

# MOTO

# STORICHE & DEPOCA

**M** Anno X - N° 101 Ottobre 2004  
€ 6.50 (Italy only)

## EVENTI

- MONTE GENEROSO
- VARANO MOTOSHOWN
- GIRO DELLE ALPI
- LAGO TRASIMENO
- POSSNECK
- 2° TGM DAY
- ASTI
- VEROLANUOVA

**GOODWOOD  
FESTIVAL OF SPEED**

**LAVERDA 1000 BOL D'OR  
3 CILINDRI PER L'ENDURANCE**

**MATCHLESS  
G3C 350**



**SUZUKI RE5: PIANETA WANKEL**



La foggia della carenatura a due fari e la caratteristica bombatura del cupolino in plexiglass ricordano moltissimo quelle della prima versione della Laverda sei cilindri, anch'esse realizzate dai fratelli Stanga. Una volta in carena, il pilota è completamente riparato dal carico aerodinamico anche a 250 chilometri orari.



A Proposito di...

# DA BREGANZE CON AMORE

Grazie ad un minuzioso restauro, la Laverda 1000 Bol d'Or è ritornata a far sentire la sua voce

*Testi di Fabrizio Di Bella. Foto di Alberto Cervetti*





**L**a storia di questa Laverda da corsa e quella del suo proprietario presentano analogie talmente marcate da far pensare che il loro sia stato molto più che un incontro dettato dal caso. I due protagonisti di questa avventura a lieto fine, infatti, a un certo punto della propria vita si sono trovati a fare qualcosa di molto diverso da quello cui erano originariamente destinati. Talmente diverso da provocare in entrambi i casi una violenta "crisi di rigetto". Tutto inizia nel lontano 1976, quando per il glorioso marchio vicentino comincia a profilarsi la crisi che sfocerà nove anni dopo nell'amministrazione controllata. Con l'arrivo dei costruttori giapponesi, non solo sulle piste, ma soprattutto commercialmente, per la Laverda e per le altre Case motociclistiche del Vecchio Continente cominciano gli anni bui. Dopo aver ceduto la florida divisione macchine agricole al gruppo Fiat, la famiglia Laver-

da attinge al proprio patrimonio personale pur di aiutare l'azienda ad affrontare un mercato sempre più difficile. Il calo delle vendite impone un contenimento delle spese: per concentrare le risorse disponibili nello sviluppo della nuova sei cilindri, a Breganze si decide di sospendere l'impegno diretto con la 1000 3C nelle competizioni. Per questo, parte del materiale ufficiale viene "girato" agli importatori europei più attivi nelle gare di durata. Dall'atelier dei cremonesi Stanga, che allora forniva componenti del telaio e carenature al reparto corse, a cavallo tra il '76 e il '77 passano quattro motori 1000 "buoni", con cammes, pistoni "corsa" e diverse parti in fusione di magnesio. Intorno ai tricilindrici veneti viene "cucito" un telaio dalle caratteristiche innovative: un'evoluzione di quelli utilizzati nelle stagioni precedenti da piloti del calibro di Lucchinelli, Fougeray, Gallina e Perugini. Anche in questo caso si

*L'attenzione posta nel restauro traspare anche dai dettagli: l'intera bulloneria, in acciaio inox, è stata alleggerita accuratamente, mentre le teste di tutti i bulloni posti nei punti più soggetti a vibrazioni sono predisposte per la legatura di sicurezza.*

tratta di una struttura a traliccio, la cui conformazione perimetrale consente un rapido montaggio del motore nel telaio e un'accessibilità pressoché totale. Le tubazioni impiegate sono Columbus in acciaio al cromo-molibdeno. La loro sezione maggiorata, oltre a permettere una riduzione dello spessore, con un sensibile vantaggio in termini di peso, si traduce in incremento della resistenza a fles-

Il generoso tricilindrico di Breganze eroga una potenza di circa 95 CV alla ruota a 9.500 giri/min. L'adozione di alcune parti in magnesio fuse in terra contribuisce a contenere il peso. Grazie ad una accurata equilibratura nonostante l'imbiellaggio con fasatura a 180°, il propulsore non risulta particolarmente afflitto dalle vibrazioni. Lo scarico in acciaio inox, oltre ad essere molto curato esteticamente, si è dimostrato tanto rumoroso quanto efficace.

sione. Il forcellone scatolato ruota su ben quattro cuscinetti a rulli conici, una coppia dei quali viene utilizzata anche per il canotto di sterzo. Noto è inoltre la predisposizione per il montaggio del monoammortizzatore cui, per motivi di affidabilità, verrà successivamente preferita una soluzione tradizionale. Ancora oggi Stanga ricorda come il concetto del suo telaio a traliccio, in anticipo sui perimetrali della Bimota, derivasse dall'osservazione dello "space-frame" Norton John Player Special. Per l'avancorsa e le altre quote geometriche fondamentali, il vulcanico "Pippo", coadiuvato dal fratello Gianfranco, che salda uno ad uno i tre telai di questa serie speciale, si ispira addirittura all'immortale Featherbed dei fratelli Mc Candless.

Negli primi mesi del '77, il team francese supportato dall'importatore riceve una delle tre moto. Si tratta di una magnifica special da 1005 kg, verniciata nella caratteri-





L'impianto frenante è il classico Brembo Oro, montato su forcella Ceriani GP. I cerchi, invece, sono Campagnolo con canale anteriore da 2,75 x 19.

stica livrea ufficiale arancione con banda blu, con il maxi-serbatoio e la tipica carena a due fari da endurance. A corredo arrivano anche un motore di scorta e altri pezzi di ricambio, tra i quali uno scarico in acciaio inox di squisita fattura, sul quale un saldatore ha

tramandato ai posteri la propria firma. Oltre al motore "pompatò" a circa 95 CV, cerchi, freni, cruscotto, impianto elettrico e molti altri dettagli tradiscono l'origine "factory" di un mezzo allestito in piccolissima serie, più per motivi promozionali che commerciali. La

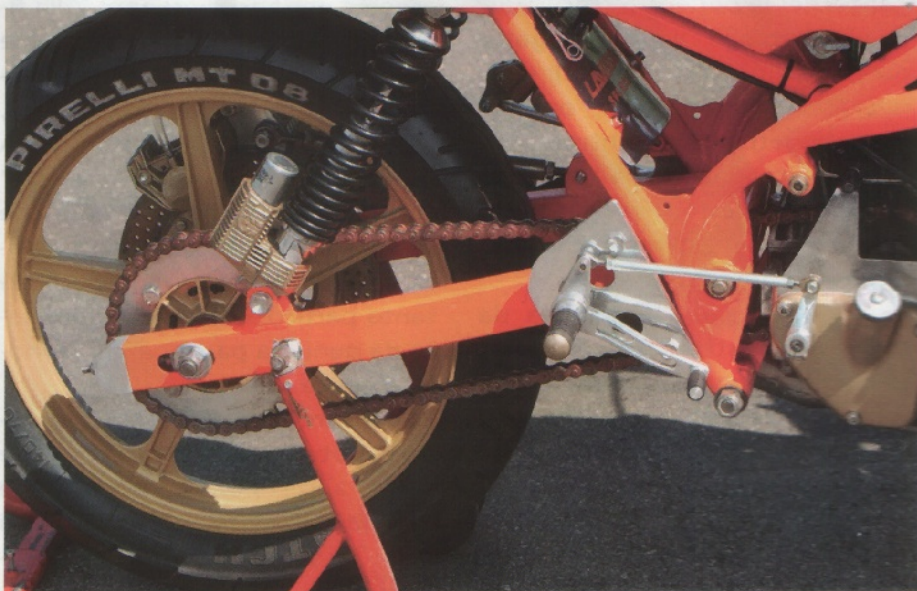
squadra transalpina, che sopprime con l'entusiasmo ad una impostazione poco più che amatoriale, partecipa con alterne fortune a tre edizioni del mitico Bol d'Or. L'ultima sortita nell'80, quando un piazzamento a ridosso dei team ufficiali viene purtroppo vanificato da un calo fisico dei piloti, che concludono in una immeritata 25esima posizione. Con l'avvento dei budget miliardari e delle moto da gran premio, nelle gare di durata, finisce l'epoca eroica. Negli



Grazie agli sganci rapidi, per smontare carena, sella e serbatoio bastano pochi secondi e a questo punto la conformazione del telaio perimetrale agevola il lavoro dei meccanici sul propulsore.

Come si conviene ad un mezzo destinato alle gare, ogni operazione risulta particolarmente rapida.

anni successivi, il bombardone venticinque, sul quale nel frattempo è stato montato il motore di riserva, ancora più spinto grazie alle cammes Jota/7C, finisce per militare egregiamente in gare nazionali. A guastare la festa, nell'85 per la Lavendera arriva l'amministrazione controllata. La crisi, oltre a travolgere alcuni importatori, si ripercuote sulla disponibilità dei ricambi, costringendo alla resa molti dei team che in Europa si ostinano a portare in pista le moto di Bre-





*Sopra, all'interno del traliccio in tubi al cromo-molibdeno è alloggiato l'impianto elettrico del tutto ricostruito.*

*Sotto, la strumentazione è composta dal solo contagiri Smiths originale montato sulla Laverda dell'epoca, e il manettino per arricchire la carburazione al minimo.*



ganze. Per la poderosa "racer" arriva, inevitabile, il ritiro, seguito dal carosello dei proprietari: sempre meno competenti, sempre meno rispettosi di cotanta meccanica. Lo scempio si completa con la sacrilega trasformazione in custom, seguita dall'ennesima manipolazione dei cablaggi. Privata della sella e coperta da abbondanti strati di vernice a pennello, a questo punto la pur robusta trecilindrica decide di sottrarsi al tormento con un provvidenziale blackout elettrico. Se l'uomo smette di accanirsi, nell'opera di distruzione subentrano le intemperie, cui la moto rimane

esposta per altri dieci anni. Alla fine, inserita in un lotto di vecchie moto da cross che un commerciante porta in Italia per farne ricambi, la sua sorte sembra segnata. A questo punto, però, le voci sulla "strana Laverda con un telaio che sembra un Ducati" arrivano all'orecchio di un personaggio altrettanto particolare, oltretutto animato da genuina passione per le moto d'epoca.

Dopo vent'anni trascorsi lavorando in note aziende del settore due ruote, allo stipendio da dirigente e al ficus beniaminus Fabrizio Di Bella ha preferito tornare a sporcarsi le mani in officina, aprendo

un piccolo ma attrezzato laboratorio di restauro in quel di Breno, in Val Camonica. Venuto a conoscenza dell'esistenza della moto, la acquista senza neppure vederla e, nonostante le condizioni pietose inducano al pessimismo amici e colleghi, decide di sottoporla a un minuzioso restauro. Basandosi sulle foto pubblicate sulla stampa dell'epoca e sulle immagini scaricate da vari siti dedicati alle moto di Breganze, realizza lo stampo necessario per ricostruire il gruppo sella, nel cui codino viene alloggiata la batteria.

Altri due stampi vengono approntati per ricostruire il lato destro della carenatura, irrimediabilmente danneggiato, e la parte superiore del serbatoio, asportata probabilmente in seguito a un maldestro tentativo di ridurne le dimensioni. Dopo un accurato controllo dimensionale, il telaio viene sabbiato e riverniciato con polveri epossidiche, al pari delle ruote. Con un paziente lavoro manuale, le piastre che vincolano il propulsore al telaio e quelle che supportano le pedane vengono ricavate da lastre di ergal, successivamente lucidato a specchio.

Nel frattempo il motore viene accuratamente revisionato, e lo stesso avviene per la batteria di car-



*A lato, le pedane, interamente ricostruite, frestandole da una lastra di ergal, poi finalmente lucidate.*

*Sotto, il capiente serbatoio da endurance, con il classico doppio tappo.*

buratori Dell'Orto, le forcelle Ceriani GP, gli ammortizzatori Corte & Cosso e l'impianto frenante Brembo Serie Oro. Tra le altre parti riprodotte sulla base delle fotografie, il pannello portastrumenti con la caratteristica spazzolatura bouchonné e il parafango posteriore in alluminio battuto a mano. Decisamente impegnativa è risultata infine la ricostruzione del particolare impianto elettrico, che prevedeva due circuiti indipendenti per i fari, oltre alle luci per illuminare i numeri di gara come imposto dal regolamento del Bol d'Or.

Anche in questo caso, una paziente ricerca dei componenti originali dell'epoca ha dato buoni frutti, consentendo di riportare la moto alla totale originalità. Dopo tre mesi di lavoro ininterrotto, il debutto all'ultima edizione dell'ASI MotorShow, sulla pista di Varano, con i graditi complimenti dell'ingegner Piero Laverda.

Dopo aver deliziato gli appassionati mostrandosi in abiti succinti, ovvero mettendo in mostra il telaio senza sella e serbatoio, la tricilindrica veneta ha fatto accapponare la pelle, unendo la sua voce baritonale a quella, più acuta ma non meno rabbiosa, della mitica sei cilindri. ■

