

Laverda 500 je motocikel, ki ga je mogoče kupiti tudi pri nas – sodoben motocikel z dvovaljnimi štiritaktnimi motorjem, spodobno opremo ter zglednimi vozniimi lastnostmi.

Da ima motocikel v sebi dvoje življenj, je bilo vidno že, ko je v Italiji in ZRN zaživel tekmovalje, »formula Phantom«. Tekmovalci so vozili serijske motocikle, izboljšane le z opremo, ki jo je tovarna prodajala v »kitu«.

Na svetovni ravni formule TT 2 (vzjema motocikle izdelane v serijah, ki so normalno napredaj in izpolnjujejo vse pogoje za vključitev v redni promet; oznaka dva pa določa prostornino tekmovalnih motociklov: dvotaktniki od 250 do 350 kubikov ter štiritaktniki od 400 do 600 kubikov) italijanska tovarna iz Breganze Laverda ne nastopa uradno. Svoje moči usmerja na nacionalno prvenstvo, kjer med konkurenco žanje lepe rezultate.

Na svetovni ravni je najbolje zastopan Ducati, ki v to kategorijo veliko vloga. Ducati 600 TT2 je izredno razširjen motocikel, sledi pa mu Yamaha LC-350, ki pa je po svoji zasnovi izredno blizu tekmovalni TZ modelu in tako iz njega črpa potencial. Kajti TT 2 predpisi puščajo tekmovalcem prosto pot pri izbiri okvira, vzmetenja, zavora in tu so tekmovalcem na voljo deli »hitrostne« yamaha.

Laverda 600 TT 2, s katero se je v minuli tekmovalni sezoni svetovnega prvenstva udeležil ljubljanski Vojko Prinčič, je prišla iz tovarne.

Kjub temu pa je motocikel še vedno toliko serijski, da doseženi rezultati resnično prijetno presenečajo: Prinčič se je kot popoln amater uspešno kosal s profesionalci, ki povrnijo vsega tekmujejo vsak vikend.

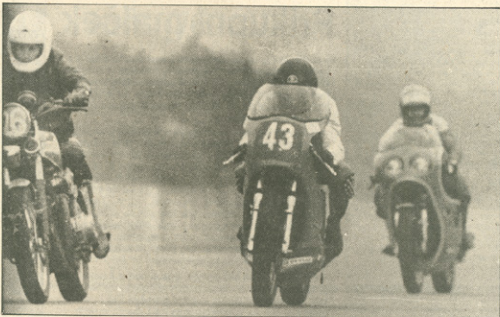
IZZIV

Da tekmovalci svoje dirkalnice skrbno varujejo in negujejo, verjetno ni treba poudarjati. To je njihovo življenje. Zato je bilo Prinčičevo povabilo na krajši preizkus Laverda 600 TT 2 na grobniškem dirkališču presenečanje. Prijetno, seveda!

Hitrostni tekmovalci so pravkar končali svojo sezono z zadnjo dirko za republiško prvenstvo, v zraku se je še vli vonj zgoralega olja in bencina – dovolj, da zaokroži kri.

Toda počasi. Motocikel še ni zaključil sezone in nepotreben padec bi lahko poštval na kocko Prinčičevo sezono.

Oranžna laverda je segreta. Prav tako sposojeni kombinizon.



Vozili smo: laverda 600 TT 2

Dvoje življenj

Kratek korak od turističnega do dirkalnega motocikla – Spodbudni rezultati za popolnoma amaterskega dirkača in skorajda serijski motocikel

V sedežu je ravno dovolj prostora. Toda stopalke, dirkaško dvignjene, so ukrojene po Prinčičevih merah. Ne najdem se najbolje.

Pred menoj je dolg rezervoar in dvedelno strmo priroteno krmilo ter različno čitljiv veglja obratometer. Strelal Ta dirkalnik ima tuč kontaktni kličček ter električni vžig.

»Pazi, nisi navajen motocikla. Pa pod 3500 vrtljajev je ne spusti,« svetuje Prinčič.

Kontakt, pritisk na gumb zaganjača in ostal sem sam. Motor močno rotni iz 2 v 1 odprte izpušne cevi in družbo mi dela le poskočen kazalec merilnika vrtljajev.

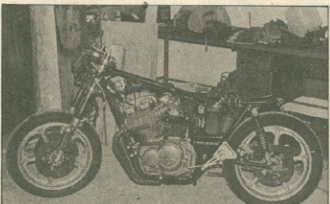
Menjalnika nimam »pod nogo«, toda, hvala bogu, vsaj približno tam je, kjer sem ga navajen: na

levi s prvo navzdol. Prinčič je navajen drugače, na desni – ne zaviram mu.

Brez občutka sem. Običajno dirkalniki dihajo zdravo le v visokih obratih, v skopem razponu. Z Laverdo ni težav. Motor se vrti, da je veselo, brez dirkaške groboti.

Prva prestava, igla na merilniku vrtljajev me prehiteva, druga ... v čeladi odmava mogočen ropot štiritaktnika ... sklopka je mehka kljub močnejšim vzmetem (od modela 750 SF). Pričakoval sem za voznika zahteven in grob telješ z močjo, zbito v ozko špico. Pa se že s 3500-4000 vrtljaji lahko pelješ kot umirjen turist. Od tu pa do varnostne meje pri 9500 vrtljajih pa motor da iz sebe vse najboljšo – kakih 65-68 »konjev«.

Konec ravnine, druga, ovinek v levo, prestava več in dolg dvojen ovinek okoli hriba. Laverda je poslušna, mirna kljub serijskemu okvirju ter serijskemu vzmetenju ... zaviram pred Redškim ovinkom ... navrtani serijski brembo koloti zavirajo mehko ... krajša ravnina, levi ovinek ... napaka, preblizu levega roba in desni rob steze je vse bližji, zapiram krivuljo in Laverda velikodušno odpušča napako ... zahrblen »es« premagam z lahko, motocikl sploh ni trd za prelaganje iz nagiba v nagib, lahkostnost pride od izraza v ovinkih v »luknji«; vzpon v ravnino, ki pelje k »Zagrebškemu ovinku«. Za hip prepozno zaviram, prednje kolo še zavira, ko drsim v levi ovinek, motocikl malo trši; prestava navzgor in za zajetnim Dunlopovim zadnjim slikom ostaja še zadnji ovinek. Spet ravnina, mimo cilja šesta, modra tabla, zaviram, navzdol do druge prestave, zadek je miren – preseneča, saj je nihajka tudi serijska. Marzoochjovi bližniki so nalogi popolnoma kos.



Serijski okvir, vzmetenje, zavore ter v skladu s TT 2 pravilnikom pripravljen motor

Slovo, vračam motocikli, ki ga še spoznati nisam utegnil. Tista o ljubezni na prvi pogled še kako držim. Pa čeprav bi kdo rekel, da je tudi laverda 600 TT 2 le kup jekla in plastike. Tuda prosim vas, to je treba doživeti...

DROBNE SPREMEMBE

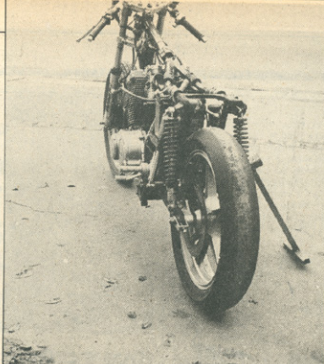
Da iz serijskega motocikla napravite dirkalnik, ni potrebno veliko. Princičev dirkalnik je toliko vrednejši, ker ima tovarniški blok motorja (kot tovarniški dirkalnik gammatron) s priključki za oljni hladilnik ter zmogljivše ojno črpaliko.

Scer pa je motor spremenjen le v toliko, da je prostornina povečana do 594 kubikov, kompresija je 10,5 : 1, bati ter odmični gred so kot za formulo phantom. Princičev motor je bogatejši za lažjo motorno gred, ki omogoča lahkotnejše vrtenje motorja. Ventilni so serijski. So pa vgrajeni večji uplinjači Dell'Orto PHF 36 (arijsko Ø 32 mm) ter odprt izpuh 2 v 1, ki je bil narejen na podlagi meritev za avtor.

Od serijskega motorja je ostal tudi Bosch vžigalni sistem, alternator, ki polni akumulator, ter električni zaganjač. Tu daje TT 2 pravilnik proste roke – tako bo motor v kratkem deležen razvoja, ki bo prinesel Motoplat vžigalni sistem brez akumulatorja, odstranjen bo alternator ter zaganjač.

Princič ima v mislih še dvig kompresije, pa zamenjavo odmičnih gredi. V tej fazi razvoja bo nudila pomoč tudi tovarna Laverda.

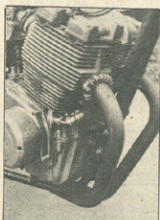
Veliko dela bo treba vložiti tudi v okvir ter vzmetenje. Sedaj ima dirkalnik serijski okvir, enako vzmetenje pa tudi kolesa so Laverdina – le zakaj je širši obroč, WM 3.0. Čeprav je motocikel lepo vozen, pa pomeni, da bo razvoj še izboljšal vozne lastnosti ter zmanjšal težo. Sedaj motocikel tehta suh 155 – 169 kg, kar je občutno preveč. Tovarniški gammatron dirkalnik tehta le 128!



V prihodnji sezoni bo motocikel bogatejši za dodelan okvir in zmogljivše vzmetenje



Prednji del: Ceriani vilica, navrtani koloti, oljni hladilnik



Pod valjem – priključki oljnega hladilnika, posebnost tovarniškega bloka motorja

Prednja Cariani vilica je bila za tekmovalenje izboljšana toliko, da je bilo uporabljeno Shell gostejše olje, kraki pa so znižali težišče in bili dvignjeni za 25 mm, kar je vplivalo na zmanjšanje predteka prednjega kolesa in povzročilo, da je postal motocikel pri najvišji hitrosti rahlo nemiren.

Tudi zavore so bile deležne pozornosti. Koloti so navrtani, celjujati so ostale nespremenjene. Uporabljene pa so bile kvalitetne zavorne ploščice firme Ferodo.

Princič zaupa tekmovalnim gumam firme Dunlop. Tako je na prednjem kolesu uporabil gumo 3.50 – 18 KR 124 s profilom, zadaj pa zajeten sliček 3.75N00 – 18 KR 108, kar je narekovalo tudi uporabo širšega kolesnega obroča, dimenzij WM3 – 3.0.

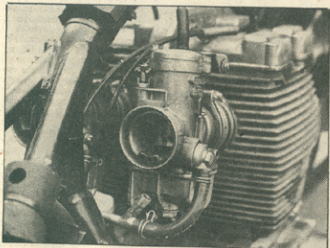
Za večjo stabilnost pa je bil še uporabljen blažilnik krmila nastavljen na šest stolperov – v odvisnosti od lastnosti dirkališča (Grobnik 2*, Brands Hatch 3*).

Tekmovalni motocikli se od serijske sestre loči še najbolj po dolgem plastičnem rezervoarju, pa sedežu ter aerodinamičnem oklepju – ki povzrajajo linije motociklov formule phantom. Skratka – pot do solidnega in niti ne predragega dirkalnika je dovolj dosegljiva.

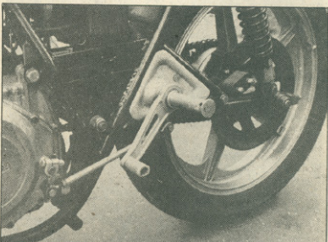
MP ENGINEERING

K vtisom z vožnje laverde 600 TT 2 velja omeniti tudi ljubljansko firmo MP Engineering, ki se ukvarja z izdelavo specialne dodatne opreme za motocikle ter izboljšavami serijskih motociklov. Kajti motocikel nastopa pod imenom MP firme, ki veruje v motorsport tako v obliki preizkušanja svojih rešitev kot v tesno povezanost športnega in cestnega motociklizma. MP Engineering je bil tudi edina firma, ki je podprla Princičev štart na svetovnem prvenstvu formule TT 2.

MITJA GUSTINČIČ



Uplinjača E 36 s specialno nastavitvijo sta prek reducir vgrajena na v preseku nespremenjene sesalne kanale



Nazaj pomaknjene stopalke iz lahke litine ter širše zadnje kolo