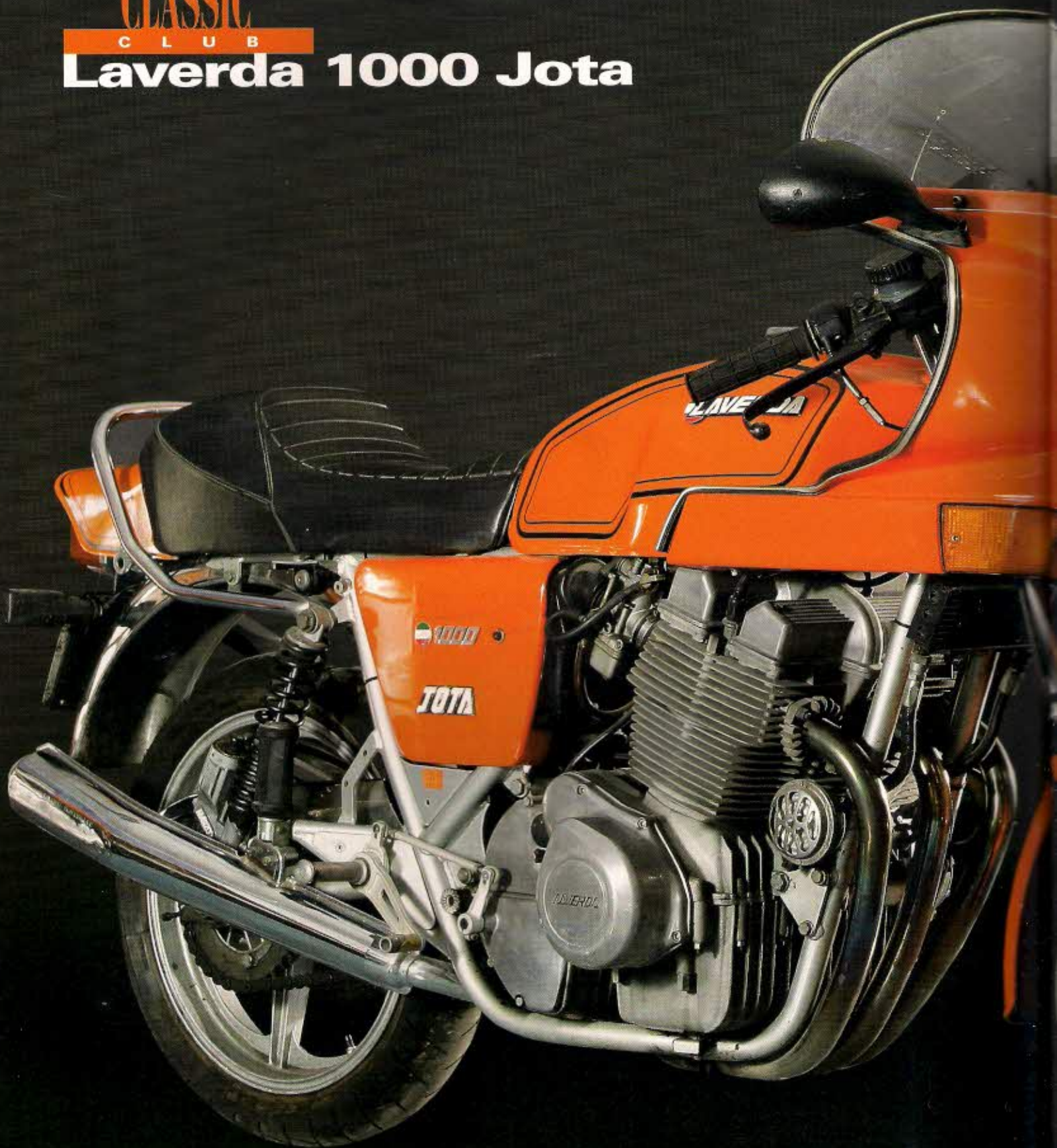


CLASSIC

CLUB

Laverda 1000 Jota





La danza más rápida

A mediados de los '70 el importador británico de Laverda pidió una versión lo más deportiva posible de la 1000 cc de tres cilindros. Así nació un mito, una de las pocas motos que sólo necesitan su apellido para ser conocida: Jota, el baile tradicional español.

TEXTO: PEPE BURGALETA
FOTOS: MIKAEL HELSING

TRAS EL ÉXITO DE SU 750 CC de dos cilindros paralelos, Laverda decidió a finales de los años '60 ampliar su gama hacia arriba creando una moto de un litro y tres cilindros que siguiera la línea del resto de los modelos de la firma de Breganze.

El primer prototipo de la 1000 3C no era más que una 750 cc con un cilindro extra, pero desde su aparición en 1969 hasta la presentación definitiva de la nueva moto en 1973 cambiaron muchas cosas, y disponía de un motor completamente nuevo con doble árbol de levas en cabeza.

Aun así la moto había sido lanzada demasiado pronto y sufrió diversos problemas, por lo que un año más tarde recibió cambios como un doble disco delantero y el cambio del encendido Lucas por uno Nippon Denso. También se instaló después un radiador de aceite y el modelo se denominó con el código 1000 3C/1. A finales de 1975 llegó la 1000 3CL con llantas de aleación y los problemas de fiabilidad consiguieron resol-

verse con múltiples cambios, desde modificaciones en el cigüeñal a los soportes de los relojes o el cambio a electrónica Bosch.

En 1975, el importador británico, Roger Slater, decidió crear una versión algo más potente para las Islas Británicas, y nació el modelo 1000 3C(E) con las botellas de la horquilla de la 750 SFC, pistones de alta compresión, árboles de levas de mayor altura y escapes abiertos, que en realidad se convirtió en un primer paso hacia la Jota.

La «Pilarica» en Herefordshire

El éxito de la 1000 3C(E) llevó a Slater a dar un paso más y pidió a Breganze un modelo aún más deportivo para el mercado británico. Tras una visita a España se había quedado prendado del baile tradicional, y decidió llamar a esta nueva versión «Jota».

En realidad la Jota no era una versión muy diferente de la E que ya comercializaba, simplemente tenía un mayor nivel de preparación, pero el motor se mantenía igual:



pistones con 10:1 de compresión, árboles 4/C y escapes abiertos. La Jota además disponía de tres discos de freno, llantas de aleación, que llegaron a las 3C un poco después, un colín y asiento diferente y rodamientos de agujas en el basculante.

La Jota se llevó a la pista de MIRA —Motor Industry Research Association— y certificó 220 km/h de velocidad.

Desde principios de 1976, en que se distribuyeron las primeras unidades, hasta 1978 hubo muy pocos cambios —se modificó la transmisión en la rueda trasera y el color plateado se cambió por dorado en 1978—, pero la fama de las Jota no hizo más que crecer ayudada por sus éxitos en las carreras de producción.

En 1979 se realizaron bas-

también la que daba más problemas porque el cambio de los rodamientos del cigüeñal para disminuir el ruido fue un desastre en varias series, lo mismo que los problemas de las nuevas culatas. Los importadores se tuvieron que hacer cargo de múltiples averías y fue un desastre económico.

Tras el horrible año '79 las cosas mejoraron y, salvo algunos problemas con un au-

mento del tamaño de las válvulas, los siguientes años se mantuvieron tranquilos. En 1980 se añadió un carenado y un guardabarros pintado y un año después se modificó el encendido trasladándolo al extremo izquierdo del cigüeñal para disminuir la anchura del lado derecho e impedir el roce en las curvas. Un año más tarde apareció la Jota 120 con el motor ca-

La Jota certificó 220 km/h de velocidad, lo que la convertía en la moto de serie más rápida del mercado. Para lograrlo se aumentó el desarrollo frente a la (E) un 18%

con una mejor pasada de 224 km/h, lo que la convertía en la moto de serie más rápida del mercado en esa fecha. Para lograrlo se aumentó el desarrollo frente a la (E) un 18%. Otras modificaciones eran el asiento con tope, el manillar ajustable de cinco piezas, los estribos que se ajustaban 75 mm o las palancas con reenvíos también ajustables.

tantes modificaciones, pero la mayoría fueron desastrosas. Se cambió el chasis por el de la 1200 que había sido lanzada al mercado un año antes, que provocaba una posición mucho más incómoda, la horquilla Ceriani cambió a Marzocchi, el escape se pintó de negro y el chasis dorado, con la carrocería naranja. La moto era la más atractiva, y

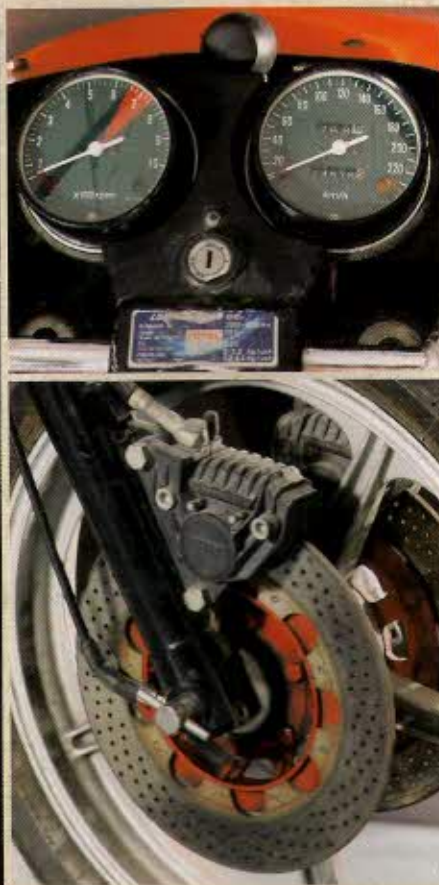
■ TÉCNICA

Exclusiva

La Laverda Jota no tiene diferencias estructurales con el resto de las tres cilindros de 1000 cc que estuvieron en producción desde 1973 hasta el final de la saga Jota a mediados de los años '80.

Las Laverda de alta cilindrada siempre fueron motos bastante exclusivas porque el motor de tres cilindros en línea estaba poco implantado, y tan sólo algunos modelos de Yamaha lo emplearon en aquella época. El tricilíndrico

italiano además también se apartaba de las señas de identidad de sus principales rivales europeos, centradas en los V2 en el caso de BMW, Ducati y Moto Guzzi o en los cuatro cilindros como era el caso de Benelli. En realidad en Laverda se aprovechó bastante de lo que se conocía con las 650 cc y 750 cc que fabricaban, se creó un motor más moderno con doble árbol de levas en culata, pero con dos válvulas por cilindro. La lubricación se efectuaba



LAVERDA 1000 Jota

CILINDRADA	981 cc
POTENCIA DEC.	70 CV
VELOCIDAD MÁX.	205 km/h
PESO VACÍO	229 kg

Ficha técnica

Datos declarados por el fabricante

Motor

Tipo	4T, 3 cilindros en línea calados a 180°, refrigerado por aire DOHV, 6 válvulas
Diámetro x carrera	75 x 74 mm
Cilindrada	981 cc
Rel. compresión	9:1
Potencia máxima	78 CV a 7.750 rpm
Alimentación	3 carburadores Dell'Orto de 32 mm
Encendido	Electrónico Bosch
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en aceite
Cambio	5 velocidades
Transmisión sec.	Cadena

Ciclo

Chasis	Doble cuna cerrada en tubo de acero
Basculante	De acero de sección redonda
Suspensión del.	Horquilla Marzocchi de 180 mm rec.
Suspensión tras.	Dos amortiguadores Marzocchi de 38 mm y 80 mm rec.
Freno del.	Doble disco Brembo de 280 mm. Pinzas de doble pistón opuesto
Freno tras	Disco Brembo de 280 mm. Pinza de doble pistón opuesto
Neumático del. / Llanta	100/90-18" / "
Neumático tras. / Llanta	120/90-18" / "

Medidas

Cap. depósito	20 litros
Dist. entre ejes	1.460 mm

Mercado

Fecha fabricación	1980-1981
Precio en 1981	618.000 pts.

lado a 120° en vez de los 180° tradicionales.

No todo es oro

Hay que destacar que gran parte de la fama de las Laverda 1000 Jota se debió a sus prestaciones y al hecho de confirmarse como las motos más rápidas del momento.

Sin embargo, para lograrlo, las tricilíndricas necesitaban una

cierta preparación respecto a las 1000 3C normales. Una de ellas era el empleo de escapes abiertos que podían ser homologados en ciertos países como Gran Bretaña, pero no en la mayoría, incluyendo Italia o España. Por este motivo las Jota que se vendieron en ellos en realidad disponían del mismo motor de la 3 cilindros estándar, aunque Laverda suministraba como opción el

Las últimas versiones de la Laverda Jota

disponían de un carenado de taro para mejorar su comportamiento a alta velocidad, pero seguían siendo motos ruidas con un tacto bastante duro de mandos, especialmente el embrague. Los componentes, como siempre ha ocurrido en la industria italiana, eran de primera calidad.

por medio de un sistema de cárter húmedo, pero se empleaban rodamientos más ruidosos que los cojinetes que los fabricantes nipones empezaban a emplear. Una característica que lastró a las 1000 de Laverda fue el calado del cigüeñal a 180° hasta el año 1981, con los pistones exteriores subiendo y bajando juntos, algo que aumentaba las vibraciones de manera considerable. Con esta configuración el encendido era más sencillo, pero aún así este fue uno de los problemas nunca resueltos, con cambios constantes de modelos bailando entre Lucas, Bosch y Nippon Denso.

La Jota era una moto bastante voluminosa y pesada, en parte por el diseño del motor con un cárter bastante grande, y en parte desde 1979 por

Una característica que lastró a las 1000 de Laverda fue el calado del cigüeñal a 180° hasta el año 1981, con los pistones exteriores subiendo y bajando juntos, algo que aumentaba las vibraciones

el empleo del mismo bastidor que el modelo de 1200 cc. La parte ciclo de la Jota disponía de los mejores componentes que la industria italiana del momento podía suministrar. Una

característica que hizo famosa a las Laverda en general y también a la Jota fue el tacto pétreo del embrague, que siempre fue un perfecto argumento

para separar a los verdaderos hombres de los que no lo eran, o al menos eso aseguraban los propietarios de aquellas Jota de finales de los '70 y principios de los '80.



■ ¿CÓMO IBA?

Una moto para «hombres»

La Jota de 1980 fue la primera que incorporó un carenado y a finales de aquel año ya había unidades de prueba. El importador en aquella época era Celebes y, como no podía ser de otra manera, Dennis Noyes se encargó de contarnos por aquel entonces como iba

la nueva Jota. Las Laverda importadas en España no disponían de motores preparados, de manera que las diferencias respecto a las 1000 normales estaban centradas en el equipamiento y en la incorporación del carenado. La Jota en 1980 seguía siendo una moto muy

rápida, pasaba de los 200 km/h holgadamente y mantenía cruces de 160-170 km/h sin problemas, lo que era realmente notable en un país en el que las motos japonesas aún no habían hecho su aparición.

Las mejores aptitudes de la Laverda se encontraban en sus prestaciones y en una estabilidad todavía bastante aceptable, aunque a alta velocidad la moto empezaba a moverse, más cuanto más gastados estaban los neumáticos, que comparados con los actuales eran casi de piedra. La Jota era una moto alta y pesada, lo que lastraba las maniobras, pero además tenía unas suspensiones bastante duras, con una rueda trasera de tan sólo ocho centímetros de recorrido que provocaba una rigidez considerable. Además, como ya hemos comentado, la Jota seguía siendo una moto «para hombres» y,

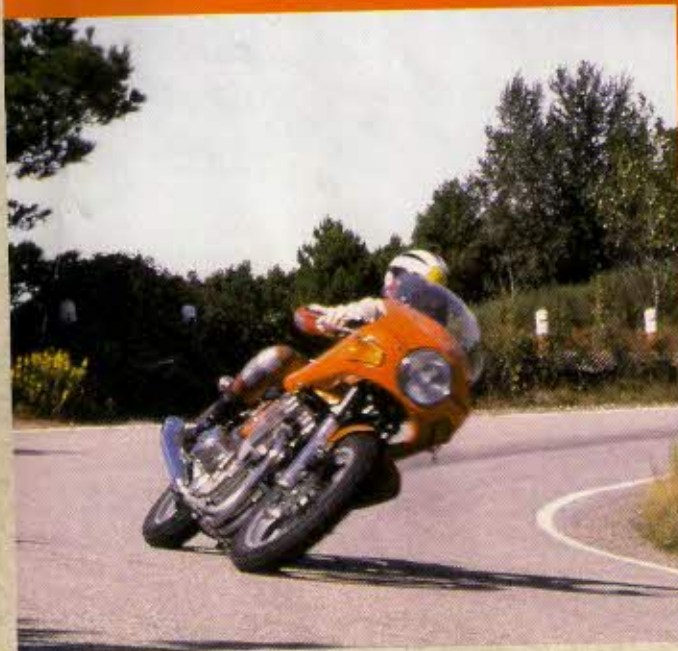
además de un embrague muy duro que convertía en una hazaña la circulación ciudadana, contaba con un cambio muy poco agradable en las primeras relaciones, tenía un freno de tacto también duro y unas considerables vibraciones desde medio régimen.

Un punto que siempre fue alabado fue su manillar regulable de cinco piezas, que permitía pasar desde una posición de carreras a una turística.

La versión de 1980 fue una de las últimas, ya que un par de años después se cambió el motor calándolo a 120° y además apareció la RGS con un carenado aún mayor.

La Jota fue siempre una moto de hombres en una época en la que una moto tan grande sólo estaba al alcance de unos pocos, no sólo en su aspecto económico, también en el mental.

La Jota fue siempre una moto de hombres en una época en la que una moto tan grande sólo estaba al alcance de unos pocos



kit de potenciación, que en la versión de 1981 que traemos a estas páginas costaba 480 euros —80.000 pts. de aquel entonces—. Laverda no declaraba cifras de potencia, pero su importador alemán lo hacía por su cuenta, y daba para la 1000 3C estándar 78 CV y

para la Jota 85 CV, mientras el inglés declaraba sin escribirlo cifras de 70 CV y 90 CV respectivamente. Esto causó en su momento alguna polémica cuando las motos entraron en bancos de potencia y en la rueda no pasaron de los 50 CV.

■ LOS MODELOS



1976. El primer modelo llega como una versión mejorada de la versión especial 1000/3C(E) con colín, asiento, llantas de aleación, tres discos, y también con manillar de cinco piezas y estríberas regulables. Ofrecía unos 20 CV más que la versión estándar del año anterior.



1979. Se cambia el chasis por el de la 1200. Hay modificaciones en las suspensiones y también se realizan cambios en el motor, algunos de ellos desastrosos en ciertas series, como los rodamientos del cigüeñal o las culatas. Empiezan a disponer del tradicional color naranja.



1980. Se instala un carenado delantero y también modificaciones mecánicas como la instalación de un embrague hidráulico para suavizar el accionamiento de un elemento tan duro al que se conocía como «Popeye». Un año más tarde se reduce la anchura enviando el encendido al extremo izquierdo.



1982. Aparece la versión 120 con el cigüeñal calado a 120° para disminuir las vibraciones, con cambios internos como la disminución de la compresión o una distribución más suave, y modificaciones en la transmisión y en el anclaje del motor. En Gran Bretaña se realizó una versión especial denominada Fórmula 120.