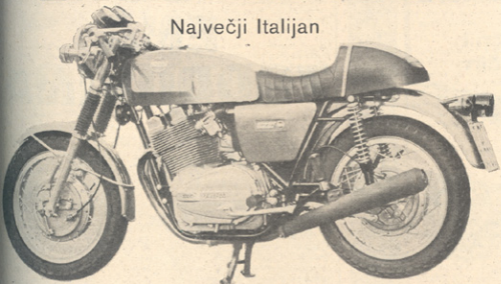


LAVERDA 1000

Največji Italijan

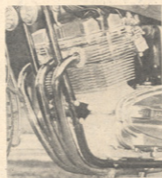


Italijanska tovarna Laverda iz Breganze (Vicenza) se je v svetu proslavila, ko je začela izdelovati največja motorna kolesa. Začeli so z modelom 650, ki pa ga je kmalu nasledila serija 750-kubičnih bratov, GT, SF in SFC. Vsa ta motorna kolesa so več ali manj kopije HOND 72 in 77, ki so jih sponci prenehali izdelovati leta 1968. Motorji so dvovaljni, zračno hlajeni, z odmično gredjo v glavi, privit pa v okvir tako, da so obenem del okvirja. V ohišju sta menjalnik in sklopka skupaj z motorno gredjo. Ta motorna kolesa, posebno še model SFC, so zelo znana in cenjena na dirkah 750-kubičnih motorjev.

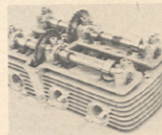
Medtem ko so te motorje uspešno izdelovali in prodajali, so v tovarni že načrtovali nov, še večji motor. Tega so uradno predstavili že lani, letos so ga pa začeli tudi prodajati. To je nova Laverda 1000. Čeprav trovaljnik, je v bistvu ostal zvest tradiciji tovarne. Že na prvi pogled se mu pozna, iz katerega hleva prihaja. Žraven treh valjev je edina razlika od njegovih predhodnikov le še okvir, ki je povsem klasičen, narejen iz cevi.

Motor tega motornega kolesa je zelo napreden. Je štiritahten trovaljnik, z dvema odmičnima gredma v glavi, ki ju poganja enojna veriga. Motorna gred je sprešana iz več delov, teče pa v štirih ležajih. Valj je narejen iz lahke litine, vanj so pa zaprešane tri puše, v katerih tečejo bati. Ohišje motorja, bati in še veliko drugih delov — vse je iz aluminija, narejeno iz dveh kosov, ki se zapreta kot škatla. Le redke tovarne izdelujejo motorje še po starem načinu. Ventili v glavi so

Laverda 1000 je pravi športnik, tega tudi na zunaj ne skriva.

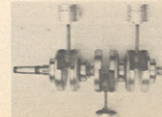


Trovaljnik je postavljen poprek, nekaj posebnega so pokrovi odmičnih gredi.



Glava je iz lahke litine, odmični gredi se vrtita vsaka v treh ležajih.

Motorna gred Laverde 1000 ima takole postavljene ojnice.



postavljeni na V, odmični gredi jih odpirata neposredno, tako kot pri alfab. Ta način zagotavlja odlično polnjenje, težava pa nastane, ko je treba nastavljati ventile. Treba je odstraniti odmične gredi in podlagati distančne ploščice. Izpušni ventili so nekoliko večji od sesalnih, izgorovalni prostor pa ima obliko polkrogle. Vrtina in gib sta 75 x 74 mm, tako da je resnična prostornina 981 kubikov. Največja moč je 78 DIN KM pri 7250 vr/min, največji navor pa 8 mkg pri 4500 vr/min. Največja moč in navor zagotavljata odlične pospeške pri vsaki hitrosti.

Moč se prenaša preko šestlamelne oljne skopke, ki jo poganja trojna veriga, in petstopenjskega menjalnika. Na glavo so priviti trije 32 mm Dell'Orto uplinjači. Menjalnik upravljamo z ročico, ki je na desni, zadnja zavora je pa na levi strani. „Podvozje“ je pri tem temperamentnem Italijanu povsem klasično. Spredej so teleskopske vilice, zadnje nihajne so pa oprte na vijajčne vzmeti in teleskopske blažilnike, ki sta v enem kosu. Dvojni okvir, ki je črno pobarvan, je narejen iz jeklenih cevi. Motor ima samo električni zaganjač. Spredej in zadaj sta bobnasti zavori. Obe sta dvojni 230 mm. Oblika je zelo športna: motorno kolo ima športno krmilo in sedež. Vse tri izpušne cevi so speljane v eno, ki je na levi strani.

Motor ima odlične pospeške, saj rabi od 0 do 100 km/h le 4,8 sekund, največja hitrost pa je 202 km/h. Motor stane v Nemčiji 9600 DM, v Italiji pa 1 500 000 lir. Zastopstva v Jugoslaviji ni.