

TOMA DE CONTACTO



LAVERDA 500

Para amarla siempre...

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com





El manillar tal vez es demasiado ancho, al estilo americano, te obliga a ir bastante abierto de brazos; no obstante para uso turístico nos pareció bueno. En virajes es bastante difícil tocar con los estribos en el suelo. El motor queda alto y los escapes están muy bien protegidos.



La gran familia Laverda, la 500 en primer lugar, la 750 c.c. y la 1.000. A nuestro juicio la 500 es el mejor producto de la fábrica de Breganza.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

La estabilidad de la Laverda 500, junto a la estrechez del conjunto, permite cualquier movimiento: colgarse o descolgarse para cambiar de sentido, todo lo permite y sólo insinuar con la cintura, la moto "va va al sitio".



TOMA DE CONTACTO

No es tarea fácil ésta de probar nuevas motocicletas nacionales o extranjeras de otros países, para que miles de motociclistas españoles tengan una idea concreta de la forma y modo de estos nuevos vehículos.

Y digo que no es tarea fácil solo todo cuando, como en el caso de nosotros, nos encontramos ante una motocicleta verdaderamente excepcional en todos los sentidos.

La dificultad de transcribir para vosotros mis impresiones sobre la 500 Laverda radica en la impotencia que, una tan extraordinaria motocicleta, no sea asequible económicamente para la gran mayoría.

Emplear tantas páginas de color blanco y negro puede resultar un lujo cuando el público que tendrá oportunidad de poseer una de esta 500 Laverda, debe ser, muy reducido.

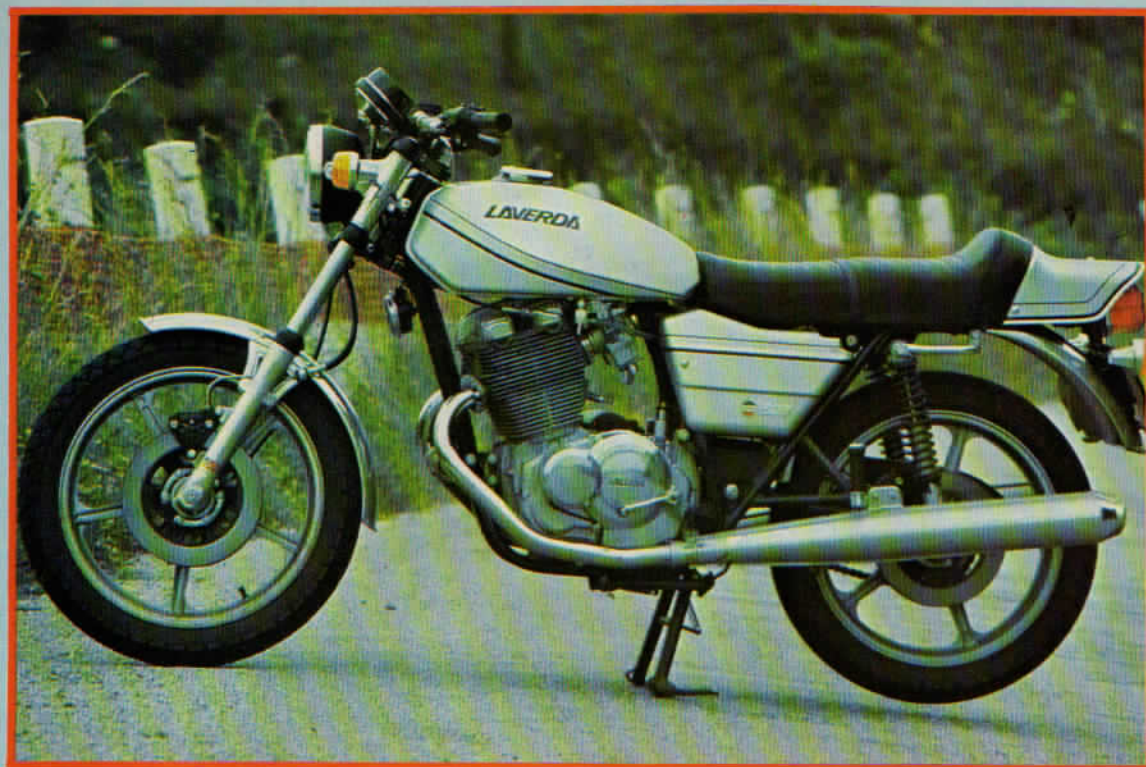
UN PROBLEMA NACIONAL: LOS PRECIOS

La Laverda 500 vendrá a costar (en breve estará comercializada) unos 370.000 ptas. matriculada; no es más ni menos cara que las 500 del mercado, que con los nuevos precios tras la devaluación de nuestra moneda peseta están rodeando esta cifra; hablemos de las 750 c.c. y de las 1.000 c.c. cuyos precios pasarán, al menos, al país de "los cuentos y leyendas".

O mucho me equivoco, o quizás compre a partir de ahora una 750 Laverda a 1.000 entra de lleno en el punto de mira de nuestro amigo Felipe González. Los precios están disparados; la peseta, los aranceles aduaneros, las subidas de precio en los países de origen (a quienes las diferentes crisis sobre la materia prima: acero, petróleo, aluminio, fibra, etc., etc., obliga irremediablemente a subir el precio franco fábrica), todo ello contribuye a encarecer más y más "estas motocicletas del alma nuestra". Todo esto, lógicamente hay un perjudicado: tú, yo, él, nosotros, el consumidor, el aficionado en general.

¿Soluciones? por el momento ninguna viable. El asunto está ya tan parado que la fácil suposición de que el importador "se pone las botitas" queda relegado a un segundo término (aunque a buen seguro habrá quien haya hecho el agosto subiendo los precios de motos compradas antes de la devaluación). El Mercado Común podría, en cierto modo, nivelar la difícil situación actual, aunque no es probable que se nos abran las puertas de la Comunidad Europea hasta 1980 u 81.

He pretendido hacer una breve posición socioeconómica de la motocicleta en la actualidad, que no sabida deja de ser interesante, pero me produce el que la inmensa mayoría de los que me estáis leyendo no podréis, ni rompiendo la sagrada leyenda de vuestros ahorros, acercaros



ni a la entrada pagando a plazos la moto que hoy nos ocupa.
La Laverda 500 es la mejor 500

que haya probado hasta la fecha. Afirmar esto después de probar la 500 Yamaha es afirmar mucho.



Evidentemente faltan todavía muchas medio litro que ensayar para poder dar una valoración exacta; por ejemplo, no hemos probado la Suzuki 550, ni la Honda en sus gamas 400, 500 y 550 c.c., pero refiriéndonos a las 500 que hemos tenido en nuestras manos, la Laverda, a mi sincero y particular entender, se alza con la máxima puntuación.

QUIEN A HIERRO MATA A HIERRO MUERE

En 1975 Laverda presentaba en el Salón de Milán el primer "proto" de esta 500 c.c., la acogida fue favorable y la expectación inmensa. Dos años han tardado los técnicos de Breganza en tener la producción lista para la venta. La moto ha cumplido todo lo que prometía y más.

No es ningún secreto que los japoneses, reyes absolutos del mercado mundial de la motocicleta, han llegado a este punto gracias a observar, copiar y mejorar.

Las "víctimas" de los orientales fueron preferentemente los británicos y los italianos.

De las motocicletas inglesas y transalpinas surgieron las bases de la actual tecnología japonesa. También sabemos que Alejandro De Tomaso ha intentado de algún modo adjudicarse el liderato de la sacrosanta lucha contra el Impero del Sol Naciente, aunque lamentablemente su producto, en principio de estilo japonés (cuatro e incluso seis cilindros), no ha tenido la acogida que cabía esperar por la simple razón de que las motos niponas siguen siendo superiores.

Con el caso de la Laverda 500 ha sucedido, a mi modo de ver, un cambio de papeles. Si los nipones copian y mejoraron, hoy Laverda, siguiendo la más pura línea japonesa, ha conseguido una motocicleta superior en acabados a éstas.

Creo que la Laverda 500 es la pri-

La línea de la 500 es francamente arrebatadora; contra gustos no hay nada escrito, pero la Laverda entra por los ojos. El acabado es superior.

mera moto italiana realmente en línea con las orientales. Marcas como Morini, Benelli, Guzzi, incluso Laverda con sus 1.000 y 750 c.c. aportan extraordinarios productos, pero encasillados dentro de la gama que podíamos llamar "italianas". No, no creo que a la 500 de Laverda se la pueda encasillar en conjunto dentro de las "italianas".

En el supuesto que Laverda pudiera agigantarse, producir cientos de miles de motos al año, a los japoneses, por primera vez, les habría salido un hueso con esta 500. El comentario justifica el ladillo de "quien a hierro mata a hierro muere".

Hay que tener en cuenta que la Laverda 500 se vende en Italia a 2.025.780 liras franco fábrica (cerca de 200.000 ptas).

UNA TECNICA DE VANGUARDIA

Si hace dos años Laverda expuso el primer prototipo de la 500, hoy la serie de este modelo llega al público con una técnica de ahora mismo.

Parece como si los técnicos de Laverda hayan esperado a ver "que había en el mercado" para lanzar su 500.

Bicilíndrico, doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, encendido electrónico, seis marchas.

Esto en cuanto a datos puramente generales de motor, tendríamos que añadirle un acabado rayando en lo lujoso, en los cárter (de inyección perfectamente realizada), una pintura "de las de antes", unos cromados que inspiran confianza, adopción de horquilla Marzocchi al igual que los amortiguadores regulables, tres discos Brembo acompañando sendas llantas de aleación.

COMO ES EL MOTOR

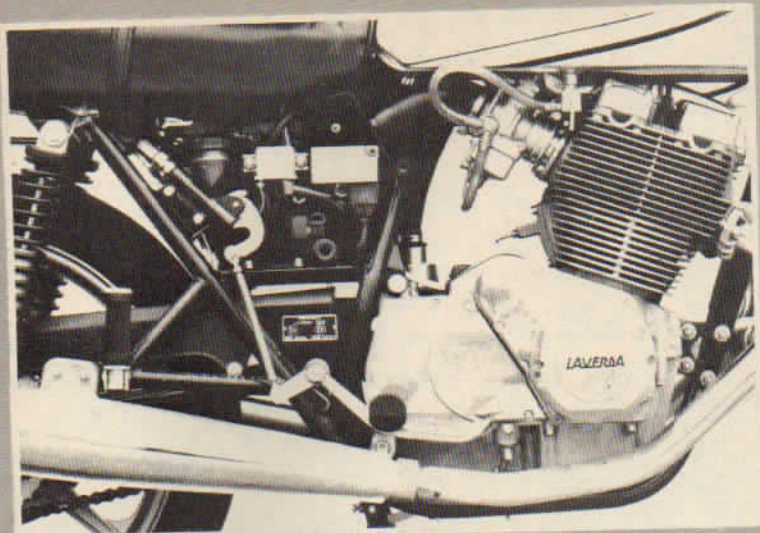
Evidentemente la sofisticación en el campo técnico dentro de la motocicleta, y por qué no del automóvil, se justifica tanto por el rendimiento que se pueda conseguir como por el efecto publicitario que se ejerce sobre el público. El motor de la Laverda 500 es notablemente estrecho para ser un bicilíndrico. En cuanto a su volumen exterior, los técnicos de Laverda han querido quitarse la espina que afectaba a los grupos motrices de la 750 c.c. y 1.000 excesivamente grandes y ocupando demasiado espacio dentro del chasis, obligando a hacer motos más grandes de lo deseado.

Prácticamente destacan más los cilindros y culata que el motor propiamente dicho.

Exteriormente es una gozada ver la culata de la 500, por sus formas se adivina el doble árbol de levas en cabeza y el mando central de la cadena que da movimientos a los árboles.

Las medidas interiores lo clasifican como un supercuadrado con 72 mm de diámetro por 61 mm de carrera, dando una cilindrada exacta de 496,7 c.c.

El cigüeñal es desmontable, con las bielas caladas a 180° (cuando un



Una tapa lateral nos da acceso a la batería y al filtro de aire. La batería es de 12 voltios y 15 amperios, mientras el generador es un 12 v. y 150 w. Se aprecia la limpieza en la solución del mando del freno trasero.

pistón está en el punto muerto superior, el otro está en el inferior) y está soportado por cojinetes esféricos y rodillos.

Destacaremos que la apertura de los cárter es vertical, por lo que es muy improbable la pérdida de aceite, ni tan siquiera el molesto goteo.

Los carburadores utilizados son dos Dell'Orto tipo PHF de 32 mm con bomba de aceleración (gasolina inyectada al abrir el gas).

El equipo eléctrico está rubricado por Bosch, encendido eléctrico (una gran solución pero de imposible reparación en ruta si le da por fallar al "chisme"; por el momento seguimos prefiriendo los platinos) e igualmente el arranque eléctrico.

La transmisión primaria es por en-

granajes y el embrague de discos múltiples va en baño de aceite. Lleva batería de 12 v. y alternador de 150 w.

LA PARTE CICLISTA

El chasis de la Laverda es una obra del especialista italiano Verlicchi, que lo ha realizado bajo diseño de Laverda. Es un cuna simple, obviamente, porque dada la escasa anchura del bicilíndrico era mucho menos complicado utilizar una sola barra que pasara entre los dos cilindros.

Bajo el motor se desdobra y se convierte en doble cuna.

La suspensión delantera está con-

fiada a una horquilla Marzocchi de 140 mm de recorrido, con barras de 35 mm de diámetro.

Las llantas son de aleación de aluminio, realizadas íntegramente en la fundición de la propia Laverda, ambas en medida 18.

Los neumáticos son los Pirelli "Mandrake" en estas medidas: 3,50 el delantero y 4,10 el trasero, con estas presiones de inflado respectivamente: 1,9 y 2,2.

Los frenos, firmados por Brembo, son a disco y de 260 mm de diámetro.

El asiento es abatible hacia la derecha, dejando al descubierto una bandeja donde se alojan las herramientas; tras el asiento existe un receptáculo para papeles, guantes o pequeñas cosas, formado por el interior del colín trasero.

Para los amigos de lo ajeno, la Laverda lleva cierre de dirección.

El depósito de combustible es de plancha, excelentemente pintado al fuego, y con una capacidad de 14,5 litros, de los cuales dos son de reserva.

La moto, sin gasolina, pesa 171 kg, cifra muy interesante y totalmente competitiva dentro de la gama de las 500 c.c.

UNA MOTO PARA AMARLA MUCHO TIEMPO

Actualmente, y contando con la presencia en España de la Laverda, tenemos para elegir seis medio litro: Ossa, Ducati, Sanglas, Benelli, Italjet (Yamaha) y Laverda.

De entre todas éstas, la Ducati, la Italjet y la Laverda, son las que guardan más puntos en común entre sí: bicilíndricas, arranque eléctrico, etc.

Evidentemente, la Ducati por su precio está en ventaja sobre las dos "importadas", pero éstas en cambio, tienen a su favor un mayor derroche técnico. Por lo tanto, la Laverda de nuestro ensayo queda definitivamente emparejada, si de comparar se trata, con la Yamaha-Italjet.

Para aquellos que leyeron mi ensayo de la 500 Italjet, les será fácil recordar la excelente impresión que aquella moto me causó. Tanto es así, que consideraba muy difícil que otra

moto de sus características tan siquiera compararse.

La Laverda lo ha conseguido. Hablemos de su manejo.

El arranque en frío, previo aminoramiento del mando de aire, es instantáneamente instantáneo. El motor emite un sonido sordo y monocorde, (los pesos son muy similares a los de un cati 860, ya que están fabricados en la misma casa que sirve a D. Lanfranconi). La siguiente sorpresa inmediata es su poco peso, todo el excelente reparto del Subir o bajar la moto del cable requiere más fuerza y habilidad que habría que aplicar a una pluma, ideal para jóvenes de mucha fuerza" o para gente sin ganas de "sudar la gota". Existe un caballete lateral que mandamos no usar, muy cómodo al regreso automático. Dos circos que pueden llevar, sin miramientos, al suelo nuestras ilusiones.

La tercera sorpresa inmediata (¿se produce una vez montados sobre ella. La conclusión: todo un poema).

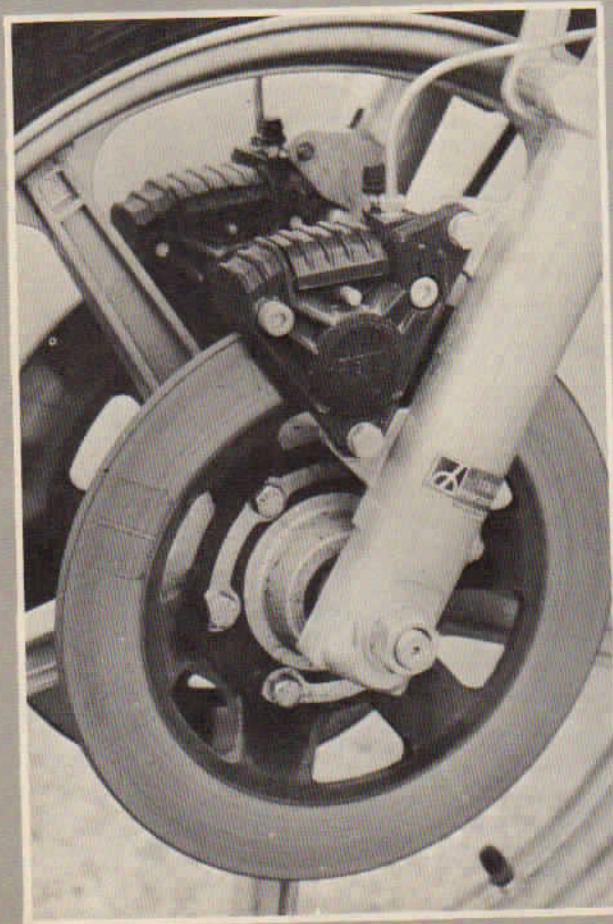
Manillar americano (idealismo, pero con reparos paridos"), los pies caen "o sobre los estribos y sobre las piernas se ajustan al depósito en ninguna otra moto, mejor depósito se ajusta a las Desde aquí aplaudo al que A esto le llamo yo un tratamiento. Una gota de agua con ambos lados que se encaja mente a los muslos.

Más sorpresas inmediatas granar la primera: Suavidad. Cambio, embrague, incremento perfecto. Acostumbrados a portamiento normal sin de excepcionalidades, el cambio bague cambio de Laverda por sí solo, sin querer, nos jarnos. Un embrague progresivo accionamiento inmediato, sin puntos muertos en el con un muelle, y una caja precisa al límite de la palanca hay que asegurar siempre en cada marcha; hemo en el empuje el movimiento piñones.

Las sorpresas agradables den.



Relojes grandes, muy legibles y exactos, consola sencilla con la llave en el centro y posiciones (contacto, posición). Los conmutadores están al mejor nivel y son realmente asequibles a los dedos.



El equipo frenante de esta Laverda es de excepción. Los Brembo de 260 mm son toda una garantía.



www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com

Movilidad y frenado:

Al empezar a describir la Laverda hablábamos de la Yamaha. Por definición, ambas motos tienen mucho en común. Hemos dicho que Laverda ha hecho una moto japonesa mejorada.

La Yamaha, como la mayoría de las motos niponas, tiene muy poco amortiguamiento de horquilla, la Laverda también; esto le confiere una movilidad asombrosa en ciudad; gira en corto como una ardilla. Su concepción general huye por sistema de la forma habitual de fabricar en Laverda: motos grandes, anchas y pesadas. La 500 es precisamente todo lo contrario: pequeña, ligera y estrecha. Su estrechez y la maniobrabilidad del tren delantero hacen que con un movimiento de cintura la moto vaya donde la mandes.

En cuanto a los frenos, sólo puedo decir una cosa: allí donde termina la perfección.

Los dos Brembo delanteros son todo un ejemplo de precisión, progresividad y fuerza; el trasero sigue la misma tónica (en la mayoría de las motos los frenos de disco traseros siempre dan problemas).

En algunas ocasiones he manifestado mi opinión respecto al futuro de la moto en el mundo; creo que la cilindrada de 500 (400, 550 c.c.) tiene que dominar, a la larga, la preferencia general. Una 500 tiene las posibilidades de una gran ciudadana, y una no-

table capacidad rutera, unido todo ello a un consumo discreto. La 500 de Laverda es fiel a ese concepto. En ciudad, os lo aseguro, es un auténtico placer conducirla. Mínimamente ruidosa y el motor, ayudado por una hábil selección del cambio, tiene una gama de utilización múltiple. La zona roja del cuentavuelvas empieza en las 8.000 r.p.m. y termina en las 10.000 r.p.m.; el genio, la "castaña", sale a relucir a partir de las 6.000 r.p.m. y hasta dónde... ¡Dios nos de a entender!, porque la moto lo aguanta todo, hasta acabar la escala del cuenta-vuelvas. Pero esa gama que va de 2.000 hasta 6.000 r.p.m. es la gran aliada para el tráfico urbano y para nuestro bolsillo. Podemos circular en 3.ª a 4.000 r.p.m. e ir cambiando de velocidad hasta llegar a la 6.ª sin superar este régimen, siempre con el motor en su punto, sin apenas percibir el sonido de los escapes, y por supuesto sin oír ruido alguno de admisión de motor.

Con un cambio así, con un motor tan noble, con estos frenos, y esta posición de conducción, podemos ser, sin pecar de triunfalistas, los reyes de la ciudad.

Y EN CARRETERA...

Tengo que hacer la salvedad que la Laverda de nuestro ensayo tenía en

su haber tan sólo 100 km; aun así y por un momento tuve la osadía, por no decir poca vergüenza, de ponerla en 6.ª a 8.000 r.p.m.

No obstante busqué el siempre "recomendable" aire de los trazados mixtos. Allí, en carretera enmarañada de virajes y buen piso, la Laverda se me declaró: "me gusta esto", me dijo.

Difícilmente llegaremos a arrastrar estribera o escape por el suelo con la 500. Se aguanta "todo" y sobre todo no "toca" (salvo en piso en mal estado donde las suspensiones trabajan al límite).

He dicho antes que el motor tiene dos comportamientos, dos caracteres; el de 6.000 r.p.m. y el "otro". Os aseguro que por encima de 6.000 la Laverda se vuelve feroz, el motor deja de sonar a ultratumba y se convierte en una sirena de sonido grave y agudo al mismo tiempo. Una de las principales ventajas de este motor es la elasticidad entre marchas. La relación de cambio no es exageradamente cerrada. Una primera más bien larga que da paso a una calda progresiva entre marchas hasta llegar a la 6.ª. Es notable la facilidad, convertida en ventaja de primer orden, de abordar un viraje en 3.ª, apurar hasta 7.000 r.p.m. y estar a medio camino entre la curva siguiente y la decisión de introducir cuarta. En este instante la bondad del motor permite apurar la 3.ª hasta más allá de las 8.500 e incluso de las 9.000 r.p.m.

Al cortar gases, la retención del motor y los extraordinarios Brembo, nos habrán puesto en situación de abordar el viaje ahorrándonos un cambio y la pérdida de tiempo en efectuarlo.

El balanceo de la moto es inmediato; no hay que pensárselo: izquierda o derecha, una insinuación y la moto va como un rayo.

Un equilibrio perfecto entre chasis, motor y elasticidad, frenos y suspensiones; respecto a estas últimas diré que en nuestra prueba se mostraron perfectas; sobre todo en piso bueno, tipo Redia; pero sobre asfalto desigual pecaban de blandas, tanto delante como detrás. Es un defecto a medias, porque para utilización turística en carreteras de primer orden quedan clavadas. Para los "estripas", dos puntos de dureza en los amortiguadores traseros y aceite más denso en la telescópica.

La estabilidad, repito, es excelente en todos los conceptos aunque los Pirelli que monta en origen necesitan de un estudio previo de comportamiento. En carretera, o mejor dicho en autopista, la moto aguanta cualquier marcha. Olvidándome por un momento del código de la circulación puse en el primer intento el cuenta-vuelvas a 8.000 r.p.m. que son 160 km de marcador. Los relojes se me antojan muy exactos. La Laverda 500, una vez rodada y con el motor suelto, puede dar de crucero manteniendo 140 km a la hora, sin que el motor esté "tirando".

CONCLUSION

Me es difícil encontrar un sólo defecto a la moto de nuestro ensayo. Creo sinceramente que no los tiene. Es una 500 de hoy, que lleva en sus entrañas y en su conjunto la técnica más ultra del momento. Es una moto hecha a conciencia, estudiando cada

uno de los pros y contra. Es ciudadana y rutera, pesa poco, frena bien y anda, anda, mucho.

Es una moto para amarla mucho tiempo.

Texto: Jaime Alguersuari

Fotos: Eduardo Rubio y Jaime Alguersuari

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS LAVERDA 500

Motor: cuatro tiempos bicilíndricos vertical, con el bloque en aluminio.

Carrera por diámetro: 61 x 72 mm.

Cilindrada total: 496,7 c.c.

Distribución: mediante doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro.

Compresión: 8:1.

Carburador: dos PHF de 32 mm Ø.

Lubricación: forzada por bomba a engranajes.

Capacidad cárter: 3 litros.

Encendido: electrónico.

Transmisión primaria: a engranajes.

Embrague: discos múltiples en baño de aceite.

Cambio: seis relaciones.

Transmisión secundaria: a cadena tipo GP.

Instalación eléctrica: 12 voltios y alternador a 150 w.

Chasis: cuna simple desdoblado bajo el motor.

Suspensión delantera: telescópica.

Suspensión trasera: basculante con amortiguadores.

Rueda delantera: de aleación de aluminio 3'50 x 18.

Rueda trasera: de aleación de aluminio 4'10 x 18.

Freno delantero: doble disco 260 mm Ø.

Freno trasero: simple disco 260 mm Ø.

Dimensiones: total 2.150 mm, altura mínima 175 mm.

Peso: 175 kg en vacío.