

Laverda 1000 Jota 120 grados

Buenas vibraciones

POR fin Laverda ha renovado. Acabo de pasar una semana en la fábrica de Breganze y he sido el primer periodista en probar la nueva Jota 1000 «120», ya con el cigüeñal calado a 120 grados y con una caja de cambios de gran precisión y tacto japonés.

La nueva Jota 120 rinde 84 CV a 7.600 r.p.m. y sobrepasa con facilidad la barrera de los 220 kilómetros-hora, pero la Jota con «kit corsa» siempre ha sido tan rápida como la que más de las multi orientales. La gran novedad de la Jota 120 es su finura; sí, finura, una palabra que hasta ahora nadie hubiera empleado para describir las tricilíndricas italianas. El ruido mecánico, especialmente a ralentí, es mucho menor, y el motor acusa pocas vibraciones a medio y alto régimen, mientras las vibraciones a ralentí y a bajo régimen se ven anuladas por el sistema de silentblocks para «filtrar» las pulsaciones de los grandes pistones. Y como propina extra, el durísimo embrague: por fin tiene tacto normal.

Pero la gran Jota no ha perdido su personalidad, no se ha convertido en otra «multi» amorfa. Todavía tiene sus bajos de locomotora y su explosiva respuesta desde medio régimen. Lo que Laverda ha hecho es eliminar los principales defectos, sin perder ni una

onza de la fuerte personalidad de la Jota.

Muy pocos españoles han saboreado lo que es llevar una Jota de verdad, ya que la Jota importada en nuestro país es una versión con carrocería deportiva, pero con el menos apretado motor de preparación 3cl... con una velocidad máxima de 205 kilómetroshora y unos 15 CV menos que la rabiosa versión Jota del mercado británico. Así, cuando hablo de la Jota hablo siempre de una moto que durante seis años seguidos dominó totalmente las carreras de «production» en Inglaterra y que se ha convertido en una levenda en este país.

Laverda no ha podido comercializar la Jota «de verdad» ni en Italia ni en ningún otro país europeo, salvo Inglaterra. El país de las Norton y Triumph todavía permite la circulación de motos con megáfonos abiertos y carburadores sin filtro..., aunque el piloto, y no el fabricante, es el responsable en caso de una denuncia por exceso de ruido. Es un país muy civilizado, pero desafortunamente se están imponiendo en Inglaterra las malditas leyes del Mercado Común, aun en la sede del antiguo imperio. Así, Laverda no puede seguir vendiendo en Inglaterra su Jota con megáfonos de 110 decibelios y

MOTOCICLISMO 23

Laverda 1000 Jota 120 grados

carburadores sin filtro y con un rugir de admisión como el de un Boeing 747 a punto de despegar.

Por eso Laverda se ha visto obligada a civilizar la Jota; pero una Jota con bozal y escapes discretos no sería una Jota si no fuese capaz de hacer los 220 kilómetros-hora y devorar el «cuarto de milla» en menos de doce segundos. Laverda ha trabajado tres años para reducir el ruido y las vibraciones sin perder «patada» y nervio. Y con la Jota 120, que ya está en fabricación, se han conseguido 84 CV en una tricilíndrica de 1000 c.c., sin sobrepasar el nivel de ruido permitido por el código del Mercado Común y el estado de California.

El problema principal ha sido cómo emplear árboles de levas cruzados y de gran alzada de válvulas sin que se produzca excesivo ruido de «tagués». Hace tres años Laverda invirtió en un estudio sobre resonancias de muelles de válvulas con el doble fin de consequir un control más eficaz de válvulas y también menos ruido. Este estudio comenzó en la Universidad de Padua, pero ahora Laverda tiene todo un laboratorio de instrumentos sofisticados para medir vibraciones y ruido mecánico instalado en la propia fábrica y bajo la dirección de dos jóvenes ingenieros. Todavía no han podido montar en la Jota civilizada los cruzadísimos árboles de levas de la Jota de velocidad, pero en la Jota 120 han podi-



do pasar las pruebas de ruido con un motor de 84 CV y también reducir de tal forma el

CICLO - TRIAL

BICI-TRIAL RUBIES (LA BICI CAMPEONA)

> CAMPEONATO DE OTOÑO 1981 ALEX RUBIES

VENCEDOR ABSOLUTO TODAS LAS CATEGORIAS

CICLO-TRIAL S. LLORENS DE SAVALL 1-10-81 ALEX RUBIES VENCEDOR ABSOLUTO TODAS LAS CATEGORIAS SOBRE ALEX REPLICA-LA BICI TRIALERA

INFORMATE BICI-TRIAL. RUBIES - Teléfono 658 24 95 T. Maymo, 5. S. CLIMENT DE LLOBREGAT (Barcelona) nivel de vibraciones con el cigüeñal calado a 120 grados, que simplemente no parece tener nada que ver con el motor anterior de 180 grados..., aunque de hecho se trata de una versión estrictamente derivada del tricilíndrico de 180 grados.

Los silentblocks que sirven para fijar el motor dentro de los tubos del bastidor son también producto de largos experimentos, y el resultado final es una moto con muchas menos vibraciones que la antigua tricilíndrica.

Antes de entrar en detalles, mi primera pregunta a Piero Laverda fue: «Si la moto es tan superior con cigüeñal calado a

120 grados, ¿por qué fue diseñada y comercializada con cigüeñal calado a 180 grados?»

La respuesta: «Sabemos muchas cosas ahora que no sabíamos hace diez años, y también existen compuestos de goma y fibra hoy en día que no estaban disponibles hace esos diez años. Gracias a la gran evolución en la industria del automóvil, los proveedores actuales nos pueden ofrecer silentblocks muy superiores a los de hace unos años. Hemos estado trabajando con el motor de 120 grados durante más de tres años y hemos esperado hasta perfeccionarlo total-



mente antes de intentar su comercialización. Lo más importante para nuestros clientes es que este sistema de silentblocks no requiere ningún mantenimiento..., que no es como el sistema isolástico de Norton, que obligaba a frecuentes cambios de las arandelas de distancia.»

Verdades eternas

El que quiera leer verdades eternas no debe buscarlas en pruebas de motos de calle; tal vez en la filosofía, probablemente en la religión..., pero no en las pruebas, porque en 1965 la Velocette 500, según las pruebas de la época, «ofrecía más potencia (40 CV) que la mayoría de la que los motociclistas podían dominar». En 1975, la Laverda Jota era «la reina de las superbikes, pero con el paso de los años la Jota fue alcanzada y después superada por la nueva generación de japonesas tetracilíndricas.

En nuestra última prueba a fondo de la Jota (último extra de 1980), la tricilíndrica ya tenía canas:

«La Laverda, con sus vibraciones, que comienzan por encima de 4.500 r.p.m., y su desagradable tacto de cambios, es una moto agria de llevar en tráfico (especialmente si tienes problemas al buscar al punto muerto y tienes que pasar un minuto aguantando este embrague de masoquistas. Su altura de sillín (840 mm.) es excesiva para una moto con pretensiones deportivas, porque al levantar tanto al piloto es inevitable que la agilidad del conjunto piloto-moto sufra.

No; la Laverda no es una moto ni cómoda ni agradable de llevar en tráfico.»

En su día, la Jota era más rápida y más estable que la más rápida de las japonesas, la Kawasaki Z 900. Su rapidez nos hizo perdonar sus vibraciones y su cambio desagradable, y si la Laverda se meneaba, la Kawa bailaba más aparatosamente. La primera japonesa que se mostró a nivel de la Jota en el campo deportivo era la Suzuki GS 1.000, y ahora, en 1981, la Jota lo tiene muy difícil tanto en las tiendas como en las carreras de velocidad, porque ya tenemos una nueva generación de tetracilíndricas superdeportivas que corren 220 kilómetros por hora, hacen el cuarto de milla en once segundos y medio y tienen estabilidad aceptable a altas velocidades: la Suzuki GSX 1.100, Honda CB 900 F,

MOTOCICLISMO 25

éatu tienda, comprate un prueba suerte y... ligate Rossi Réplica!!

Laverda 1000 Jota 120 grados





Honda CB 1.100 R y la Kawasaki KZ 1.000.

La tricilíndrica de 180 grados seguía teniendo su carácter, su fiel clientela y buena relación peso/potencia, junto con el mejor frenado de «las grandes». Pero como producto comercial se iba quedando cada año más descolgada. Y en 1981 Laverda se ha encontrado con un gran bajón en ventas en sus principales mercados..., Gran Bretaña, Alemania, España. Afortunadamente para Laverda, la Jota 120 ha llegado a tiempo para el Salón de Milán y para ser comercializada durante la primavera de 1982.

Y para 1983 hay algo más excitante todavía... una nueva tricilíndrica superdeportiva con bastidor tipo «trellis», con el motor colgado de un cuadro tipo SFC y con una línea tan bella, pero a la vez tan clásica y limpia, que no se me ocurre ninguna otra moto actual más atractiva. Si la Katana es el triunfo de la agresión y la espectacularidad, la Jota de 1983 es el triunfo de la discreción y el gusto clásico. Pero, desafortunadamente, tendremos que esperar más de un

RIEFFE DISTRIBUCION, S.A. Las Corts, 61 tel. 330 38 50 Barcelona-28

año para la comercialización de esta «Fórmula Uno matriculable».

Primeras impresiones

Pero, volviendo al tema, la Jota 120 no tiene una línea nueva. Mientras muchas marcas se han limitado en 1981 a presentar nuevos modelos que sólo tienen algunos cambios de detalle y de silueta, Laverda ha hecho una larga serie de modificaciones importantes al motor y cambio, sin alteraciones de estética. Sigue siendo una moto de aspecto voluminoso y con un semi-carenado fijado directamente al bastidor.

La Jota 120 es la primera fase de una renovación total. En esta moto han eliminado los principales defectos de las tricilíndricas anteriores, conservando su tacto de moto feroz, de pura sangre.







MOTOCICLISMO

Laverda 1000 Jota 120 grados

Antes de subirme en la 120 grados había hecho un viaje de Madrid a Breganze en mi Montjuic 500, además de algunas horas más rodando por las montañas de Vicenza a los mandos de una Jota «antigua» con cigüeñal calado a 180 grados. Así, la ausencia de vibraciones molestas de la nueva Jota me impresionó mucho desde el primer momento.

A bajo régimen y a ralentí se nota que el motor «flota» en el bastidor... No hay otra palabra para describir tal sensación. Los que habéis tenido una Norton Commando os acordaréis de la «flotación» del motor en sus «silentblocks» a ralentí. Pues la Jota va tiene enormes «silentblocks» que «filtran» las vibraciones muy eficazmente. especialmente a medio v alto régimen. La comparación con la Commando no es del todo correcta, porque el gran bicilíndrico de 360 grados literalmente bailaba dentro de los tubos del bastidor a ralentí, mientras el bien equilibrado motor de la Jota 120 no se mueve visiblemente. Lo que pasa es que el piloto tiene sensación de disponer de un motor montado elásticamente al bastidor... una sensación estraña en la Laverda, va que hasta ahora hemos sentido las fuertes vibraciones en el manillar y los reposapiés.

Al dar un acelerón con la «120» el motor sube de vueltas con unagran alegría y una
suavidad más japonesa que
italiana. Y la segunda sorpresa
agradable es el reducido nivel
de ruido mecánico. Antes se
oían, con la tricilíndrica, todos
los ruidos identificables de
válvulas. Ahora, el ruido
mecánico es menor y la moto
tiene otro tacto... por fin se
puede hablar de «finura» en
una Laverda tricilíndrica.

Pero todavía nos queda la sorpresa más agradable de todas. Al meter la primera marcha se nota una nueva precisión... diría que ya tiene tacto de Suzuki. Algunas veces hay un «cloc» al meter la primera, pero no sientes en el pie los roces de los tetones, como en las Laverda tricilíndricas anteriores. La segunda marcha entra con un discreto «clic» y los demás cambios se pueden hacer con o sin embrague y con la precisión de una Laverda 500 o cualquier japonesa.

Esta nueva precisión se debe al hecho de que el cambio (ya en el lado izquierdo) está totalmente rediseñado y con un tambor de selección para sustituir «el laberinto» que servía de guías de selectores en las anteriores Laverda grandes.

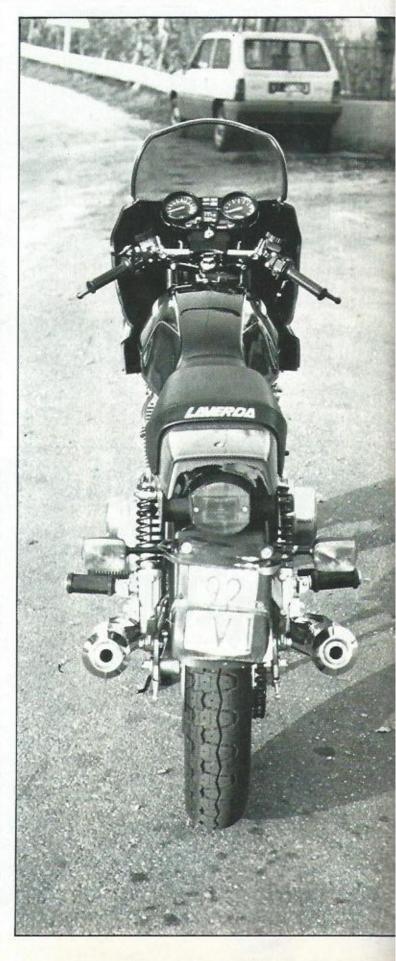
La guía del desplazable del modelo antiguo era una placa con pistas, y la única manera de conseguir un cambio preciso se conseguía a base de pulir meticulosamente las superficies de contacto entre las guías y selectores. Ahora se trata de un tambor de selección de gran precisión, como en la Laverda 500, una moto que siempre se ha destacado por su cambio.

Vista desde delante se aprecia que el motor es ya simétrico de perfil, con el encendido electrónico, montado al lado izquierdo en vez de en el mismo lado que el alternador. Ya no hay tanto peligro de rozar la tapa del alternador con el suelo en fuertes inclinaciones.

Y aunque sigue siendo una moto alta de pipa, y con un centro de gravedad elevado, han bajado el sillín 20 mm., dejándola en 820 mm.

Piero Laverda me aseguró antes de dejarme la moto que el embrague «ya era suave»; pero lo que pasa es que estando acostumbrado al durísimo embrague de las modelos anteriores, los de la casa Laverda llaman «suave» a un embrague que no es más que normal. El embrague de mando hidráulico ya tiene tacto aceptable y normal, por ello, no me extraña que el probador de la fábrica, después de tantos años rodando con cada moto fabricada, probablemente pueda activar este embraque con dos dedos.

No pude comprobar la velo-



cidad máxima por las carreteras de Vicenza, pero con 84 CV, la velocidad máxima de «más de 225 km/h.» publicada en el catálogo me parece creible. Tampoco hubo ocasión de probar la aceleración cronometrada, pero, desde luego, la aceleración inicial es sensiblemente mejor, ya que el motor sube de vueltas con finura y alegría. Saliendo de la fábrica di un fuerte acelerón en primera marcha sin estirar el embrague, y la rueda delantera se levantó del suelo, cosa que jamás me había ocurrido, involuntariamente, con una

Actualmente, Laverda está haciendo un estudio, junto con el departamento de investigación de Alfa Romeo, para encontrar la forma de reducir la aceleración de válvulas a base de nuevos perfiles de árboles de levas. Llegar a más de 100 CV (DIN) de verdad en la rueda trasera con una Jota preparada no es una idea descabellada, pero para garantizar la robustez mecánica hay que conseguir reducir la abrupta aceleración de válvulas, por eso Yoshimura sólo aconseja kits de «Stage I» para la calle, y por eso Laverda se ha limitado, por el momento, a una Jota 120 de 84 CV y 225 km/h. (según fábrica).

Laverda, en el futuro, se va



a especializar exclusivamente en motos súper deportivas, y dentro de un par de años quieren estar otra vez en los Mundiales de Resistencia y con una moto competitiva. La 120 de esta toma de contacto es el primer paso en un atrevido programa de renovación.

> Dennis NOYES Fotos: Giovanni Costantini

FICHA TECNICA

Motor: Tricilindrico transversal con cigüeñal calado a 120 grados. Doble árbol de levas en culata, dos válvulas por cilindro. Distribución mandada por cadena entre el cilindro derecho y el central. Cárteres divididos horizontalmente. Bielasde una pieza con cojinetes de agujas.

Cilindrada: 981 c.c.

Diametro por carrera: 74 × 74 mm.

Relación de compresión: 8,8:1.

Potencia máxima: 84 CV a 7.000 r.p.m.

Carburadores: tres Dell'Orto de 32 mm, Ø

Transmisión: primario por cadena, secundaria por engranajes,

Caja de cambios: cinco relaciones. Embrague; multidisco en baño de aceite.

Encendido: Bosch eléctónico.

Instalación eléctrica: bateria 12 V, 32 ah, alternador 140 W, arranque eléctico y faro 55/60 w H-4.

Frenos: dos discos delante de 280 mm. y uno detrás de 280 mm. Equipo Brembo.

Bastidor: doble cuna.

Peso en seco: 234 kg.

Suspensiones: horquilla Marzocchi de 180 mm. recorrido, y amortiguadores Marzocchi de gas atrás con 80 mm. de recorrido.

Capacidad de depósito: 20 litros. Distancia entre ejes: 1.460 mm.

Fabricante: Moto Laverda, S. p. A., 36042 Breganze (VI) Italia.

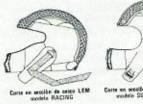
POR UNA CONDUCCION MAS SEGURA

Los errores, lamentablemente, existen Es imprescindible protegerte para intentar que no sean fatales.

Salvaguardarse, sí, pero con un casco que reuna todas las características de seguridad, perfecta visibilidad, ligereza, durabilidad y aerodinamismo.







Los CASCOS LEM reunen todos estos requisitos indispensables y algunos otros más que te proporciona mayor placer en la conducción



en SIMPSON. Cea Bermudez, 30 Teléfono 253 39 05 MADRID MOTOCICLISMO