

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



Verso viene, l'hanno fatto! L'hanno fatto davvero! Sono al Salone di Milano e il mio amico Enrico (che non è il genero, ma un amico) mi racconta magari che la mia attesa di un bel paio di buoni. Ha gli occhi lucidi per l'emozione, lui che faceva tanto fumo, lui che diceva che per farci piangere ci vogliono due chili di risate. La segue un po' contrariato. E che cazzo, mi stai quasi raccontando una delle due esistenze con la notizia storica del giornalista Enzo, non ha più una casa. Il figlio piange e altre buone del genere si lascia a rompere. Che carica aria vissuta! Spero ce ne

la pena. Nella foto ho con questo di circolazione e con un "toro arancio" che ha già mosso di avvertire mio e mi faccio tirare dall'Enrico in mezzo alla folla. Lui mi porta in uno stand tutto arancione. Lascia, in alto, la Laverda SFC in versione definitiva. Enrico? Sto io, perché, non lo sapevi?

Una storia strana

no, lui giustamente non lo sapeva, e io che ormai guardo le moto per mettere a le mendo tutte prima del salire, quando sto lutto per sentire, sbagliando, l'Enrico ha e uno di questi che comprano tutti i giorni, ha un gran passione ma non ha tempo di tempo aggiornare, un rivolto addomesticato. Voleva fare il giro del mondo in moto, insomma ha fatto due figli e adesso alla domenica andrebbe ancora a farsi la bici e mangia mezzo kglio di lasagne e si avvoca sul



IL CODONE CON DOPPIO CANNONE ALTO È DI UNA CATTIVERIA INAUDITA



dovete per mettere pomeriggio, ma la fine non quella non la perde mai perché la passione è tutt'altro che morta ed ogni volta torna a casa con un bruciore proprio di depilatori e tutti pronti a banchi. Due anni fa ci voleva comprare l'Honda, invece ha portato in casa la storia wago. Ti ricordi Stefano? Già, lui era uno di quelli che come me, a sedici anni macinava 30.000 km all'anno con la 125.

Compagno di disperazione, lui. Che invecchiava la pelle senza capo a "Tartù fuori" ogni volta che accendevamo i motori. Se chiedi gli auto ma lo metti ancora, "Se c'è", con la schiena fuori sulla sua 125 Sport che fumava di brucioli, alla fatica dell'Euro. Esatto, l'Ortica aveva una Lavanda, la sua prima e unica moto. E quel marchio gli è rimasta nel cuore. C'era lui con l'125, si diceva, e il Punto IX, salito nella compagnia non manca mai con

l'innovazione. Lavanda DB One, un razzo solitario e incisivo che gli innalzavano tutti. E così all'Euro sono venuti il suo nome, quando ha iniziato quel mercantile intrusivo e stato trascinato da una valanga di emozioni. Ormai questi come lui. E l'Ortica per questi motivi differenti. Perché l'esistenza del marchio Lavanda è stata lunga e un po'

lamentata. Io ho vissuto sotto le voci, voci, che chi è della mia generazione. Lavanda leggeva soprattutto su 125, quella dei pennini a bilancio, affumicata, di modo che Sport, colorata nera e rossa mi faceva impazzire, fumava, e non un particolarmen- del tutto assoluto, segnava 160 e andava solo a 125. Per questi un po' più avveduti è diventato il 27 ed 37C, le 750 da spari. L'alternativa era poco al 750 SS (ducati) e alla Guzzi V7 Sport. E poi il 1000 tra un'ora, un'ammirazione facendo ruote. Ma chi legge anche settanta salme più volte sui gradini più alto del podio delle invecchiature, parte di storia, ricorda quanto fossero importanti, una volta, mentre andava all'informantissima, e ha scoperto una bandita di pennetti con le loro nere e le altre Lavanda prima come





IL GENE RABBioso DELLE LAVERDONE ANNI 70

case, lì c'è sempre stato un culto particolare per la Casa veneta. Poi l'ebros, gli ultimi spaziati con le 1200 RGS, le 125 che non vendono più e qualche indicazione di rimonta, eccetera eccetera. Ma potrebbe anche a questo, e se esistesse gli occhi mi rendono a fatica a sentire i vociari con il Kavčić in una improbabile comparazione ai Montezuma con una Laverda 750 S e una Ducati 748, improbabile non farla per le foto, questo perché era genetico e al Montezuma c'era la neve... Doveva essere il YCRT. Con il suo inconfondibile frontomarcia (la 750 era grigia), ruvidezza, rispetto ma dove beveva moltissimo ed è guadato. Pensate che non l'hanno mai venduta, invece hanno venduto il marchio. E' nata dalla sua genetica Baggio per farla tornare agli occhi. Ecco qui, la SPC col, o chissà ancora cosa. La conoscevate al Motorshow del 2002, ha fatto parlare tanto di lei. Ma veniamo dire: "Finalmente una moto bella". Sono tratti che riepilogano. Adesso la Laverda 1000 è pronta a diventare realtà molto presto.

Di tutto di più

Ci metta al posto giusto, farà, prezzo, spiegiamoci. La moto è finita, eccolo arrivare, finora mantenuta, in tre anni la moto l'hanno fatta diventare. E poco importa se qualcuno ha approvato il no, perché questa

1000 non ha tre cilindri. Per molti è rimasta sulla piazza delle arancioni e già vibravano emozionante da far venire le lacrime agli occhi, chiedono a Duccio per avere conferma. Poi il tre cilindri c'è tempo. E poi la 750 SPC avrà due cilindri, quindi se vogliamo la storia è inopportuna, anche se qui i cilindri sono quelli a V di 60° dell'Aprilia RSV, da 144 cavalli a 10.000 giri. Arancione è limitata, per ora, a solo 579 esemplari, giusto quelli in cui è stata venduta la SPC "vera". La nuova Laverda era nata sembrava e adesso invece ha messo il vestito, una vittoria clamorosa integrata (ma la vittoria "povera" sarà ancora semicaramella) che ne nasconde le grida. Ed è questo un prezzo, perché sulla SPC c'era della bella roba da vedere. Ma non tutta è stata riuscita, per fortuna. Così chi ama la tecnica potrà tuttora gli occhi con il doppio scarico in titanio che abbraccia lo strumento codice, o con l'ammortizzatore Ohlins laterale, o ancora la cassa filtro che emerge come un kielberg dal serbatoio. E vogliamo parlare dei dettagli: eccellenza. Nessuno se neri dove inserire, e sempre le messi che fanno. Sulla SPC invece è diretto al motore (completa la carenatura), realizzata in alluminio, ha la superficie satinata per migliorare il raffreddamento. Soluzioni diverse, inusuali, che rendono la SPC unica, una faccia di uomini che la considerano



una capia mancione della RSV. Bello! La SPC è una moto con una sua identità, anche se segue schemi che ormai sono un classico per la produzione italiana della moto di alta livella. Tubi d'acciaio in Cromo, multilama saldati al TIG (dall'acciaio molto vermiculato trasparente...) e l'ottone a piastre

