

EXCLUSIVA SOLO MOTO

TOMA DE CONTACTO: LAVERDA 1200

LA PRIMERA "GRAN" EUROPEA

La existencia de la Laverda 1200 representa el secreto más grande que jamás he tenido que guardar. Ahora puedo decir que un mes antes de su presentación en el Salón de París, ya había conseguido para SOLO MOTO un ensayo exclusivo de la super potente Laverda en el circuito de pruebas de la misma fábrica en Breganze, Italia. Los hermanos Laverda, Massimo, el joven director ejecutivo y Piero, el aún más joven gerente técnico, me pidieron que guardase el secreto hasta que ellos decidieran presentar el nuevo modelo. En principio pensaban en el Salón de Milán, pero, creo yo, rumores sobre las nuevas japonesas de gran cilindrada, Suzuki 1000 c.c., les hicieron adelantar la fecha de mitades de noviembre (Salón de Milán) hasta mitades de octubre (Salón de París).

En otro número próximo haré un reportaje completo sobre mi visita a Moto Laverda y Ducati Meccanica (donde probé la 350 bicilíndrica de 90 grados). Pero aquí va la toma de contacto con una moto considerada por muchos como la estrella del Salón de París.

Aquí en SOLO MOTO estamos divididos de opinión sobre el futuro de la moto de calle. Yo soy de la banda que piensa que las cilindradas del futuro van a seguir aumentando, hasta 1400 y 1600 c.c. En los Estados Unidos, mi país de "origen", tenemos un dicho: "You can't beat cubes". Una traducción literal no tendría mucho sentido, pero el significado es que, la manera más segura de ganar performance es aumentando cubicaje. La filosofía de "cubes" ha sido la causa de la existencia de la Harley-Davidson 1200 Sportster, una moto deportiva derivada de la Electra Glide, que, a base de muchas "pulgadas cúbicas", puede igualar la aceleración y velocidad punta de otras motos con motores más sofisticados tecnológicamente pero con menos cilindrada. Y esta filosofía de gran cubicaje incluso tiene ventajas mecánicas ya que un motor de gran cilindrada puede rendir muchos CV sin hacer muchísimas vueltas por minuto...

Además, hay que reconocer que los "agujeros" grandes no pesan más que los "agujeros" pequeños y en la mayoría de los casos el aumento de cubicaje consiste en un incremento en el diámetro del cilindro. Con pistones algo más pesados y una superficie de pistón más amplia, el número de r.p.m. disminuye, pero, como regla general (hablando en términos muy generales) la potencia se incrementa y la gama de r.p.m. utilizable se extiende. Una Yamaha 350 es una Yamaha 250 con agujeros más grandes... y la diferencia es considerable mientras el "paquete" pese igual. Dejando los circuitos, donde hay límites de cilindrada por cada categoría, entramos en el mundo de la moto de turismo. El motor de la Norton Comando subió de 745 c.c. a 828 c.c. a

base de un incremento en diámetro y, aunque algunos opinaban que el cigüeñal no iba a poder soportar el aumento en cubicaje, la realidad era distinta. Las Norton 828 dan más CV a 6.500 r.p.m. que las 750 a 7.200... Menos velocidad de pistón, menos trabajo para muelles de válvulas y un par motor superior con potencia utilizable desde 2.500 r.p.m. en vez de tres mil y pico. El caso de la Ducati 750 es aún más interesante. Las primeras Desmo SS de 750 no eran competitivas en los circuitos ingleses, en carreras entre motos de serie. Tenían que girar a velocidades tan altas que sus roturas eran muchas. La "900", que en realidad mide 864 c.c. se mostró una moto muy superior... pesa igual (con el chasis "Super Sport") pero tiene bajos de "locomotora de vapor" y rinde a 7.900 r.p.m. unos 80 CV en comparación con los 72 CV a 8.800. Resultado: una motocicleta más rápida, más potente, más fácil de llevar (debido al par motor) que rompe menos y pesa igual. La nueva Moto Guzzi Le Mans 950 (actual campeona de Inglaterra de producción y marca dominadora en las pistas americanas) es la misma 850 con aumento de cubicaje.

Y también la Laverda 1200. Es una 980 c.c. tricilíndrica con un aumento de diámetro de cilindro de 75 mm a 80 mm, mientras la carrera ha quedado en 74 mm. Hablar de la 1200 como si fuera alguna moto gigantesca y descomunal es un gran error. Pesa igual que su hermana "menor" la 1000-3 cil. Pesa igual que una Triumph tricilíndrica de 750 c.c. ... igual que una Suzuki GT 750... 21 kilos menos que una Kawasaki Z1000, 61 kilos menos que una Gold Wing 1000 y ¡91 kilos menos que una Harley Electra-Glide de 1250 c.c.!

LO QUE HA VARIADO EN LA 1200

Los cambios principales de la 1200 consisten en el aumento de diámetro, una disminución en relación de compresión (9:1 a 8:1), un nuevo depósito algo más grande y de forma clásica, un nuevo manillar más alto para turismo y el sillín un poquito más bajo en la parte delantera. Su línea tiene mucho impacto... línea de moto grande y majestuosa. Se ve en su estética que los hermanos Laverda han querido confeccionarnos una moto de calle, una especie de Gran Turismo en comparación con la 1000-3 cil. deportiva y la explosiva 1000 "Jota" con "kit corsa", reconocida (aunque algunas veces de mala gana) como la moto de serie más rápida de nuestro planeta.

Me gustan las motos grandes, motos con "bajos" tremendos y con muchos CV a base de pocas vueltas. Por eso la 1200 me ha gustado. En realidad la 1200 cúbica tan sólo 1.115 c.c. (¿tan sólo?) pero los nuevos 135 c.c. se notan tan pronto como se suelta el embrague. El embrague de la 1200 va a tener la vida muy fácil porque este gran motor tiene potencia utilizable desde unas 2.000 r.p.m.!

Salí del departamento de prototipos un bonito viernes del otoño italiano a los mandos de la jamás vista

1200. Había sol, hacía calor y, en la distancia se veían las colinas verdes y las altas y azules montañas de la cordillera "Dolomite" de los Alpes. Buena mañana para probar motos, sí señor. Como se trataba de un "secreto de estado" la moto no pudo circular por carreteras públicas. Pero la fábrica Laverda dispone de un circuito de pruebas mejor que tres cuartos de los "circuitos" del campeonato español de velocidad. Así un circuito de 1,2 kilómetros, con dos ángulos de 180 grados, tres curvas anchas de 90 grados y una curva larga y dulce de derechas, rodé sin parar durante 30 minutos. Ni los mismos trabajadores de Laverda habían visto el nuevo invento de Massimo Laverda, Piero Laverda y el jefe de diseño, Lucciano Zen... sólo los hombres del departamento de prototipos habían visto la moto y por eso muchos de los hombres de Laverda se asomaron por las ventanas, saliendo a las puertas de la parte trasera de la fábrica para ver la 1200 en acción.

ESTABLE, A PESAR DE KG. Y CV.

Desde los mandos de la 1200, el circuito que en principio parecía suficientemente grande, se convirtió en una serie de curvas lentas separadas por cintas cortas de asfalto blanco. Las frenadas eran emocionantes y en

La Laverda 1.200 es la más ligera de las pluricilíndricas de 1.000 c.c. y más de la actualidad... 229 kilos en seco.



