

LAVERDA SFC 1000

VITAMINA SFC

La Laverda torna a far sognare la setta degli arancioni. Limitata, costosa ma soprattutto definitiva: la SFC è quasi pronta per essere venduta. Serie limitata prima, versione per il popolo più avanti



Vieni vieni, l'hanno fatto! L'hanno fatto davvero! Sono al Salone di Milano e il mio amico Enrico (che non è il gestore, ma un amico) mi strizza l'occhio distinguendo la mia attenzione da un bel paio di bottoni. Ha gli occhi lucidi per l'emozione, lui che faceva tanto il duro, lui che diceva che per farlo piangere ci vogliono due chili di cipolle. La signora gli "ga" contrariato. E che zaccaria, mi fanno quasi inorridire una delle due esultanze con la solita storia del giornalista (lui è una via difficile la storia, sempre in giro, non ha più una casa, il figlio piange e altre bolate del genere) e questo attacca a rompere. Che cavolo avrà visto? Spero ne valga

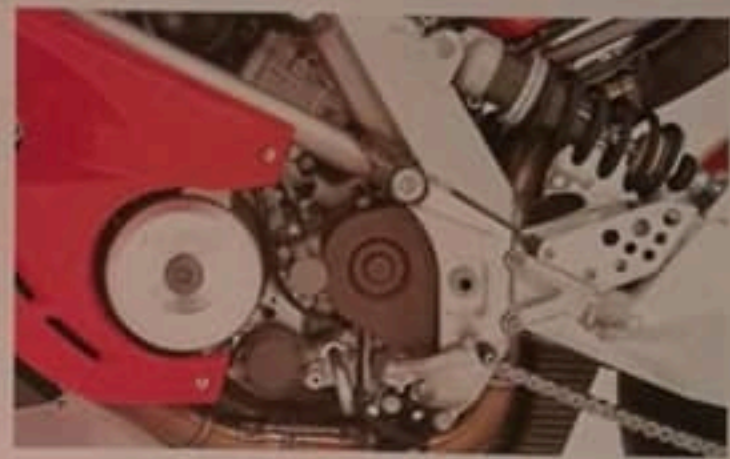
la pena. Notta la hostess con scritto di circolante e con un "basso capo" che se gli non si avverte a mal'ora mi faccio tirare dall'Enrico in mezzo alla folla. Lui mi porta in una stand tutto arancione. Lasciò, in alto, la Laverda SFC in versione definitiva. Ebbè! Sto lì, perché, non lo sapete?

Una storia strana

Ma, lui giustamente non lo sapevo, e lo che ormai guida le moto per mettere a le moto tutte prima del salire, spesso da tutto per scattare, sbagliando. L'Enrico non è uno di quelli che comprano tutti i giornali, ha un gran passione ma non ha tempo di tenerli aggiornati. Un ribelle abbandonato. Volere fare il giro del mondo in moto, invece ha fatto due figli e adesso alla domenica anziché andare a farsi la sporeta si mangia mezzo tegame di lasagne e si svaccia il



IL CODONE CON DOPPIO CANNONE ALTO È DI UNA CATTIVERIA INAUDITA



divano per mezza pomeriggio, ma la firma no, quella non la perde mai perché la passione è tutt'altro che spenta ed ogni volta torna a casa con un briciolo pieno di tagliandi e tanti prodotti bellici. Due anni fa si voleva comprare l'Hayabusa, invece ha portato in box la prima wagon. Ti ricordi Stefano? Sì, lui era uno di quelli che come me, a sedici anni macchina 30.000 km all'anno con la 125. Compagnie di disonesti, al solito. Che richiama la polizia senza casco a "farla fuori" ogni volta che accendevano i motori. Se chiudo gli occhi me lo vedo ancora, "io Laverda", con la schiena fuori sulla sua L2 Sport che faceva di brutto, alla faccia dell'Esprit. Esatto. L'Esprit aveva una Laverda, la sua prima e unica moto. E quel marchio gli è rimasto nel cuore. C'era lui con l'L2, io con il Greco TG1, e il Piero di solito rido che nelle compagnie non manca mai con l'armatista Balanca Di Dio, un cazzo obliato e dimenticato che gli imballava tutti. E così all'Esprit stava meglio il bicchiere, quando ha visto quel marchio bruciato è stato travolto da una valanga di emozioni. Ormai questi come lui. E Laverda per questi occhi differenti. Perché l'esistenza del marchio Laverda è stata lunga e un po'

tormentata. In ho vissuto solo le ultime riserve. Per chi è della mia generazione Laverda significa soprattutto la L2, quella dei primati a Milano, diffusissima, di moda da Sport colorata nera e oro mi faceva impazzire, fumosa, e non un cartoncino del tutto elettrico, seguiva l'oil e andava si e no a 120. Per quelli un po' più avanzati a sinistra di 27 ed 3PC, la 700 da sport. L'alternativa ancora ai 700 3D Suzuki e alla Guzzi V7 Sport. E poi il 1000 tre cilindri, un bestione del fascino rudo. Ma che negli anni Settanta saltava più volte sul gradino più alto del podio delle massicce gare di durata. Ho capito quanto fossero importanti una volta, mentre andavo all'Università, e ho trovato una banda di bellicosi con la loro nave e le acrome Laverda grasse come





IL GENE RABBIOSO DELLE LAVERDONE ANNI 70

vare. Lì c'è sempre stato un culto particolare per la Casa veneta. Poi l'oblio, gli ultimi sprazzi con le 1200 RGS, le 125 che non vendono più e qualche tentativo di rinascita andata male. Ho pensato anche a quella, e se richiude gli occhi mi rivedo a farla fuori con una volta con il fascio in una improbabile comparazione al Motocare con una Laverda 750 S e una Ducati 748. Improbabile nel fatto per le moto, quanto perché era gennaio e al Motocare c'era la neve... Doveva essere il 1987. Con il suo bellissimo frontespizio la 750 era grossa, rinvoltita, pesante ma dava belle soddisfazioni sul guidato. Peccato che non l'hanno mai venduta, invece hanno venduto il marchio. E c'è voluta la spillo genovese bueggo per farla tornare sugli scaffali. Ecco qui, la SFC 1000, si chiama ancora così. La comparata al Motocare del 2002, ha fatto parlare tanto di lei. Ho sentito dire: "Finalmente una moto bella". Sono frasi che colpiscono. Adesso la Laverda 1000 è destinata a diventare realtà molto presto.

Di tutto di più

C'è tutto al posto giusto, fari, freni, specchietti. La moto è forte, esiste arriverà. Provesse manutenzione, in tre anni la moto l'hanno fatta diventare. E poco importa se qualcuno ha arricchito il naso perché questa

1000 non ha tre cilindri. Per molti il ritorno sulla piazza delle arancioni è già abbastanza emozionante da far venire le lacrime agli occhi, sbionare a Enrico per avere conferma. Per il tre cilindri c'è tempo. E poi la 750 SFC avevano due cilindri, quindi se vogliamo la storia è rispettata, anche se qui i cilindri sono quelli a V di 60° dell'Aprilia vera, da 141 cavalli a 10.000 giri. Arancione e limitata, per ora, a soli 574 esemplari, giusto quelli in cui è stata venduta la SFC "vera". La nuova Laverda era nata seminata e adesso invece ha messo il vestito, una filare carenatura integrale ma la versione "genova" sarà ancora semicarenata) che ne nasconde le grazie. Ed è quasi un peccato, perché sulla SFC c'era della bella roba da vedere. Ma non tutto è stato riscritto, per fortuna. Così chi ama la tecnica potrà tuttrarsi gli occhi con il doppio scarico in titanio che abbraccia lo strumento codino, o con l'antivibratore Orlos laterale, o ancora la cassa filtro che emerge come un iceberg dal serbatoio. E vogliamo parlare del serbatoio dell'olio? Nessuno se mai deve metterlo, è sempre in mezzo che rimpic. Sulla SFC invece è dietro al motore completa la carenatura, realizzato in alluminio, ha la superficie dentata per migliorare il raffreddamento. Soluzioni diverse, inusuali, che rendono la SFC unica, alla faccia di quelli che la considerano

una copia arancione della RGS. Bah! La SFC è una moto con una sua identità, anche se segue schemi che ormai sono un classico per la produzione italiana delle moto di alto livello. Tutti d'accordo al Crismo Motocare saluti al TG (dall'accattivante verniciatura trasparente...) e l'unicorno a piastre.

INFORMAZIONE

