem geänderten Fahrwerk erhöhte sich die Schräglagenfreiheit zwar signifikant, aber das Handling bei höheren Geschwindigkeiten verschlechterte sich, vor allem auf unebenen Straßenoberflächen. Ich dachte mir damals schon, dass die Fußrasten wohl etwas zu hoch montiert sind, auch die Sitzhöhe war mit 851 mm nichts für kleine Fahrer und manchmal



Giovanni Laverda gebaut worden, den Sohn von Piero Laverda.

Dann wollte ich unbedingt eine Replika des 24-Stunden-Renners von Barcelona bauen, das Ding, das 1979 in der 500er Klasse mit Brettoni und Peter Davies gewonnen hatte. Mit Pieros Hilfe konnte ich Tank, Sitzbank und Kotflügel auftreiben, hatte aber kein umbaufähiges Motorrad. Schließlich fand sich das Wrack – denn mehr war es nicht – eine Alpino. Aber jetzt habe ich mich umentschlossen, ich will die Alpino lieber wieder restaurieren, weil sie eben wirklich noch komplett ist, wenn auch völlig verrostet. Ist sie erst mal zerlegt, sieht alles anders aus. Vor kurzem habe ich dann einen Rahmen, Räder und einen Motor gefunden – endlich geht was voran.“

Roger gibt zu, dass die 1200 Mirage, für die er immerhin £4500 gezahlt hat, zwar nicht perfekt ist, aber komplett. Der Primärtrieb hatte wohl aber „gefressen“ und zwei der drei Ansaugstutzen hatten Risse. Sie bringt eben sämtlich Nach-, aber auch alle Vorteile der 180-Grad-Dreizylinder mit: enorm viel Leistung, tolles Handling der Siebziger, Renntradition und den unverwechselbaren italienischen Stil. Und alles für ein Drittel des derzeitigen Preises einer Jota.



Kein Sonntagsfahrer: Roger Winterburn in Aktion auf der Laverda 1200 in West Raynham.

an den erschwerten Fußkontakt gewöhnen. Nicht unbedingt positiv beeindruckt war ich auch von den schwer gangbaren Bedienhebeln, möglicherweise war ich schon von den ganzen 1000-cm³-Maschinen aus Japan zu sehr verwöhnt.

Als Gesamtpaket war die Mirage dennoch unter den Besten. Das Fahrzeug, das ich später, 1978 testen durfte, war leider mit gemessenen 213 km/h nicht ganz so flott unterwegs wie die Jota, machte dies aber durch scharfe Beschleunigungswerte wieder wett. Ihre Viertelmeilenzeiten waren besser als die Jota, mit durchschnittlichen 12,3 Sekunden. Die Viertelmeilen-Schlussgeschwindigkeit lag bei 176,22 km/h. Damit war sie ebenso schnell wie die Suzuki GS 1000, die verblüffenderweise aber fast neun Kilogramm mehr auf die Waage stemmte.

Wahr ist: Mehr als drei Jahrzehnte später sind die Laverda-Fans noch immer schwer beeindruckt von der Jota, daher kommen leider auch die hohen Preise der sportlichen 1200er zustande. Aber wer tatsächlich glaubt, dass die Mirage ein weniger sportliches Motorrad ist, täuscht sich, vor allem weil es möglich ist, das Fahrzeug mit wenig Aufwand aufs Jota-Fahrwerks umzurüsten und auch den Motor mit einer besseren Zündanlage auszustatten. Mit anderen Ventilen samt Ventilsitzen verträgt der Motor auch problemlos den heutigen bleifreien Sprit. Wer daher wirklich auf Erfahrungen mit einer leistungsstarken Italienerin, die im Wohnzimmer wie auf der Straße eine tolle Figur abgibt, nicht verzichten will, kann mit einer Mirage anstelle von einer Jota sehr viel Geld sparen. *



Winterburns 1200er wartet auf den Start.

TECHNISCHE DATEN

Modell	Laverda 1000 Jota (1976)	Laverda 1200 Mirage (1978)
Motor	Luftgekühlter Dreizylinder mit Hubzapfenversatz von 180 Grad	Luftgekühlter Dreizylinder mit Hubzapfenversatz von 180 Grad
Hubraum	981 cm ³ (75 x 74 mm)	1116 cm ³ (80 x 74 mm)
Ventilsteuerung	Obenliegende Doppelnockenwelle	Obenliegende Doppelnockenwelle
Verdichtungsverhältnis	10:1	8:1
Schmierung	Nasssumpfschmierung	Nasssumpfschmierung
Zündung	Bosch elektronisch-magnetische Zündung	Bosch elektronisch-magnetische Zündung
Vergaser	Drei 32-mm-Dell'Orto	Drei 32-mm-Dell'Orto
Höchstleistung	90 PS bei 7600/min	87 PS bei 7800/min
Primärtrieb	Dreifachkette	Dreifachkette
Primärübersetzung	2,04:1	2,04:1
Kupplung	Mehrscheiben-Ölbadekupplung	Mehrscheiben-Ölbadekupplung
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang
Interne Übersetzungen	2,214, 1,607, 1,269, 1,088 & 1,0:1	2,618, 1,883, 1,373, 1,193 & 1,0:1
Sekundärtrieb	Regina 5/8 x 3/8-Zoll-Kette	Regina 3/4 x 3/8-Zoll-Kette
Übersetzung Sekundärtrieb	40/19, 2,105:1	19/40, 2,105:1
Gesamtübersetzungen	9,51, 6,9, 5,45, 4,65 & 4,29:1	11,24, 8,09, 5,90, 5,12 & 4,29:1
Fahrwerk	Stahl-Doppelrohrrahmen	Stahl-Doppelrohrrahmen
Vorderradaufhängung	Ceriani-Teleskopgabel	Ceriani-Teleskopgabel
Hinterradaufhängung	Schwinge, Ceriani-Doppelstoßdämpfer, einstellbare Vorspannung	Schwinge, Ceriani-Doppelstoßdämpfer, einstellbare Vorspannung
Vorderrad	Leichtmetallgussrad mit fünf Speichen, 18 Zoll	Leichtmetallgussrad mit fünf Speichen, 18 Zoll
Hinterrad	Leichtmetallgussrad mit fünf Speichen, 18 Zoll	Leichtmetallgussrad mit fünf Speichen, 18 Zoll
Vorderreifen	Dunlop TT100 410 x S18	Pirelli 410 x H18
Hinterreifen	Dunlop TT100 425 x S18	Pirelli 425/85 x H18
Vorderbremse	Brembo 279-mm-Doppelscheibenbremse	Brembo 279-mm-Doppelscheibenbremse mit gegenüberliegenden Bremszangen
Hintere Bremse	Brembo 279-mm-Scheibenbremse	Brembo 279-mm-Scheibenbremse mit gegenüberliegenden Bremszangen
Elektrik	Bosch 125-Watt-Lichtmaschine, 60/55W-Quarz-Scheinwerfer, elektr. Anlasser	Bosch 125-Watt-Lichtmaschine, 60/55W-Quarz-Scheinwerfer, elektr. Anlasser
Batterie	12 V, 27 Ah	12 V, 27 Ah
Tankinhalt	19,5 Liter	18 Liter
Radstand	1486 mm	1479 mm
Sitzhöhe	820 mm	845 mm
Lenkkopfwinkel	63 Grad	62 Grad

FAHRLISTUNGEN

Alle Daten wurden auf dem Testgelände der Motor Industry Research Association, Nuneaton, Warwickshire, Großbritannien, ermittelt.

Modell	Laverda 1000 Jota	Laverda 1200 Mirage	Laverda Jota 120
Testdatum	10. August 1976	25. Oktober 1978	2. März 1982
Kennzeichen	MFO 307P	UCJ 940S	nicht zutreffend
Witterungsbedingungen	gutes Wetter	trocken, kühl	starker Rückenwind
Durchschnittliche Höchstgeschw.	221,70 km/h	213,19 km/h	216,78 km/h
Höchstgeschw. eine Strecke	225,37 km/h	219,58 km/h	226,66 km/h
Norm. Sitzposition (Durchschnitt)	202,70 km/h	190,42 km/h	206,64 km/h
Viertelmeile stehend (Durchschnitt)	13,05 s/178 km/h	12,4 s/176,87 km/h	12,45 s/177,11 km/h

KRAFTSTOFFVERBRAUCH L/100 KM/H

50 km/h	3,8 l/100 km/h	5 l/100 km/h	nicht zutreffend
80 km/h	4,9 l/100 km/h	5,5 l/100 km/h	nicht zutreffend
110 km/h	6,3 l/100 km/h	7,4 l/100 km/h	nicht zutreffend

BREMSWEG (METER)

Von 50 km/h	7,5m	7,2m	na
-------------	------	------	----

TACHOGENAUIGKEIT, TATSÄCHLICHE/ANGEZEIGTE KM/H:

50 km/h	48,67	45,70	50,05
80 km/h	77,09	76,44	78,21
110 km/h	112,49	108	111,04

Testgewicht (+ 4,5 Benzin)	241 kg	232 kg	244 kg
Kraftstoffverbrauch (Durchschnitt)	nicht zutreffend	nicht zutreffend	7,5 l/100 km/h