

Ob dogovorjeni uri sta pred vhodom v tovarniške prostore Laverde čakala dva zložena motocykla – 1000 jota in 1200 TS.

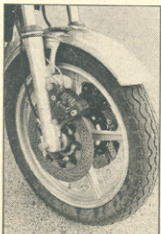
Nisem športnik, zato sem se odločil za kovinsko srebrno TS.

Toda takoj, ko sem odpehjal, je tisti »turismo« iz lina izginit. To je čistokrvni žrebec! In spet se mi je milo storilo ob spominu na prvo ljubezen, češnjevo rdečo laverdo 750 SF. No, ja ...

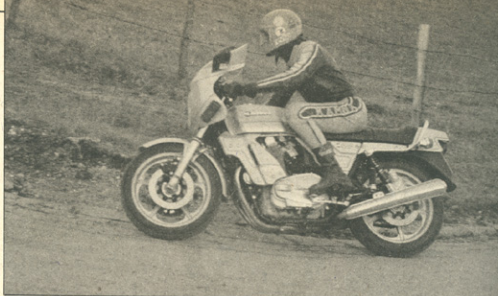
Tako kot avtomobilistu zbežijo srčni utrip ob pogledu in zvoku ferrarija, tako laverda prevzame motorista. To so zares dobri motocykli. V to sem se ponovno prepričal, ko se je ob pritisku na gumb štarterja trivaljniku tako odsekano in prepričljivo oglasil. Motorju se sploh ne pozna, da od rojstva v 1973 letu ni bistveno spremenjen, le izpopoljen. Tehniki so 1977. leta 1000-kubičnemu trivaljniku z dvema odmičnima gredeca v glavi povečali vrtno za 5 milimetrov in ublažili krivuljo moči, pridobili prožnost in ustvarili odličen. športno turistični motocykel.

Pognali smo proti serpentinastemu asfaltu v Dolomitih, kjer se vsak vikend zbirajo motoristi iz okolice Bregane in si privoščijo maice gorskega takmovanja. Vabljiva cesta je vpila po hitri vožnji, jaz sem se pa jezil. Še vedno namreč ne razumem, čemu pri Laverdi vztrajajo pri že davno pozabljenu sistemu, kjer je prestavna ročica na desni, stopalka zadnje zavora pa na levi strani motocykla. Verjetno je to moč tradicije, pa tu tudi privaditi se ni težko. Toda maice nelogično je, saj ima večina današnjih motocyklov zavoro na desni, pa tudi v avtomobilu zaviramo z desno nogo. Predvsem pa je za nenavajenega motorista neprijetno, ko tik pred ovinkom razmišlja kaj mora s katero nogo narediti ...

Položaj voznika je dobro izbran.



Brembov zavorni sistem je v vseh pogledih odličen



Laverda 1200 TS je tudi na zavijih gorskih cestah lahkoten motocykel. Moti le še vedno pretrda sklopka

Vozili smo – laverda 1200 TS

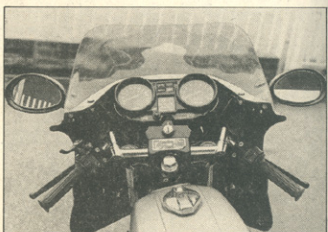
Vz nemirljiva lepotica

Motocykel delajo sladokusci za sladokusce – Hiter, močan in varen športno turistični motocykel

Če odmislim, da sta stopalki nožne zavora in menjalnika zamenjana, je trikotnik med sedežem, stopalkami in poljubno nastavljivim členastim krmilom pravnji. Krmilo je pohvale vredno, saj ga je moč nastaviti od športno nagnjenega do turistično visokoga, in nergači nad takimi ali drugačnimi krmilom lahko v hipu zadostijo svojim željam. Tudi instrumenti in ročice s stikali ne zaslužijo pripomb. Turistični zasnovi motocykla so dodali ličnejšo in bogatejšo instrumentno ploščo vpeto preko gumi tamponov, ki postrže tudi z ločnima skupnim in dnevnim števcema prevoženih kilometrov. Omejitelji velja tudi ročico čoka. Pri prejšnjih modelih je bila vgrajena na okvir pod rezervoarjem. Sedaj je ob ročici sklopke in tako vozniku bolj »pri rokah«.

Čeprav je motocykel namenjen dolгим turističnim vožnjam in je zato bogatejši za polovico aerodinamični oklep, dve avtomobilski vzvratni ogledali, stopničast sedež, mirnejši design in prožnejši moir, pa ima s športno joto veliko skupnega. Postrže z agresivno nositjo motorja in hkrati lenemu vozniku prizanaša s prepogostim prestavljanjem. Ob borih 2000 vrtljajih v peti prestavi motor potegne brez upiranja. Pri 5500 vrtljajih zaradi vibracij zagomazi v prstih, nato pa vibracije potoljone in zagrmijo konji.

V Dolomitih je deževalo, za namoček nas je spremljal tudi moker sneg. Pazljivost med vožnjo ni bila odveč, toda laverda je velikodušna. V ovinkih mirna in poslušna, predvsem po zaslugi dvojnega



Laverdina posebnost: poljubno nastavljivo krmilo. Novosti: ročica čoka ob ročici sklopke, hidravlično krmiljenje sklopke, nova armaturna plošča

cevnega okvirja, ki ga izdeluje Verlicchi, Marzocchijevi 38 mm vilici in plinskih blažilnikih ter Dunlopovih K 81 gumah. Pred zavorami se odkrijem. Trije Brembovi 280 mm navrtani koloti so opremljeni z istoimenski čeljustmi s po dvema zavornima batoma. Zavirajo odločno in mehko.

Tudi pri višjih hitrostih je 1200 TS mirna in uboga vsako željo voznika. Dobro je izbrani aerodinamični oklep. Neprijetnih udarcev vetera v prsi ni in pri hitrostih od 120 km na uro navzgor zračni tok odnaša dolžne kaplje tako, da je vizir čelade »suh«, vidljivost in varnost vožnje pa večja.

Športno navdahnjen voznik je

vsekakor vesel odličnih voznih lastnosti TS laverde. Toda skisal se bo ob še vedno pretrdi ročici sklopke, ki kljub hidravličnemu vodenju še ni pridobila prave mehkoabe. Za to ceno bi lahko imel motocykel na pokrovu rezervoarja tudi ključavnico. No, to je pa tudi vse, kar pri Laverdi 1200 TS boče v oči.

Laverde so mi že od nekdaj pri srcu. Videti je, da jih delajo sladokusci za sladokusce. In ne boste verjeli. Trije testni dnevi so bili prekratki. Razmočene rokavice in luže v škornjih me tokrat niso motile.

Tekst: Mitja GUSTINČIČ
Foto: Ljubo STOJANOVIČ