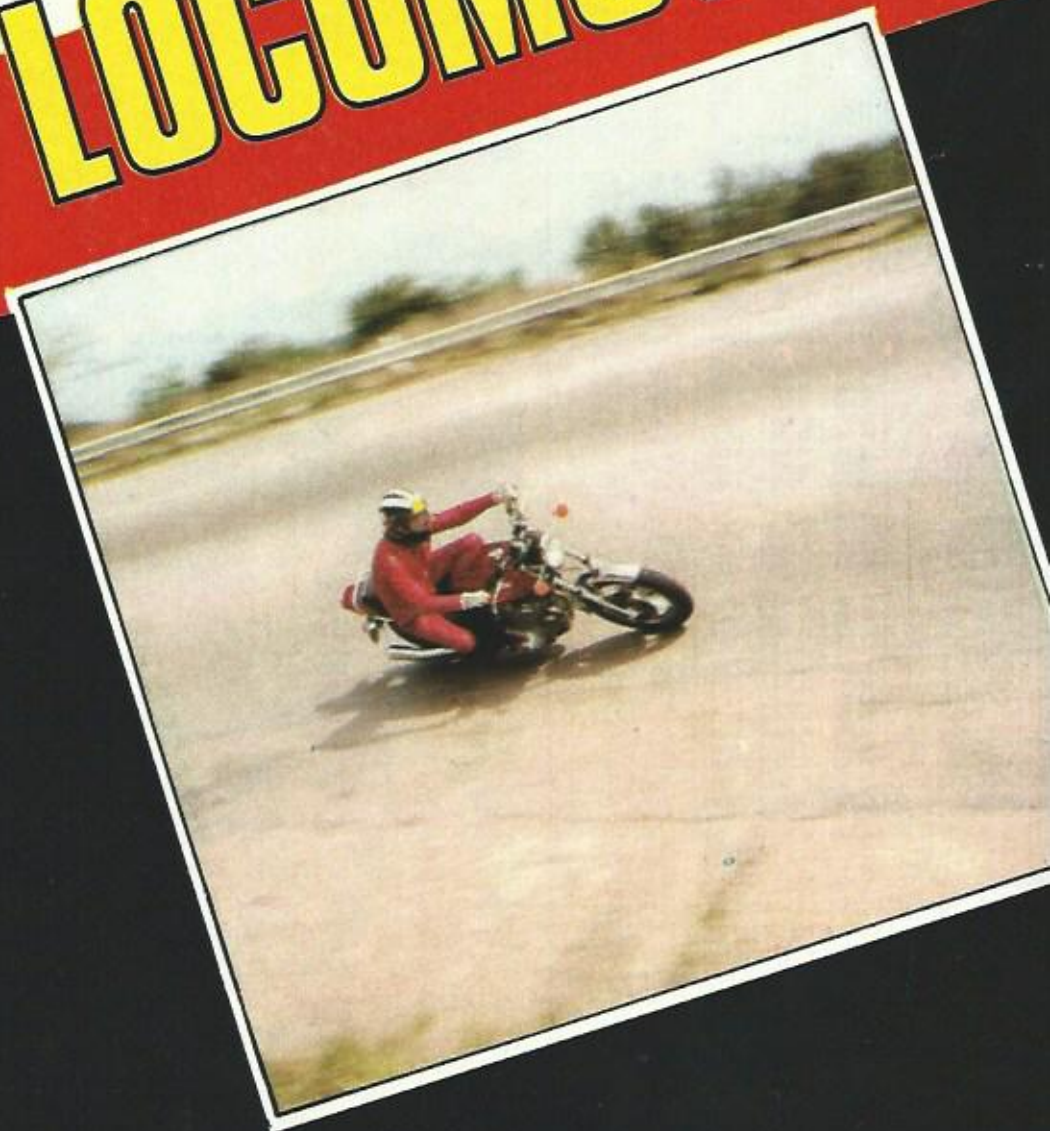






L'AUVERDA 1200

LA LOCOMOTORA



ANTONIO CASTRO



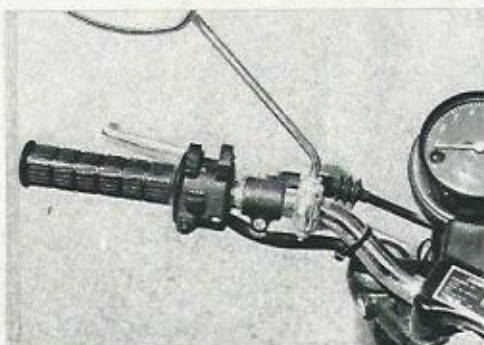
	Precio contado	Entrega inicial	A 12 meses	A 18 meses	A 24 meses
BULTACO					
Chispa 50	50.472	12.472	3.895	—	—
Sreaker 125	108.975	28.318	8.508	5.133	4.980*
Mercutio 175	106.858	26.957	8.508	6.133	4.980*
Metralla 250	153.069	39.158	11.993	8.645	7.020*
Sherpa T-74	87.818	21.984	6.970	5.024	4.080*
Sherpa T-125	107.635	27.978	8.405	6.059	4.920*
Sherpa T-250	126.213	32.312	9.943	7.167	5.820*
Sherpa T-350	142.364	36.463	11.173	8.054	6.540*
Alpina 250	126.213	32.312	9.943	7.167	5.820*
Alpina 350	142.364	36.463	11.173	8.054	6.540*
Frontera 74	104.282	26.448	8.200	5.911	4.800*
Frontera 250	151.734	37.833	11.993	8.645	7.020*
Frontera 370	157.614	40.123	12.403	8.941	7.260*
Pursang 250 MK-12	138.800	34.800	10.660	7.684	6.240
MONTESA					
Cola 25-A	45.926	11.926	3.485	—	—
Cola 25-C	48.025	12.025	3.690	—	—
Cola 49	50.836	12.836	3.895	—	—
Crono 75	106.925	27.091	8.405	6.059	4.920*
Crono 125	119.436	30.778	9.328	6.724	5.460*
Cola 74	90.030	23.196	7.073	5.098	4.140*
Cola 123	102.270	26.613	7.995	5.763	4.680*
Cola 247	123.870	30.969	9.840	7.093	5.760*
Cola 348 (78)	119.220	30.319	9.430	6.798	5.520*
Cola 348	141.150	36.249	11.070	7.980	6.480*
Cola 348-T	135.990	34.089	10.763	7.758	6.300*
Enduro 75	107.430	27.596	8.405	6.059	4.920*
Enduro 250-H6	142.835	35.934	11.275	8.128	6.600*
Enduro 360-H6	160.345	40.854	12.608	9.089	7.380*
Cappra 125-VE	110.796	27.796	8.508	6.133	4.980*
Cappra 250-VE	127.897	31.897	9.840	7.093	5.760*
OSSA					
S. Pioneer 250	121.270	30.369	9.635	6.946	5.640*
Trial 350	124.820	31.919	9.840	7.093	5.760*
Desert	144.245	36.344	11.378	8.202	6.660*
Turismo Cops 250	144.370	36.489	11.378	8.202	6.660*
DUCATI					
250 Strada	178.880	44.699	14.043	10.183	8.220*
350 Venlo	221.200	55.299	17.232	12.487	10.140*
350 Forza	214.100	54.199	16.708	12.044	9.780*
500 Twin	280.800	71.309	21.833	15.738	12.780*
500 Desmo	336.200	84.709	26.138	18.842	15.300*
900 Darmah	532.500	134.809	41.205	29.703	24.120*
SANGLAS					
400-F	206.420	51.929	16.195	11.674	9.480*
400-Y	339.800	85.309	26.445	19.063	15.480*
500-S	219.620	56.129	17.118	12.339	10.020*
500-32	256.150	64.659	19.988	14.408	11.700*
VESPA					
75-U2	68.415	17.581	5.433	3.916	3.180*
75-PN	80.920	21.086	6.355	4.581	3.720*
125-SN	72.030	18.373	5.740	4.138	3.360*
125-T3	80.920	21.263	6.355	4.581	3.720*
160	86.135	22.234	6.868	4.951	4.020*
Vespino TL	38.249	8.249	3.075	—	—
Vespino GL	43.062	10.062	3.282	—	—
Vespino NL	45.110	11.110	3.485	—	—
DERBI					
2002	176.930	45.029	13.038	9.975	8.100*
Variant SL	45.950	10.950	3.588	—	—
Variant LLAM	49.400	11.400	3.895	—	—
Variant SLE	49.950	11.950	3.895	—	—
RIEJU					
TT-74	82.790	20.956	5.560	4.729	3.840*
KS-49	43.500	10.500	3.383	—	—
T-504	52.000	13.000	3.998	—	—
PUCH					
Colera 75	107.474	27.640	8.405	6.059	4.290*
Minicross S	60.200	15.200	4.613	—	—
Minicross E	55.000	14.000	4.203	—	—
Barranca	59.300	14.300	4.613	—	—
X-30	43.000	10.000	3.383	—	—
X-30 Cross	48.000	12.000	3.690	—	—
X-20	45.000	11.000	3.485	—	—
MECATECNO					
Hobby 50	43.000	10.900	3.383	—	—

(*) En los plazos incluido seguro R. C. por un año.

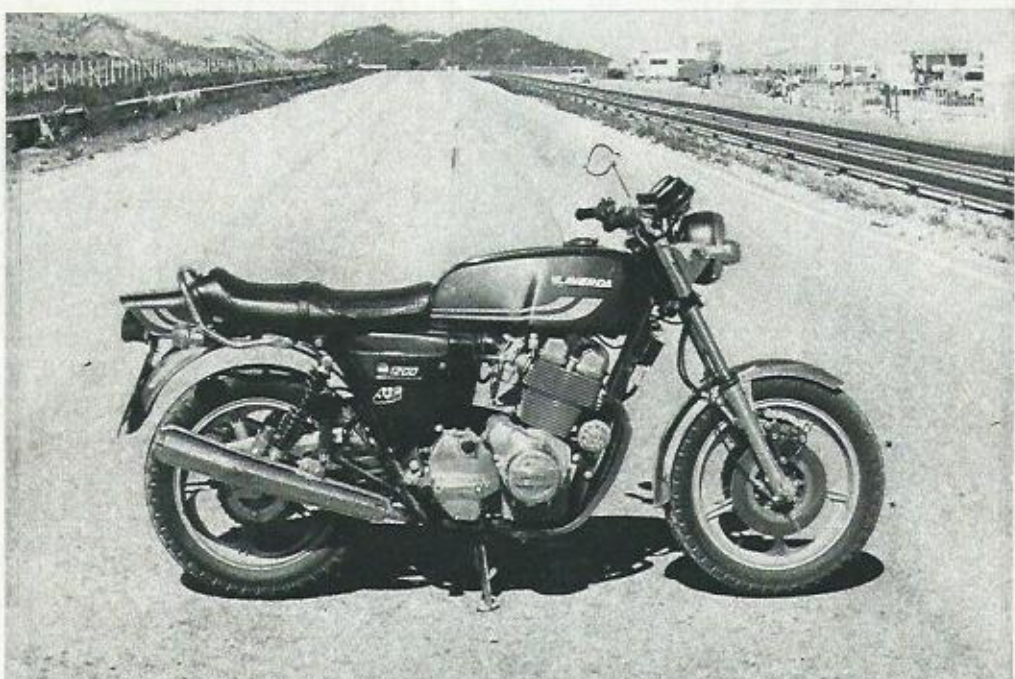
**FINANCIACION 3-6-12-18-24 MESES
SE ADMITEN USADAS
A CAMBIO DE NUEVAS
USADAS-COMPRAS-VENTA-CAMBIOS
SEGUROS A TODO RIESGO**



El motor de la Laverda 1200 tiene realmente bajos de locomotora. Su potencia puede estimarse, aproximadamente, en unos 80 CV, suficientes para llevar a esta máquina a los 200 km/h.



Nada que objetar a los conmutadores. El embrague, sin embargo, es de una dureza considerable en su accionamiento. El freno, en cambio, se puede dosificar sin ningún problema.



El caballete central sujeta a la moto pero no la levanta. La pata de cabra despierta muchas reservas. La Laverda 1200 podría quedar englobada dentro de las máquinas grandes, pero sin llegar a la de las «motos-monstruos».



Los neumáticos son los Dunlop TT-100, de gran rendimiento y un comportamiento verdaderamente ideal en mojado.



CUANDO la Laverda 1200 fue presentada en el Salón de París en octubre de 1977, las reacciones fueron variadas. Estéticamente la moto no gustaba tanto como la más deportiva Laverda «mil», con depósito más redondo y con manillares tipo sport. Pero la idea de la 1.200 era poner una Laverda tricilíndrica en ese mercado más amplio de los menos «quemados».

Mientras la «mil» ha sido siempre una moto deportiva, también apta para turismo, la 1200 es una moto de turismo con estabilidad y prestaciones suficientes para conducción deportiva. Un cambio de enfoque y de énfasis.

Probar la 1200 en 1977 no es lo mismo que probarla en 1979. En el año de su presentación era considerada como una moto enorme, quizá demasiado grande y potente. Hoy por hoy, la Laverda 1200 no parece ni monstruosa, ni super-potente, ni super-rápida. En la prensa extranjera se habla incluso de la Laverda como una máquina «ligera y esbelta». Todo es relativo. Pero mientras las motos han crecido y engordado mucho en los últimos dos años, la estatura media del ser humano no ha cambiado tanto. Hay unos límites racionales para todo.

Ahora nos toca cambiar nuestro vocabulario para poder hablar de motos, especialmente los de aquellos que empezamos a ir en moto durante la época de las inglesas bicilíndricas de los años 60. Antes de hablar detalladamente de la Laverda, tendremos que llegar a un acuerdo lingüístico sobre el significado de las siguientes palabras: pesada, ligera, potente, rápida, estable, «baile», «cabecear», complejidad.

Es difícil justificar el uso de palabras como «ligera» y «estable», con motos que pesan 250 kg. y que se comportan de una manera rarísima en virajes rápidos.

Vamos a ver lo que estas palabras parecen significar en el campo de la moto de gran cilindrada en 1979.

VOCABULARIO PARA LA EDAD DE LAS «MOTO-MONSTRUOS»

En 1965, la Royal Enfield 710 c. c. bicilíndrica se consideraba pesada en comparación con las demás europeas. Pesaba 200 kg en orden de marcha (igual que una Honda CX 500 en seco). Nuestros colegas de la prensa inglesa y americana suelen referirse hoy en día a la Suzuki GS-1000 (234 kg en seco) como una moto «ligera», y la Honda CBX, de 250 kg, recientemente ha sido calificada como «relativamente ligera para una moto de seis ci-

lindros», mientras la Kawasaki KZ-1300 sólo seguirá siendo «pesada» hasta que otro fabricante decida presentar una moto de ocho cilindros y 350 kg.

Un amigo mío de la prensa americana, escribió un buen día, hace dieciocho meses, que la Honda CBX probada por su revista era un prototipo en la fase experimental y que tenía muchos problemas todavía sin resolver. Como esto era la pura verdad, lo escribí sin pensar en las posibles consecuencias. Un mes después se encontró en la calle, y cuando le ví en Daytona estaba trabajando por su cuenta y buscando contactos con revistas extranjeras para poder seguir pagando las letras de su Suzuki y dar de comer a su familia. Ahora ha vuelto a encontrar el camino, y ya ocupa una posición importante en la segunda revista de los EE. UU., pero lingüísticamente es un hombre reformado, y recientemente me ha asombrado con ensayos sobre motos de 260 hasta 320 kg., en los cuales ha podido evitar, con el estilo y la gracia de un Nureyev, la más mínima mención de conceptos de pesadez y ligereza.

Afortunadamente, España sigue siendo diferente, y todavía podemos decir las cosas como son (aunque los jefes de las marcas nacionales de vez en cuando ponen unas caras realmente desagradables).

Pero al mismo tiempo, es evidente que no podemos seguir llamando «pesada» a toda moto que pese más de 200 kg. Tampoco podemos considerar «relativamente ligera» a una moto de 250 kg. Vamos a ver si podemos ponernos de acuerdo sobre el significado motociclista de estas palabras. Esta es lo que significan para mí, en 1979, en el contexto de motos de gran cilindrada:

Pesada: Que pese más que una Suzuki GS-1000. (Honda CBX, por ejemplo).

Ligera: Que pese menos que una GS-1000. (Ducati Darmah, por ejemplo).

Potente: Más que 80 CV (DIN) en la salida del motor. Todas las tetracilíndricas japonesas de gran cilindrada, y las Laverda tricilíndricas, más la Guzzi Le Mans y Ducati 900 SS.

Estable: Se aplica a motos que carecen de vicios importantes en conducción semi-deportiva en curvas rápidas o a alta velocidad.

«Baile»: Tendencia de moverse en la parte trasera a alta velocidad o en curvas rápidas de gran radio. Generalmente causado por problemas de amortiguación o por un basculante flexible.

«Cabecear»: Tendencia de mo-

Pese a su cilindrada y su peso, la Laverda es —dentro de sus límites— una máquina ligera y estrecha. Su centro de gravedad, no obstante, es demasiado alto, lo que se nota en las curvas enlazadas.

LAVERDA 1200

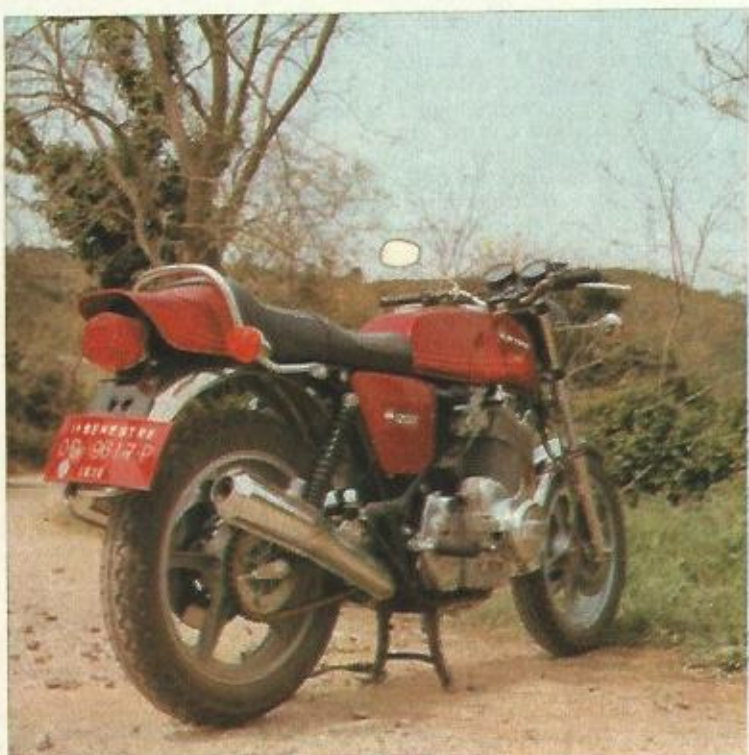


verse en la parte delantera. Un problema más serio, y generalmente causado por geometría incorrecta para velocidad alta, distribución incorrecta de pesos o por problemas con los cojinetes de la dirección. También puede iniciar una falta de rigidez en los refuerzos de la dirección.

Complejidad: Se aplica a un motor, por ejemplo, que requiere mucha mano de obra para revisiones normales (una Ducati con culata Desmo, por ejemplo, o una Honda con cuatro válvulas por cilindro).

Rápida: Capaz de rozar la barrera de los 200 km/h en condiciones favorables.

Uno de los problemas más delicados es el de hablar de la estabilidad de motos de gran cilindrada. Decir que una Triumph es muy estable y que una Suzuki GS-1000 es menor estable, puede dar la impresión de que el bastidor de la Triumph y sus suspensiones y geometría son superiores. Pero no hay moto en el mercado actual que tenga un bastidor más rígido o un basculante más fuerte que la Suzuki, ni hay moto con suspensiones más sofisticadas y eficaces que la «Suzi» con su horquilla oleoneumática y sus amortiguadores de cinco posiciones de muelle, más la posibilidad de alterar la presión de aire. Pero dadas las dimensiones y potencias de una Triumph Bonneville y una Suzuki GS-1000, la Triumph tiene menos problemas. Con 52 CV no hay fuerza suficiente como para torcer su basculante ni causar flexaciones en su ligero chasis. Con una velocidad máxima que no pasa de 180



km/h en condiciones óptimas, no hay ni «shimmy» ni «baile», y con un peso de tan sólo 188 kg, el piloto puede cambiar de trayectoria en curvas y hacer virajes enlazados con una facilidad desconocida en las «superbikes» actuales.

La Suzuki, con su motor moderno y potente (más de 80 CV en la salida del motor) no deja de ser estable cuando se la compara con otras motos semejantes en potencia y dimensiones, pero tampoco merece los elogios que reservamos para motos como la Ducati Darmah (a pesar de sus malos amortiguadores traseros) y la Triumph 750 (a pesar de sus vibraciones volcánicas).

Todo es relativo. Quiero que los puristas me perdonen por tomarme la libertad de emplear palabras como «ligera» y «estrecha» con motos como la Laverda 1200 de este ensayo, pero, nos guste o no, estamos en la edad de los monstruos, y en vez de dejar el campo libre a los japoneses, que hoy en día están haciendo algunas tetracilíndricas realmente buenas, Laverda ha seguido en la brecha con sus tricilíndricas de 980 c. c. y 1.115 c. c., y con planes de llevar la batalla al campo de las motos de seis cilindros (ver artículo sobre la V-6 en este mismo número).

Empleando el criterio de nuestra edad y comparando la Laverda 1200 con motos como la Suzuki GS-1000 y la Honda CB 900 F, podemos decir lo siguiente de la más grande de las tricilíndricas de Breganze:

Es la más ligera de las motos actuales que sobrepasan la barrera de los 1000 c. c. Su peso es casi idéntico al de la Suzuki GS-1000. Es potente y estable aún en conducción deportiva, pero con una tendencia de «baile» en curvas de gran radio o a velocidades más allá de 180 km/h. Los nuevos amortiguadores, Corte e Cosso de gas, han reducido mucho el «baile» de modelos anteriores. A alta velocidad (más allá de 160) hay movimiento en la parte delantera, pero en la moto del ensayo no era molesto y pudo haber sido por causa de una llanta no perfectamente equilibrada. No había «cabeceo».

La complejidad de su culata de doble árbol de levas, que actúan sobre las válvulas sin balancines, significa que una puesta a punto será de media jornada, y que requiere mano de obra especializada.

Es una moto rápida y capaz de superar los 200 km/h si el piloto también lo es, pero necesita mucho lanzamiento.

En Inglaterra he tenido la oportunidad de probar motos «gordas» en el único escenario para conducción al límite: los circuitos permanentes con curvas rápidas.

Lo que he descubierto es que,

por el momento, la Ducati SS sigue siendo la única moto de serie que puede hacer curvas rápidas y bacheadas con estabilidad aceptable, y que una Desmo de serie también se mueve en curvas de 160 km/h. También he descubierto que motos como la Suzuki y la Laverda, que se comportan noblemente en carretera durante conducción semi-deportiva, hacen cosas realmente alarmantes en circuito con conducción más salvaje.

Si en la prensa extranjera hay una tendencia hacia un triunfalismo algo relacionado con los ingresos que vienen directamente de anuncios de 20 páginas seguidas, aquí en España, nuestra tendencia es hacia la exageración de defectos de poca importancia, como si la estabilidad de una moto a 180 sobre baches y en un circuito bacheado, realmente tuviera interés para una persona normal y sensata.

También somos un país de derrotistas terribles. Generalmente no decimos que un piloto es mejor que otro, sino que uno es «peor» que el otro. Y generalmente, un señor que en la vida ha llevado una moto de 80 CV, en vez de aceptar las inevitables «cositas» que pasan a alta velocidad, cuando una moto pasa por encima de un bache normal a 180 km/h (reales), prefiere decir que la moto no se aguanta nada.

Porque si vamos a hablar de estabilidad en conducción al límite, tendremos que hacer una lista de las mil y una cosas que se hace a una OW-31 para adaptarla de un circuito a otro.

Ahora vamos a probar una moto ligera (que no es ligera), y estable (que se mueve mucho en conducción brutal), con un motor potente (aunque con 40 CV menos que una Kawasaki KZ-1300) y, bajo cualquier punto de vista, rápida.

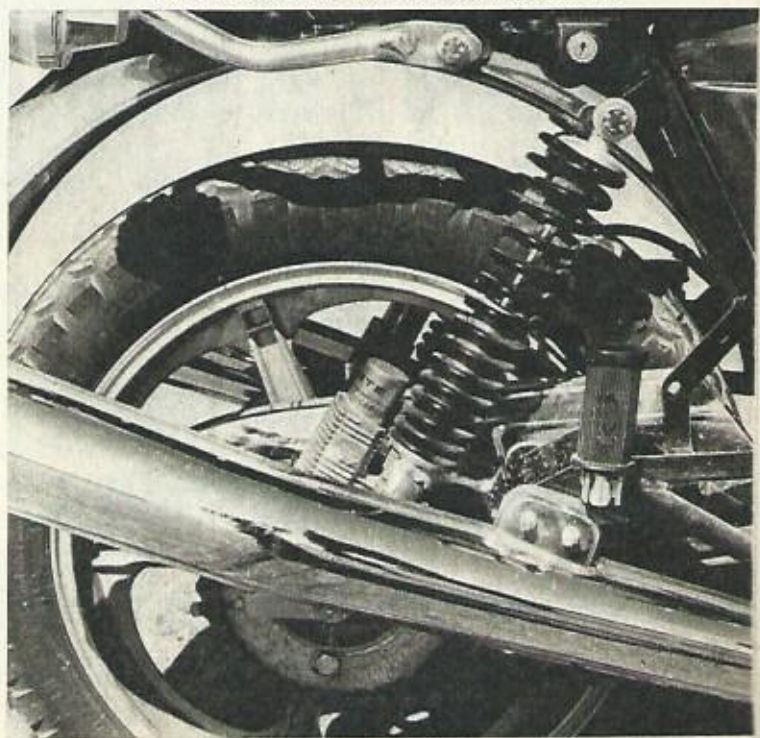
Cuesta tiempo acostumbrarse a motos como la Laverda 1200. Igual que el piloto de velocidad que pasa desde las 50 c.c. a la Fórmula 750 sin haber hecho un aprendizaje con su Yamaha 250, el piloto que salta de una 350 c.c. hasta una «super-bike» de 80 CV se expone a muchos riesgos. Siempre hay excepciones, pilotos natos que no tiene ninguna dificultad en dominar motos potentes casi desde el principio.

La mayoría de nosotros no somos así. La primera vez que probé una Laverda 1000 fue en

Laverda ha conseguido un freno trasero realmente extraordinario por su progresividad. La cadena ya no es tan buena y su duración es inferior a lo que sería de desear en una máquina de esta categoría. Los amortiguadores traseros son «Corte e Cosso» de gas y han variado ligeramente su inclinación. Cumplen a la perfección su cometido en cualquiera de las posiciones.



Pese a las críticas que ha recibido en ocasiones, la horquilla no es blanda en absoluto. Es más, incluso nos atreveríamos a asegurar que es dura. El doble disco Brembo delantero funciona a la perfección.



LAVERDA 1200

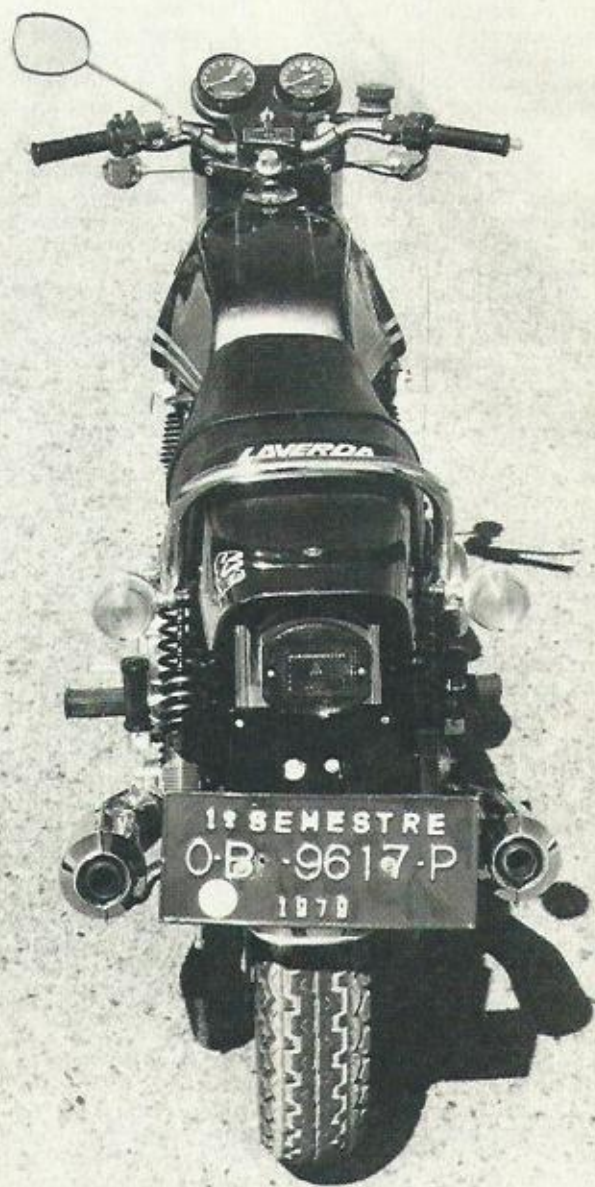
1975; una moto prestada por José María Mallof. Estaba acostumbrado a mi Norton Commando, una moto que a mí me parecía rápida y algo pesada, porque mis motos anteriores habían sido en su mayoría monocilíndricas de 350 c.c. y 500 c.c. Hice una viaje a Madrid y a 180 km/h, según reloj, me sentí tan inseguro, tan asustado, que psicológicamente no pude mantener el puño abierto el tiempo necesario para ver los 200 km/h en el velocímetro. Me prometí que jamás me complicaría la vida así con un monstruo de este tipo.

Varias cosas han cambiado en los últimos años. El encendido Bosch, que daba tantos problemas, ha sido corregido, y ya es posible rodar en agua con una Laverda. La Laverda 1200 pesa casi igual que la 980 c.c. y rinde casi la misma potencia, aunque en forma menos apretada, con más cilindrada y menos compresión. En 1975, la Laverda me parecía enorme y demasiado rápida para la calle. En 1977, la Laverda 1200 que probé en el circuito de pruebas de la fábrica, todavía me parecía «super-rápida». Ahora he vuelto a rodar con la Laverda y me ha parecido una super-bike relativamente ligera, y con un nivel de prestaciones aceptables en una moto de su cilindrada.

Por una serie de circunstancias ajenas de nuestra voluntad, hemos tenido que cambiar de motos en el último momento cuando otra marca nos dejaba colgados, y en este número hemos tenido, más por casualidad que por premeditación, dos artículos dedicados a la fábrica Laverda. Y dos artículos en los cuales me encuentro intentado resolver unas dudas sobre la actitud que debemos tomar hacia motos de la actual generación de superbikes.

La tendencia es evidentemente hacia motos más grandes. Mientras estaba escribiendo las primeras líneas de este artículo, llegó el cartero (con su Vespa 125) con una carta de nuestro colaborador John Ulrich, en USA. John dice que Suzuki está a punto de presentar una nueva moto de 1.100 c.c., cuatro cilindros, 4 válvulas por cilindro (aunque con balancines y ajuste fácil con tornillo, como en las Honda antiguas y en las Benelli), y que esta moto será la réplica Suzuki a la Honda CBX de seis cilindros. Suzuki, una de las pocas fábricas que *no se pasa* cuando habla de CV, promete potencia suficiente para hacer los 400 metros en ¡11 segundos!

Parece que Suzuki ha tenido mucho éxito el año pasado en USA debido a su cambio de imagen y que, todavía lejos de Honda



La posición de conducción es correcta. Sin embargo, la falta del carenado se deja sentir a altas velocidades. A 190 km/h., por ejemplo, el aire arranca del sillín materialmente al piloto. La Laverda 1200 es una máquina alta y, cuanto más alto sea su piloto, más a gusto se sentirá sobre ella.

en ventas totales, está dominando en la venta de motos de gran cilindrada, desbancando a Kawasaki, cuyo porcentaje total del mercado ha caído del 15 al 9 por 100.

La Kawasaki KZ-1300 probablemente será recordada como una equivocación enorme, y si Suzuki puede igualar las prestaciones de la CBX con una moto de cuatro cilindros, es incluso posible que la moto de seis cilindros en línea de 250 a 300 kg, pierda el tren.

Según fuentes dignas de muchísima confianza, pero muchísima, la nueva Suzuki tiene bastantes piezas Yoshimura en sus entrañas, y será no solamente la más rápida y la más estable, sino

también la más potente de las superbikes actuales.

En comparación, nuestra Laverda 1200 empieza a ser precisamente lo que la fábrica quiso que fuese cuando fue presentada: una Gran Turismo de gran cilindrada.

Debido al hecho de que los importadores en distintos países europeos han querido dar a la 1200 una imagen falsa, han publicado algunos países cifras de 90 CV y 95 CV. Como es sabido por todos, la fábrica Laverda no publica datos de potencia máxima.

Empleando las prestaciones de la moto en relación a su área frontal se podría estimar una potencia de 80 CV. Suficiente para

La Boutique de la Moto

Mejía Lequerica, 16. Tel. 4470039. Madrid-4

Distribuidor

MONTESA

Recambios

TODA CLASE DE PRENDAS
DEPORTIVAS Y ACCESORIOS

LAVERDA Benelli

BMW MORINI

VEN COMPRUEBA NUESTRAS
FACILIDADES

llegar a 200 km/h en condiciones favorables.

EL MOTOR

A pesar de un alto y molesto nivel de ruido mecánico, las Laverda tricilíndricas tienen fama de una vida mecánica muy larga. Partiendo desde la base de la 980 3CL, se ha hecho una versión menos apretada y más rápida a base de un incremento del diámetro, desde 75 mm hasta 80 mm, conservando la carrera de 74 mm. La compresión ha bajado de 9:1 a 8:1, y se consigue unos CV más pero a regímenes más bajos.

Los bajos son tremendos y llevando la moto a 4.000 r.p.m., tan sólo se puede ir bastante deprisa por carreteras sinuosas sin forzar el gran motor en absoluto.

Esto es exactamente lo que la familia Laverda quería. Una versión menos paretada y capaz de mantener velocidades de cruceo suficientes, incluso para satisfacer a los alemanes que realmente van a 170 durante horas y horas en sus «autobahn» (sin límite de velocidad).

Pero la sorpresa desagradable para Laverda fue que los ingleses y los alemanes pedían más potencia. Roger Slater, el importador inglés, decidió superar este problema de imagen con un cambio de escapes y árboles de levas. Con los árboles de levas de la Jota y con el especial sistema de escapes «Made in England» (pero diseñado en la fábrica italiana), se convirtió la 1200 en la «Mirage».

No creo que la idea haya gustado mucho a los artifices de la moto, porque la Mirage, con los mismos carburadores de 32 mm, no se mostró al principio tan rápida como la Jota. Me imagino que Lucciano Zen, de Laverda, se echaría las manos a la cabeza preguntándose: «Si los ingleses quieren una Jota, ¿por qué no compran una Jota?». Pero, al final, a base de trabajar con la car-



buración y eliminar el filtro de aire, llegaron a sacar 87 CV de la Mirage, tres menos que la Jota, y lograron conseguir velocidades cronometradas en 218 km/h en un solo sentido (con promedio de unos 212 km/h).

Pero, con pistones de 8:1 y de gran diámetro, la 1200 tiene un carácter distinto al de la Jota. Su punto fuerte es su amplia y muy plana gama de potencia. La diferencia entre 80 CV dosificables y 80 CV bruscos es importante. Mientras la 3CL tiene un tirón fuerte y menos potencia desde pocas r.p.m., la 1200 empieza a rugir desde 2.000 r.p.m. y sigue aumentando ruido y potencia en forma progresiva, hasta llegar a su cumbre en las 7.000 r.p.m.

Las vibraciones primarias del motor tricilíndrico con cigüeñal calado a 180 grados (los dos pistones exteriores llegan al p.m.s. cuando el pistón central llega al p.m.i.), se notan si estás acostumbrado a motos tetracilíndricas. Sobre las vibraciones hay demasiado escrito y me acuerdo de que, cuando probé la primera Laverda, me pareció que vibraba muy poco, porque la estaba comparando con mi Norton. Ahora tendría que decir que vibra sensiblemente más que una Suzuki o una Kawasaki tetracilíndrica. Pero llegué a Calafat después de un viaje a buena velocidad desde La Floresta, sin notar ningún hormigueo en las manos ni en los pies.

El cambio es bueno y preciso, pero el ruido al meter la primera sigue siendo molesto; también hay un «cloc» al meter la segunda. Y, como siempre, el embrague de la Laverda es muy duro de tacto. En la moto de ensayo me era difícil encontrar el punto muerto en parado y no era muy agradable pasar dos minutos con el embrague apretado, esperando el cambio de luces de semáforo. En un par de ocasiones, toqué el

M. SANCHEZ REMOLQUES



Donoso Cortés, 40
Telef. 447 45 53
MADRID

- MOTOCICLETAS CAMPO Y CARRETERA TODAS LAS MARCAS, NACIONALES Y EXTRANJERAS.
- SE ADMITEN USADAS A CAMBIO DE NUEVAS.
- MINIMA ENTRADA Y RESTO HASTA 24 MESES.
- REMOLQUES IMAP PARA MOTOCICLETAS, NAUTICA Y CAMPING.
- VENTA Y MONTAJE DE ENGANCHES PARA TODOS LOS MODELOS DE COCHES.
- FINANCIACION DE REMOLQUES CON ENGANCHE.
- GESTORIA.
- GRAN «STOCK» EN MOTOCICLETAS USADAS.

botón de paro para poder descansar la mano y encontrar el punto muerto. Con más práctica cogí el hábito de meter el punto muerto antes de parar, pasando directamente a p.m. sin parar por primera.

ESTABILIDAD

Con mi peso, la horquilla no se mostraba nada blanda, aunque he leído que probadores que pesan más han encontrado demasiado suaves los muelles de la horquilla Marzocchi. Incluso la encontré bastante rígida. De noche, vi que el haz de luz daba brincos continuos en las carreteras secundarias. Para suavizar un poco la suspensión trasera, Laverda ha cambiado el ángulo de los amortiguadores (Corte e Cosso de gas). Aún con carreteras ligeramente bacheadas, no encontré blandos los amortiguadores en ningún momento y sólo los puse en la posición dura cuando probé velocidad punta.

Comparada con una japonesa, la Laverda tiene un tacto duro y deportivo, menos cómodo que la Suzuki, por ejemplo, que tiende a pecar de blanda en la horquilla, aún con el máximo de presión en la horquilla. Pero no quiero dar la impresión de que la Laverda es más estable en virajes que la Suzuki. No creo que lo sea. La diferencia está en el «feed-back», en el contacto entre piloto y carretera. Con la Laverda, una vez que me acostumbré a su tacto, me sentí a la vez menos cómodo y mejor «informado» de las imperfecciones y cambios en la superficie del asfalto.

Los reposapiés son altos y, para un piloto que se «cuelgue» en conucción semi-deportiva, no habrá problemas de falta de distancia entre el suelo y las estriberas. No son plegables, por eso.

En curvas lentas y en una serie de virajes enlazados, se nota el alto centro de gravedad de la moto. La altura del sillín es de 84,5 cm, y sólo un piloto realmente alto se encontraría totalmente cómodo en parado con esta alta máquina.

Los Dunlop TT-100 siempre me han gustado porque los conozco y tengo enorme confianza en ellos, quizá por razones más psicológicas que racionales. Pero en agua son muy buenos y advierten perfectamente cuando se acercan a su límite.

La tendencia en Japón marcha hacia las llantas de 17, con neumáticos muy gordos, pero sobre el buen 4,25 x 18 trasero de la Laverda me encontraba muy a gusto. Laverda ha experimentado con la idea de llantas de 17, pero han encontrado mejor estabilidad con un 4,10 x 18 delante y un 4,25 x 18 detrás. Estando acos-

tumbrado a ver neumáticos más gordos en motos de gran cilindrada, mi primera impresión fue que faltaba goma... pero era ilusión óptica.

Sobre las diferencias específicas en estabilidad entre la Laverda y su rival directa, la Suzuki, se puede decir que los únicos contrastes importantes se encuentran en el campo de la conducción muy deportiva. En dos curvas enlazadas, cuando hay que cambiar la moto de golpe de una inclinación a otra, la Suzuki inevitablemente tiene tendencia de «sacudir la cabeza» brevemente, mientras la Laverda se mantiene rígida y firme. La Suzuki da impresión, sin embargo, de ser más fácil de llevar porque sus mandos son más suaves, especialmente el puño y el embrague.

En lo que se refiere a la conducción normal y semi-deportiva, uno tendría que ser muy exigente para encontrar defectos en el comportamiento de la Laverda. A 200 km/h, la moto no se «torcia» ni bailaba, aunque desde 160 km/h mostraba una ligera tendencia a mover la cabeza, tendencia que nunca llegó a producir un «shimmy».

El famoso baile de las tetracilíndricas se puede provocar en la entrada de curvas rápidas, especialmente si entras con el gas cerrado... que es equivalente a entrar en la curva pisando el freno trasero.

PRESTACIONES

Llegar a los 200 km/h no es imposible. Incluso hay más, si quieres aplanarte sobre el depósito y dejar que se pase de vueltas. El límite teórico de este motor de 74 mm de carrera es de unas 8.000 r.p.m. Pero pese a que los ingleses obtuvieron una velocidad máxima en el circuito de Mira de 212 km/h, mis datos son otros. He conseguido una velocidad máxima de 209 km/h a favor del viento y de 203 km/h contra el viento. Es decir, que el promedio de dos pasadas en un mismo recorrido y en distinto sentido ha sido de 206 km/h.

Con el error de velocímetro de 5 por 100 medido a 160 km/h se ve que la Laverda 1200 es una de las pocas motos que realmente alcanza la cifra de 200 km/h reales. Pero, para ir de prisa en quinta marcha hay que aplanarse del todo, pero del todo, y llevar un mono de cuero. Con el piloto sentado en la posición normal, la moto puede más que el piloto, ya que a 190 el viento es casi suficiente como para arrancarle a uno del sillín. Un carenado como el que se monta en la Laverda especial de color negro y dorado para celebrar el 25 aniversario de la marca, no iría nada mal con la 1200.



El cuadro de instrumentación es correcto y la lectura de los números se realiza sin dificultad alguna. El error del velocímetro es bastante escaso y la zona roja del cuentavuelvas se sitúa en los 6.500 r.p.m. La colocación del manillar es buena.

La aceleración en los 1.000 metros salida parada es de 25,8, comparada con el promedio de 24,8 que sacamos en nuestro ensayo de la Suzuki. (Estamos siempre hablando de promedios en dos sentidos sobre un mismo recorrido base.)

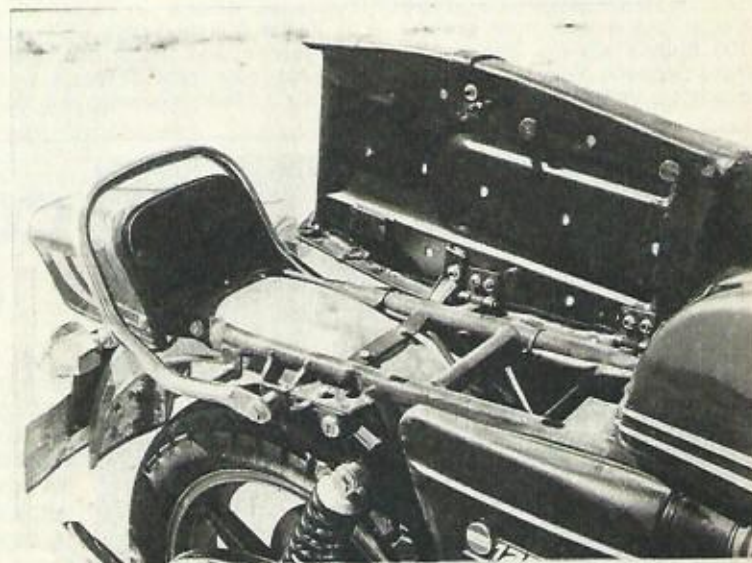
No estoy nada convencido de este crono, ya que la moto de prueba necesitaba más kilómetros para soltarse. La carburación tampoco era perfecta. Aun en condiciones óptimas y con una perfecta puesta a punto, no creo que igualara a la GS-1000, pero con una 1200 totalmente rodada y perfectamente a punto podría lograrse un promedio de 25 segundos.

Es decir, la 1200 es una de las motos más rápidas de la actualidad, aun con relación de compresión en 8:1.

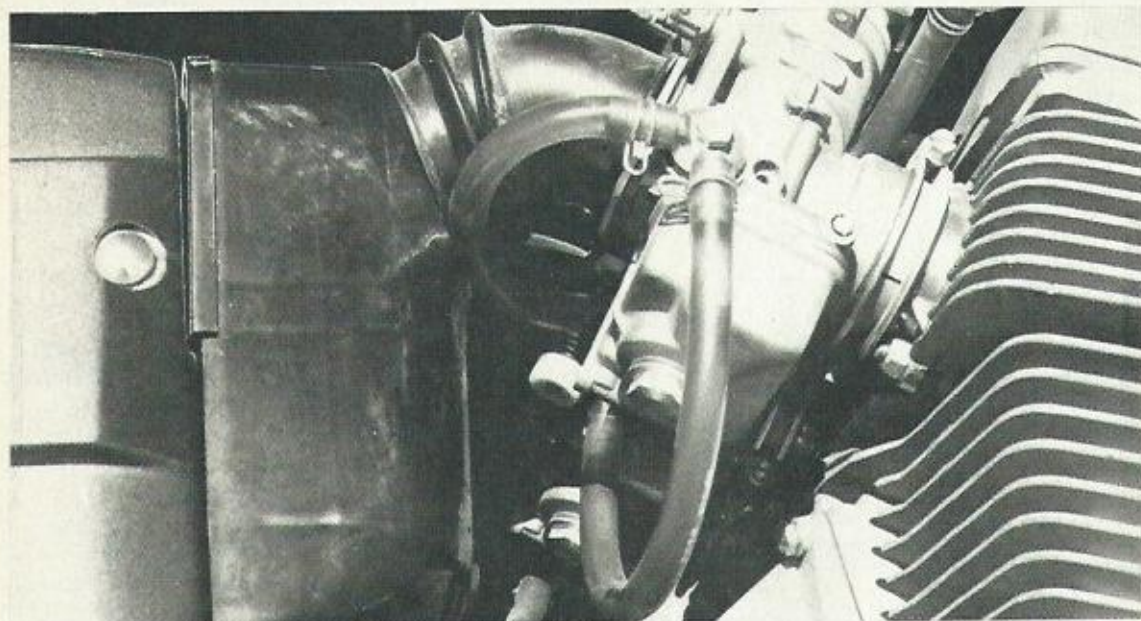
EN CARRETERA

La sensación de llevar la 1200 es de tener siempre potencia en reserva. A 4.000 r.p.m., la velocidad real es de unos 106 km/h.

Una velocidad de cruceo fácil para este motor sería de unos 160 km/h. Aun a 170 km/h reales, el tricilíndrico de 1.115 c.c. está en su zona de par máximo y lejos de su línea roja. Yendo a Calafat y con muchas ganas de ver la primera batalla entre Tormo y su Bultaco 125 contra las Derbi de Nieto y Grau, mantenía una velocidad de unos 175 km/h, llegando a 185 km/h de vez en cuando. Estas velocidades serían excesivas para muchas máquinas de gran cilindrada, pero con la 1200 se llega a 160 km/h (reales) a 5.500 r.p.m. (de reloj). El problema es



El espacio libre de la Laverda 1200 es muy amplio. Lleva sillín abatible y gancho para el casco con llave y un equipo de herramientas completísimo, que incluye hasta una pequeña aceitera para el mantenimiento de la cadena.



Los carburadores son Dell'Orto, de 32 mm de diámetro.

de aguantar la paliza que el viento te va dando este ritmo.

Después de probar la Guzzi SP 1000 del número extra anterior de MOTOCICLISMO, he empezado a entender el porqué del carenado en motos de gran cilindrada.

En autopista, la Laverda no me hizo ni extraños ni «bailes» y cuando llegué al cambio de asfalto, al entrar la provincia de Tarragona, el temido suelo rizado con «drenaje» para evacuación del agua no afectó a la Laverda casi nada. Sobre esta nefasta superficie, sin embargo, es siempre prudente «cortar». Después venían los vientos de la zona de Calafat, con ráfagas que querían cambiar a la Laverda de carril. Un pequeño susto, motivado por una ráfaga de viento en la salida para Hospitalet de los Infantes, fue suficiente para convencerme de que lo prudente sería hacer los últimos kilómetros a 80 por hora. Esto del viento lateral es algo que afecta más a una moto grande con mucha silueta, que a una moto pequeña. Con la 1200 tuve que hacer un poco de lucha libre

con los manillares durante los últimos kilómetros.

A la vuelta de Calafat, ya con menos viento, adopté una velocidad tranquila de 120 km/h, mientras pensaba en las carreras y en la soberbia victoria de Morante en 250 c.c. A unos 120 km/h y 4.300 r.p.m. en el cuentavuelts, iba tranquilamente escuchando el ruidito fuerte, ronco y seco de los escapes, pensando en las perspectivas de un campeonato nacional de 250 c.c. que va a ser muy emocionante. A 120 km/h, con una Laverda 1200 puedes gozar del paisaje, adoptar una postura normal, pensar en lo que quieras (como el campeonato de 250 c.c., por ejemplo) y, cuando quieras, un golpe en el puño es suficiente para abrir los tres carburadores de 32 y experimentar una aceleración relámpago.

Las comparaciones entre coches y motos pocas veces son acertadas, porque un Ferrari es un Ferrari y una Honda CBX es una Honda CBX. Pero, con una Laverda, hay tanta potencia en reserva en todo momento que la

sensación es algo semejante a la de llevar un coche deportivo. No hace falta tanta potencia. Con una Benelli 500, por ejemplo, se puede viajar a 140 km/h, pero como dijo Alfonso González Cort en una carta publicada en nuestro «Motocoloquio», «la motocicleta, hoy por hoy, no es un medio de transporte, sino un deporte de lujo». Y la única justificación de una moto de 80 CV y 575.000 pesetas es que te da una sensación de potencia sin límites. No es lo mismo viajar a 120 km/h con una moto, cuya velocidad máxima sea de 150 km/h, que hacer los mismos 120 km/h a pocas vueltas con una moto de 200 km/h. Sí, desde luego, comprar una moto como la Laverda es comprar un bojeto de gran lujo, especialmente en España, pero el nivel de aceleración que ofrece una Laverda 1200 no se puede obtener con ningún vehículo de cuatro ruedas. Pero, al mismo tiempo, la Laverda es grande sin llegar a ser una máquina realmente monstruosa. En una serie de curvas montañosas, motos

pequeñas como una Guzzi V-50 (por ejemplo), irían más deprisa que una Laverda 1200. Tampoco sería prudente para el dueño de una 1200 meterse en picadas con un quemado con una Ducati Vento. Pero, con este alto y largo vehículo de 80 CV y 230 kilos en seco, se puede disfrutar en curvas tipo Montseny sin experimentar problemas de estabilidad; se pueden hacer viajes largos a un ritmo fuerte sin sobrecalentar el motor, o a 120 km/h y régimen bajo. Es una moto de línea agresiva e imponente que va más rápida de lo que la gran mayoría de nosotros queremos o sabemos ir, y lo hace sin girar a regímenes altos. Sus bajos son más de bicilíndrica que de multi, pero, por encima de las 5.500 r.p.m., sube de vueltas con el brio de una tetracilíndrica.

Con los árboles de levas de la 3CL, la 1200 se acaba en las 7.500 r.p.m. Pero la misma moto con árboles de levas Jota rinde su potencia máxima en 7.800 r.p.m. y gira hasta 8.000 en las marchas intermedias. Respetando la línea roja de 6.500 r.p.m., existe plena garantía de una vida mecánica larga (promedio de velocidad lineal de pistón: 16 metros por segundo). Además, da cierta confianza saber que en el campeonato inglés para máquinas de serie, las Laverda Jota, con los mismos muelles de válvulas y los mismos cigüeñales y cojinetes, hacen temporadas enteras a 8.000 r.p.m. (19,7 m/s).

Así, la Laverda 1200 rinde su potencia máxima de unos 80 CV a un régimen seguro y tranquilo y no a una velocidad lineal de pistón «peligrosa», como la nueva Honda CB 900 F, que tiene uno de los motores más apretados que jamás se han puesto a la venta al público.

LAS COSAS COMO SON...

Pero la Laverda no tiene la figura de una japonesa. En comparación con una Kawasaki, por ejemplo, hace un ruido mecánico



CONDUCIR LA HOBBY UN JUEGO DE NIÑOS

La Hobby 50 de Mecatecno solo tiene tres mandos, todos ellos en el manillar, muy a mano. Su motor, Franco Morini, fabricado en Italia especialmente para motos infantiles, es suave, dócil y totalmente automático, sin cambio, embrague ni descompresor. Se arranca fácilmente, sin esfuerzo. El asiento es bajo, para que cualquiera llegue al

suelo con facilidad... Todo ello para que conducirla sea un juego de niños.



Avenida Piera s/n Tel 593 35 29
Martorellas-Barcelona

fuerte, vibra, el cambio es menos preciso, especialmente al meter la segunda en salidas rápidas. El punto muerto es difícil de localizar y, aún con 750 kilómetros, seguía siendo virtualmente imposible encontrarlo con la moto parada y el motor caliente. La moto se sube al caballete con suma facilidad... porque no sube. Las dos ruedas quedan en contacto con el suelo y con peso encima, y para cambiar una rueda o engrasar la cadena hay que ir buscando maderas para colocar bajo el caballete. La pata de cabra no inspira confianza.

Esta cadena no tiene ni la mitad de la vida de la cadena D. I. D. con grasa dentro de cada eslabón (y con juntas de goma). Antes de probar en viaje largo una cadena D. I. D. pensaba que la única solución para motos de 80 CV. sería la transmisión secundaria por cardan, pero ahora estoy convencido de que las mejores cadenas japonesas pueden con motos aún más potentes que la Laverda. Hasta ahora, he hecho 13.000 kilómetros con una cadena D. I. D. y una moto de más de 80 CV. y parece tener todavía otros 5.000 kilómetros de vida (aunque el desgaste es más rápido en viajes largos).

Con la Laverda tuve que ajustar la cadena tres veces en los primeros 700 km., aunque la cadena convencional suele estirar desproporcionadamente más en los primeros kilómetros. Aunque una cadena japonesa en España vale hasta 14.000 pesetas, creo que la vida sería cuatro veces más larga que la vida de una cadena convencional en una moto como la 1200.

Y, al final de nuestra lista negra, hay que decir que el consumo ha sido elevado. La carbu-

ración no era perfecta y esto puede haber perjudicado no solamente los cronos en el kilómetro desde salida parada, sino en el consumo total. Sin embargo, el consumo de casi 9 litros por 100 a 140 km/h. corresponde casi perfectamente con el de la Laverda 1200 que probé hace dos años.

FRENADO

Los tres Brembo ofrecen un frenado potente y dosificable. Los dos delanteros tienen buen tacto y poca tendencia a bloquear la rueda, mientras que el trasero me gustó enormemente. Si a mucha gente la idea de un freno trasero a tambor todavía les parece más lógica que un disco, es porque muchas fábricas montan discos excesivamente bruscos en la rueda trasera. Mis impresiones sobre el frenado ha sido positivo, pero una combinación de lluvias y prisas para salir hacia el G. P. de Austria no permitió la prueba de frenado desde 75 km/h. para poder ofrecer datos orientativos y comparativos.

DETALLES Y ACABADO

Los mandos e instrumentos, originalmente diseñados para Suzuki, siguen siendo buenos y de fácil lectura y manejo.

El cromado de los escapes cambió a un color dorado en muy poco tiempo, confirmando que la carburación o la puesta a punto no era perfecta. En general, el cromado Laverda siempre ha sido ejemplar y sigue siéndolo. La pintura es también excelente. La Laverda y Moto Guzzi parecen ser las dos fábricas italianas que alcanzan los mejores niveles de pintura y atención al detalle.

El control del aire («starter»), sin embargo, sigue estando lejos de los carburadores y lejos del tablero (bajo la parte delantera del depósito, al lado izquierdo).

La moto viene con un juego bastante completo de herramientas que incluye una pequeña aceitera que sirve para recordarnos el mantenimiento de la cadena.

El sistema eléctrico con encendido Bosch, alternador de 140 w. y una gran batería de 32 amp. cumple con su deber. Y menos mal, porque arrancar la Laverda al empujón en frío por la mañana, en caso de quedar sin batería sería una hazaña digna de Sansón. La moto va desprovista de palanca de arranque. Durante este ensayo siempre arranqué al primer toque del botoncillo, tanto en frío (con uso del starter) como en caliente.

El faro Bosch de iodo es super-potente, especialmente la luz larga, y permite un ritmo alegre en carreteras desconocidas de noche.

Las llantas «Flam», fabricadas en la antigua fábrica Aermacchi, que ahora pertenece en parte a la familia Laverda, son de cinco «palos» con un WM-3 delante y un WM-4 detrás. No encontramos imperfecciones de ningún tipo.

En resumen, la Laverda 1200 es una moto grande, pero no enorme, con estabilidad comparable con la de la Suzuki GS-1000, considerada hoy por hoy como la mejor de las japonesas de 1.000 c.c. Sus prestaciones son suficientes para una velocidad punta de 200 km/h. en condiciones favorables y su aceleración y enormes bajos hacen de ella una moto muy satisfactoria de llevar en autopista y en carreteras con curvas rápidas. Buscar

la manejabilidad de una moto más ligera y con centro de gravedad más bajo, como una Guzzi o una Ducati en una multi es inútil. Tenemos que comparar la Laverda directamente con motos como la Kawasaki 1000, Suzuki 1000, Yamaha XS 1100. Y, aún en compañía tan ilustre, la Laverda sigue siendo competitiva en todo: en velocidad punta, en aceleración, en estabilidad y en nivel acabado. Su precio es superior en el mercado libre, pero en España se vende por un precio inferior al de la misma Kawasaki KZ-1000.

Mientras las marcas japonesas cuentan con fondos para invertir millones y millones en publicidad, Laverda ha ganado en Europa un prestigio enorme sólo a base de sus resultados en carreras de «production» y de lo que cuenta la gente que las lleva. A pesar de ruidos mecánicos (que son totalmente normales y no deben ocasionar preocupación) y un cambio algo lento entre primera y segunda, la 1200 tiene un carácter sumamente europeo y totalmente distinta de las tetracilíndricas actuales.

Ya no es la moto más rápida del mundo (aunque su hermana menor, la Jota sigue disputando este honor con la CBX y la KZ-1300) pero, por fin, la gente ha llegado a entender que la Laverda 1200 nunca fue diseñada para ser una moto super-deportiva, sino una máquina de gran cilindrada apta tanto para turismo como para conducción semi-deportiva. Es mucho menos nerviosa que la Jota, pero con una gama de potencia más ancha que la Mancha.

Dennis Noyes

Fotos: José Vilá Latorre y Javier Herrero

FICHA TECNICA

Motor: Tricilíndrico transversal, cuatro tiempos, doble árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro. Cáteres divididos horizontalmente. Cilindrada: 1.116 c.c. Diámetro-carrera: 80 x 74 mm. Relación de compresión: 8:1. Carburadores: Tres Dell'Orto con difusor de 32 mm. Transmisión: Primaria por engranajes y secundaria por cadena. Embrague: multi-disco en baño de aceite. Encendido: Bosch electrónico. Frenos: Brembo, dos discos de 280 delante, uno de 280 detrás. Suspensiones: Delante, horquilla Marzocchi; atrás, amortiguadores Corte e Cosso de gas, con cinco posiciones de muelle. Bastidor: doble cuna cerrado. Peso en seco: 229 kg. Potencia máxima: no declarada por el fabricante; aprox.: 80 CV a 7.500 RPM. Velocidad máxima (según fábrica): 210 km/h. Precio «en la calle» y sin seguro: 575.000 pesetas.

CONSUMO

Itinerario fijo: Barcelona, Sant Cugat, autopista hasta Sant Celoni, subida a Montseny y vuelta por autopista hasta la Floresta: 148 km. con 12,6 litros: Promedio, 8,5 litros/100 km. Conducción deportiva con velocidad de crucero «alta».

- A 100 km/h. reales: 6,4 por 100 km.
 - A 120 km/h. reales: 8,1 litros por 100 km.
 - A 140 km/h. reales: 8,9 por 100 km.
 - A 160 km/h. reales: 9,7 por 100 km.
- Consumo total del ensayo: 742 kilómetros con 66 litros; promedio 8,9 litros por 100 km.

ERROR DE VELOCIMETRO

Velocidad leída	Velocidad real	Error	Porcentaje de error (de la cifra leída)
80	74,5	5,5	6,8
100	95	5	5,0
120	114	6	5,0
140	133,5	6,5	4,6
160	152,5	7,5	4,6

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 206 km/h. (1).
1.000 m. salida parada: 25,8 (1).

(1) Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base en busca de las mejores prestaciones en conducción deportiva sin exageraciones.