

Zanimivo speljana gorska cesta se je strmo vzpenjala proti enem od mnogih gorskih prelazov in nebo se je vedno bolj oblačilo. Kazalec merilnika obratov se je pomikal med številkami 5 in 7. Redki avtomobili so se spoštljivo umikali na skrajno desno stran in športno razpoložen voznik dodatno opremljenega alfa romea se je vdal že po dveh ovinkih. Majhna Kalabreja, ki sta s komaj opazno delavno vneto krpala luknjo v asfaltu, nista mogla skriti iskre občudovanja v očeh ko je močna laverda jota zapela svoj crescendo...



Laverda jota je kljub veliki prostornini dovolj okreten motocikel, idealen za zavite gorske ceste, kjer dlži po športni vožnji

Se vedno ne vemo, od kod ime jota. Pri mnogih vprašanih – predvsem tehnične narave – s katerimi smo se zapletali na obisku v tovarni Laverda, smo na nenavidno ime pač pozabili. Sicer pa smo rajt dali besedo nobičinjo oranžno pobarvanemu motociklu in, lahko nam verjamate, jota je povedala veliko!

Latinska eksotika

Italijani očitno vedo, kaj delajo – Interes za ohranitev majhne serije in ekskluzivnosti – Izredne vozne kvalitete in močan motor – Motocikel za poznavalca

ŠARM

Italijani redkokej tako izrazito kažejo svoj temperament kot prav pri motociklih. Trivajna tisočkubna lepota taknega pristopa ne skriva, nasprotno, z veseljem da vedeti, od kod je doma. Veliki trivajnik ima za seboj skoraj desetletje dolgo razvojno pot, zato bi v današnji izvedbi tega motocikla težko našli še kakšno napako. Zanimivo je, da ima jota kljub litrskemu motorju izrazito športne lastnosti. Motor je seveda dovolj prožen, vendar bolj zaradi prostornine same. »Broco v zadnjico« dobi moč šele pri kakih 5500 ali 6000 obratih, takrat motocikel dobesedno poleti in krmilo je treba čvrsto prijeti. Kljub temu pa pri močnem pospeševanju ni znanega občutka lahkega srednjega kolesa, ki se sicer pojavlja pri večini današnjih motociklov. Natančno preštudirana razporeditev teže po okvirju je gotovo precej pripomogla k temu.

Imali smo »srečo«, da je deževalo in smo laverde preizkušali tudi v manj prijetnih razmerah, kjer se pokažejo hibe, ki jih na suhi cesti ne opazimo. Ne vemo, kdo si je zamislil okvir velikoga trivajnika, gotovo pa je opravil izredno delo! Jota tudi v močnem dežju ni skazila dobrega vrtisa, tudi pri večjih hitrostih od 180 km na uro je poslušno in z veliko natančnostjo odgovarjala na najmanjšo voznikovo zahtevo.

Bistvo voznih kvalitete latinske lepote je ravno v tem, da v dežju vzbuja ravno tak občutek varnosti, kot na suhem asfaltu. Pri močnej-

šem zaviranju lepo ohranja smer, pri večjih nagibih v ovinek in pri močnejšem pospeševanju iz ovinka kljub vodi na cesti zadnji del motocikla popolnoma miruje, kar je že majhen čudež. Zakaj? Laverda jota je v serijski proizvodnji brez hidravličnega blažilnika krmila!

To zanimivost smo odkrili šele proti koncu testa. V težavnih razmerah, dežju, snegu in zamotanih alpskih cestah bi blažilnik prav gotovo pogrešali. Da, laverda vas bo tudi v snegu varno pripeljala tja, kamor si boste zaželeli. Res je, da 240 kg teža italijanska doma zahteva v takih razmerah določeno mero spretnosti in previdnosti, vendar takšna preizkušnja od voz-

nika ne zahteva tiste napetosti in togosti, ki smo jo vajeni pri nekaterih težkih motociklih. Vse manevre lahko izpeljemo mehko in lahkotno, kot bi vozili kolo pol manjše prostornine.

Položaj voznika je naštudiran z vso natančnostjo. Multi-nastavljivo krmilo, ki je Laverdin patent, se lahko v kratkem času priredi na katerikoli položaj. Stikala (japonske izdelave, kakor cockpit) so priročna in enostavna, tako da vozniku ni treba razmišljati, kateri od mnogih gumbov je pravi. Kratkonožni navdušenci se bodo v prvih kilometrih nervozno presedali, saj so Italijani na joti pomaknili stopalce presaj nazaj, vendar je le en dan vožnje dovolj, da se človek tudi temu privadi.

Dolge vožnje po avtocestah so vse prej kot utrudljive. Športni položaj silni voznika za aerodinamični oklep in s polno naloženo torbo na posodi za gorivo (ki včasih nudi prijeten počitek kar med vožnjo) bi navdušen voznik brez težav prevozil tudi do 1000 km v enem dnevu. Motor daje občutek, da se ne bo nikoli utrudil, segrel se bo le na strmih klancih in vožnji v nižjih prestavah. Menjalnik je z eno besedo odličan, prestavno razmerje pa je skrbno izbrano, tako za turnega voznika kot za številne »psevdo« dirkače, katerim je jota nedvomno namenjena.

Kaj naj povemo za konec? Da je laverda jota odličen, vsestranski motocikel, zanesljiv in kvaliteten?

Res je, vendar se osnovno poslanstvo šarmantne italijanske lepote na dveh kolesih skriva drugje.

Dandanes je na trgu mnogo, morda preveč motornih koles, ki so ravno tako kvalitetni kot naša jota.

Kaj je »tisto«, kar se skriva v magičnem oranžnem motociklu, je težko zapisati. Včasih opazimo »tisto« v nostalgijem prbrisu v očeh neznanih, izkušenih motoristov, ki so v življenju prevozili stotine kilometrov na dveh kolesih, okusili vsu motoristično umetnost od Velocetta do BMW-ja, od Harley Davidsona do Honda, Kawasaki. Laverda jota ni za vsakogar!



Jota počiva ob svoji večji »sestri« TS 1200 po nasporni preizkušnji na obronkih Italijanskih Alp.