

MOTOCICLISMO

PROVE

YAMAHA FZ 750

LAVERDA
LB UNO 125

FANTIC
RAIDER
125-250

GILERA
RV 250
NGR

LA MOTO
USATA
È UN
AFFARE

NOVITÀ
DA TUTTO
IL MONDO



1985
GIUGNO
ANNO 71
LIRE 3.000



Alcuni momenti delle nostre prove, non tutti dedicati alla dea velocità. Vediamo ad esempio i controlli di alcuni particolari ed un attimo di relax in compagnia di una bella ragazza che ci sta sempre bene.



AMBIZIONI AGONISTICHE? PRENDI LA LAVERDA LB UNO



Costruita interamente dalla casa veneta e dotata delle più aggiornate soluzioni, questa bella 125 consente anche il primo passo verso la carriera sportiva. Le è aperta infatti la partecipazione ad una serie di gare sui più famosi circuiti, il Trofeo Monomarca organizzato dalla stessa Laverda. E' potente e trattabile ma ha le sospensioni un po' dure.

Collaudatori: Ugo Dallò, Lorenzo de La Penne e Alberto Pasi • **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino • **Grafici:** Piergiorgio Padoan • **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli • **Testo:** Ugo Dallò



LAVERDA LB UNO



Ancora una foto d'azione e due immagini della moto, quella sopra intesa a porre in rilievo la dominante struttura triangolata del telaio in tubi quadri, sovrastato da un bel serbatoio tipo gran premio.

● Questa nuova 125 sportiva richiama subito l'attenzione perché ha una decisa personalità. E questo non è poco, in un momento in cui quasi tutte le moto tendono a seguire gli stessi canoni estetici. Quindi, l'insieme offre senz'altro il pregio dell'originalità ed ha anche il merito di avere una chiara impronta di famiglia.

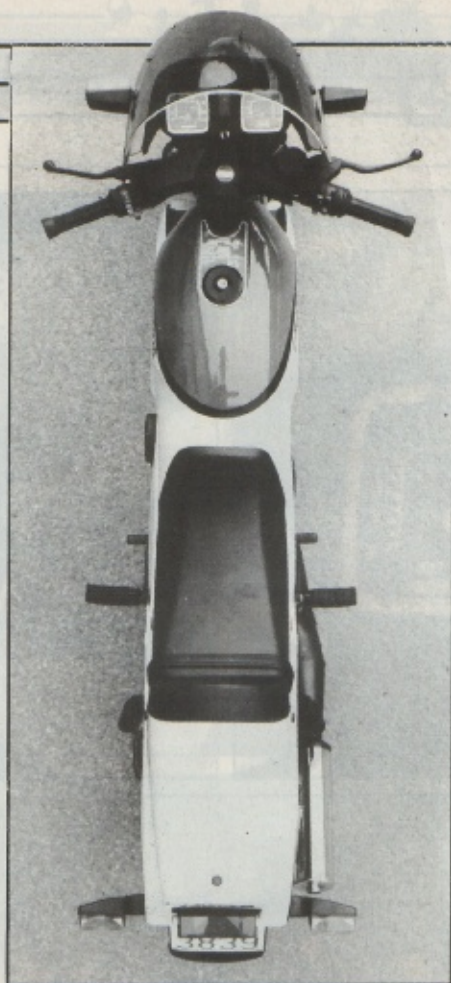
Analizziamo, ora, le soluzioni estetiche parziali. La parte posteriore comprendente sella, parafrangente, codone e marmitta ci sembra la più azzeccata e ci ricorda la brillante 1000 tre cilindri RGS della stessa Casa. Molto bene, procedendo verso l'avantreno, anche serbatoio e fianchetti, vistosamente interrotti dal dominante telaio in tubi quadri. Bene anche il motore, nero come l'espansione, compatto ed essenziale. Lo stesso non si può dire della carenatura del radiatore, a nostro avviso la parte meno convincente per via delle troppe feritoie con fogge diverse. Elegante il cupolino, anche se determina un sensibile sviluppo in verticale della linea. La cura dei dettagli è dichiarata tra l'altro dalle belle piastre porta-pedane in pressofusione di alluminio lucidato e dal rivestimento in espanso del manubrio.

Terminato l'esame statico, passiamo al vivo della prova che ha messo in luce un propulsore « civile » e generoso ma anche una ciclistica non perfettamente a punto. Per carità, niente di grave! Però, almeno finché non ci si abitui, la LB UNO sconcerta per la difficoltà che crea al conducente nell'impostazione e nel mantenimento di una precisa traiettoria in curva, alle velocità medio alte. Noi crediamo che passare dalla ruota anteriore da 18 pollici a quella da 16 avrebbe dovuto comportare una differente impostazione della geometria di sterzo che così com'è lascia avvertire una certa mancanza di autodirezionalità e di precisione.

Tuttavia, ripetiamo, la moto rimane sempre sotto controllo, anche con il fondo sconnesso dove, però, le sospensioni accusano una certa durezza. Al diverso comportamento sulle imperfezioni trasversali del manto stradale fa da contraltare una certa sensibilità a quelle longitudinali.

Per quanto riguarda la posizione di guida, avremmo preferito un manubrio più sportivo, magari in due pezzi, per poter assumere con le braccia e col busto una posizione più coerente con quella assunta dai piedi, ben arretrati.

Acquistati dietro al cupolino si raggiungono i 140 orari di tachimetro

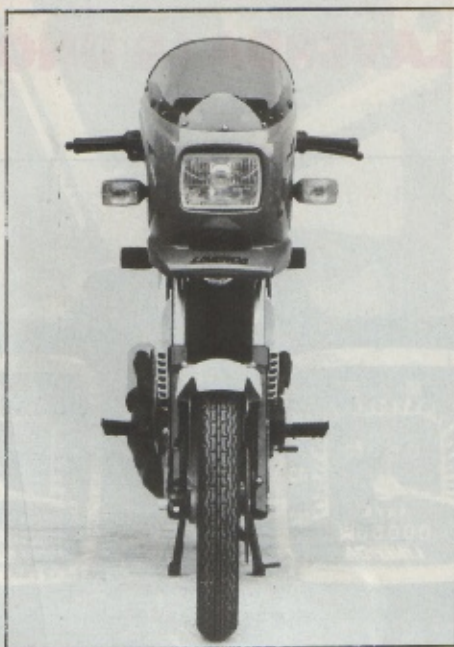


La linea è filante ed aggressiva, da qualsiasi punto la si guardi. Nella vista frontale emerge il voluminoso cupolino con spoiler deportante, ancorato alla forcella: si fa notare anche il parafrangente aerodinamico. La scelta della ruota da 18 pollici consente un ampio passaggio per l'aria di raffreddamento, fra gli steli della forcella, verso il radiatore. Anche dall'alto bella, elegante e proporzionata, questa nuova Laverda non sfigura nei confronti di una maxi sportiva. Un po' distanti le leve al manubrio. Solito standard per i comandi elettrici. I comandi a pedale sono ben posizionati, realizzando un accettabile compromesso fra le esigenze sportive e quelle turistiche. Il rivestimento delle pedane, di buona fattura, è in gomma anti-sdruciolio. I comandi del freno posteriore e del cambio sono della lunghezza giusta. Efficace e senza giochi il rinvio del cambio.

(circa 130 effettivi) a 9000 giri, ma anche in posizione normale è facile raggiungere i quasi 135 allo strumento.

Il bello di questo motore è che « vien su » senza buchi di potenza fin dai quattromila e a circa seimila comincia a spingere con decisione e rapidità fino a novemila, in piena zona rossa. E' quindi un motore elastico e potente che rende la guida piacevole anche in città, contrariamente a certe altre 125 sportive. Inoltre, è praticamente esente da vibrazioni fastidiose e quelle poche riscontrabili sono limitate intorno agli ottomila giri e alla zona del manubrio.

Il cambio è ben spazioso, preciso e rapido negli innesti. Il vasto arco di utilizzazione del propulsore ha reso superfluo un cambio a sei rapporti anche se qualche « smanettone » può sentirne la mancanza. La frizione stacca correttamente a caldo e a freddo; da



segnalare la prontezza d'avviamento in qualsiasi condizione di temperatura, nota molto positiva anche per un uso quotidiano e turistico.

Alle doti velocistiche fanno, infine, riscontro gli ottimi freni, ambedue modulabili, progressivi e potenti.

Le qualità più spiccate

- Trattabilità e potenza del motore
- Spiccata personalità estetica
- Adattabilità alla formazione agonistica attraverso il Trofeo Monarca organizzato dalla stessa Laverda

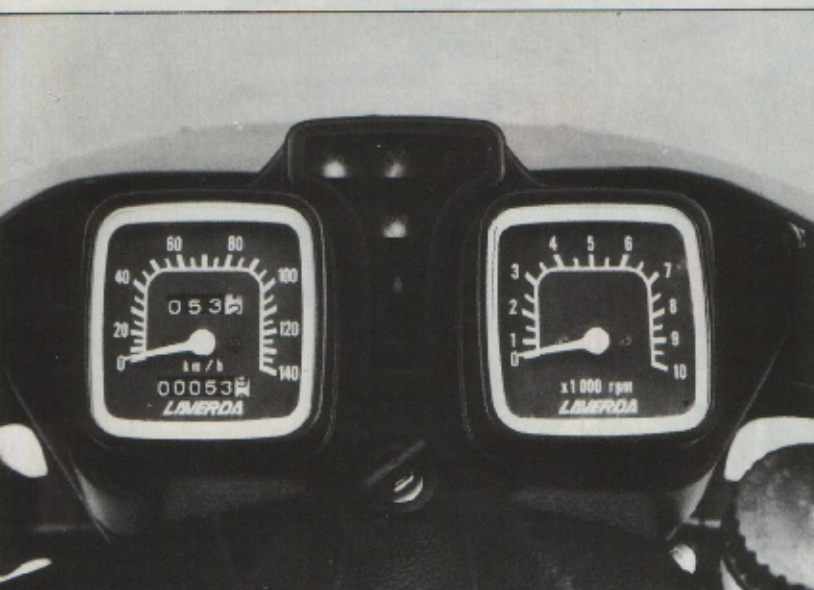
Considerazioni sul prezzo

E' allineato a quello delle più dirette concorrenti attualmente in vendita.

Possibili miglioramenti

- Aumento stabilità
- Adozione cavalletto laterale
- Addolcimento sospensioni
- Applicazione retrovisori

LAVERDA LB UNO



La plancia di comando

Il cruscotto, di forma poco sportiva e soggetto a qualche fenomeno di rifrazione, comprende tachimetro e contagiri dalla grafica sufficientemente chiara. Il tachimetro è un po' ottimista, più preciso il contagiri (per gli scarti precisi vedere i dati a pagina 140). Non manca il totalizzatore. Le spie sono sei, ben visibili anche di giorno, compresa quella dell'acqua di raffreddamento, che tuttavia non permette di tenere sotto controllo l'andamento della temperatura (ammettiamo che è una necessità soprattutto di ordine psicologico).



I due tappi di rifornimento

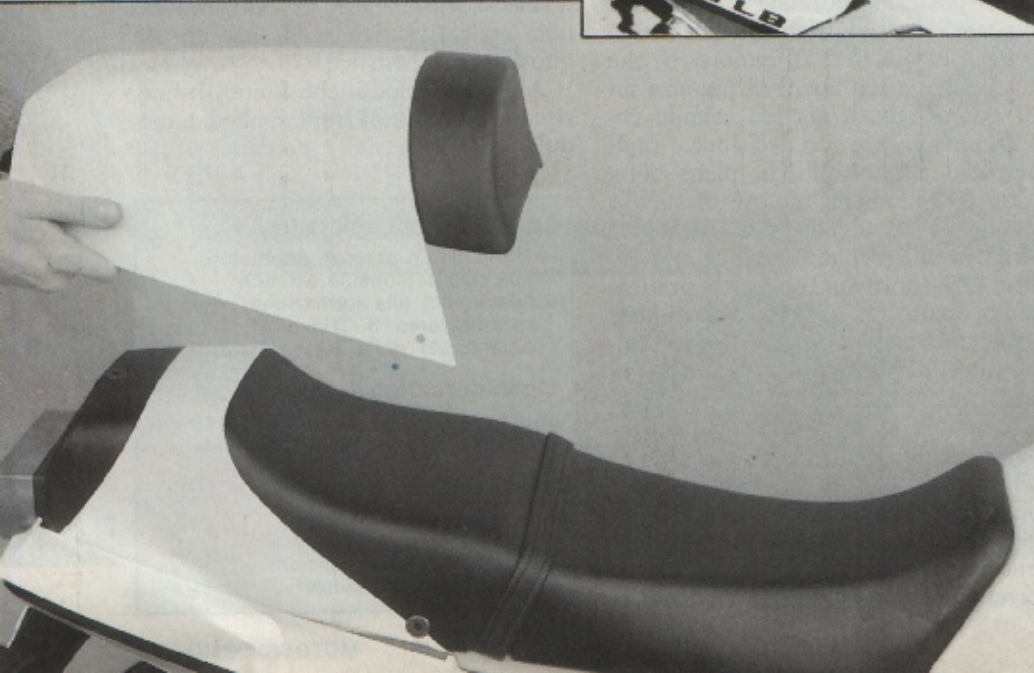
Quello per la benzina è provvisto di serratura, quello per l'olio è un semplice tappo a pressione. Il pieno di olio e benzina consente un'autonomia che va da 1500 a 2500 km secondo il percorso e l'uso più o meno sportivo.

◀ Zona filtro-batteria

A fianco, il filtro dell'aria è del tipo a cartuccia di carta. Si raggiunge facilmente asportando la sella; si intravede anche la batteria, con i tappi di riempimento che si possono svitare senza bisogno di rimuovere o spostare il serbatoio.

Sella trasformista

Particolare del «codone» asportabile che trasforma la sella in biposto. L'operazione si esegue svitando tre viti, due ai lati e una sulla sommità. Comunque, per brevi tragitti ci si può adattare anche con la sella in versione corta.

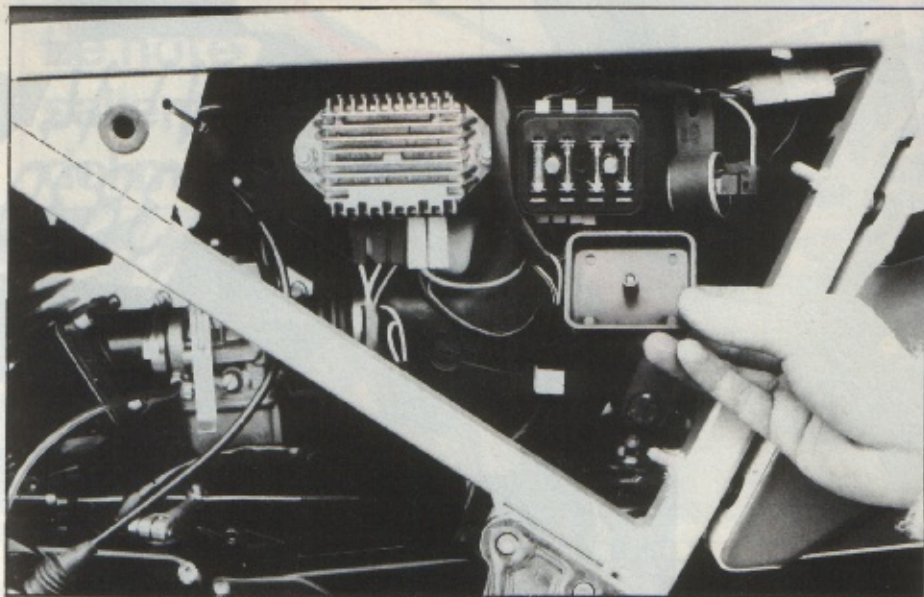


Liane? No, niente di vegetale, solo un groviglio di cavi elettrici e meccanici nella zona del canotto di sterzo. Un po' d'ordine non ci starebbe male, anche perché la zona è ben in vista. Sotto la piastra inferiore della forcella si nota l'avvisatore acustico che ha una voce sufficientemente sonora. In evidenza anche il montaggio elastico del faro.



Cosa c'è dietro i fianchetti

Smontando il fianchetto destro (che reca una busta per i documenti) si può controllare il livello della batteria; visibile anche la voluminosa scatola d'aspirazione. Asportando quello sinistro (a pressione come il gemello) si accede alla scatola fusibili; in evidenza il regolatore di tensione dell'accensione elettronica e l'intermittenza dei lampeggiatori.

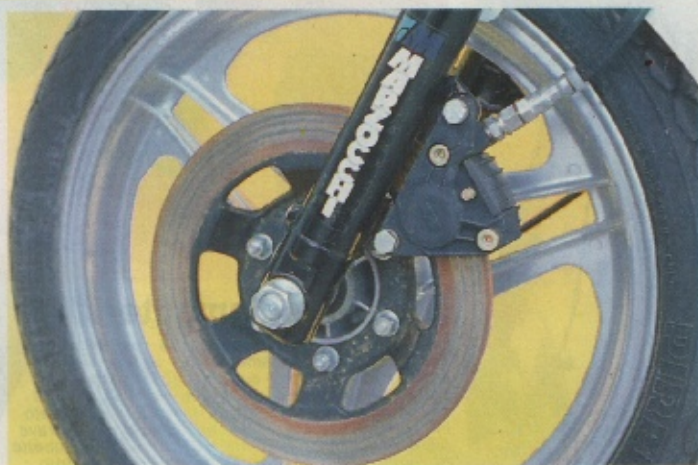
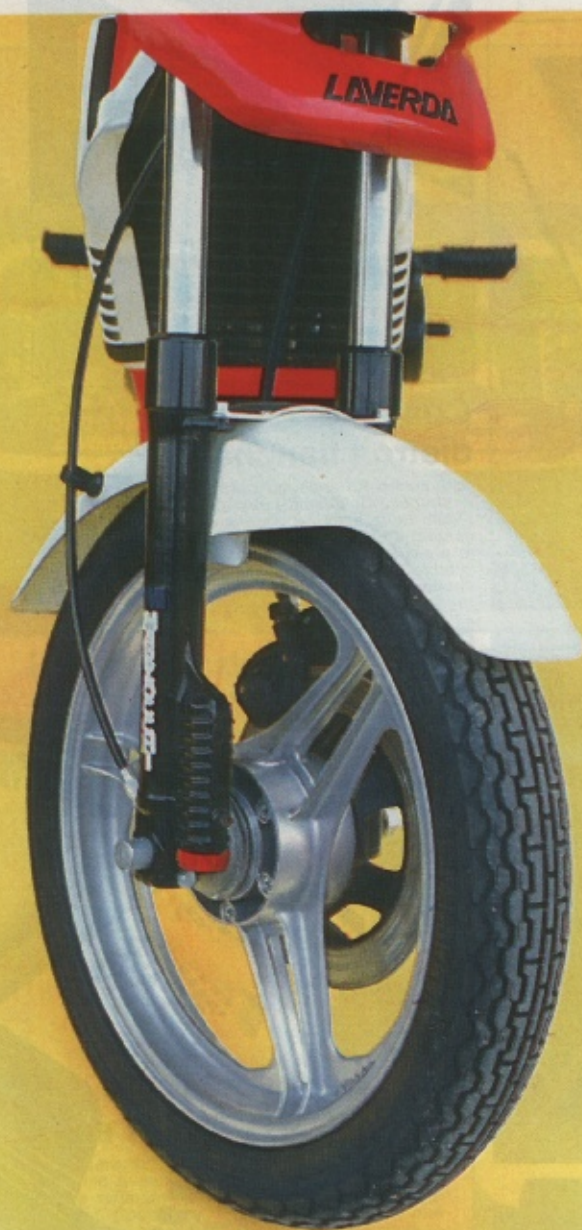


Il telaio a diamante

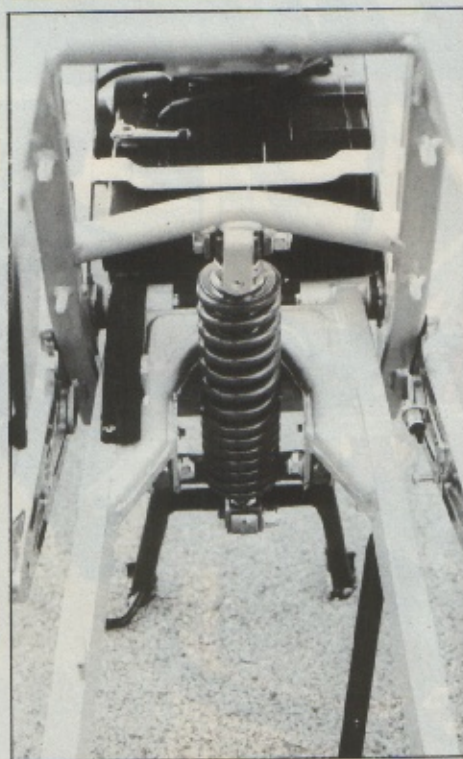
La foto del telaio nudo ne mostra chiaramente l'impostazione a « diamante ». Il motore viene infatti « incastonato » sotto al telaio e fissato al perno del torciglione e alle due staffe in lamiera che si protendono in avanti. Il telaio è realizzato in tubi a sezione quadrata ad eccezione del trave superiore a sezione tonda, attraversato dal tubetto di riempimento del serbatoio olio. Le altre foto mostrano il telaio integrato dai componenti più importanti e la vestizione completa della zona centrale. Rinunciando alla soluzione della carenatura anche sui fianchi, la Liverda ha adottato quella del cupolino solida al manubrio e della carenatura del radiatore che termina col puntale deportante, davanti al motore.



LAVERDA LB UNO



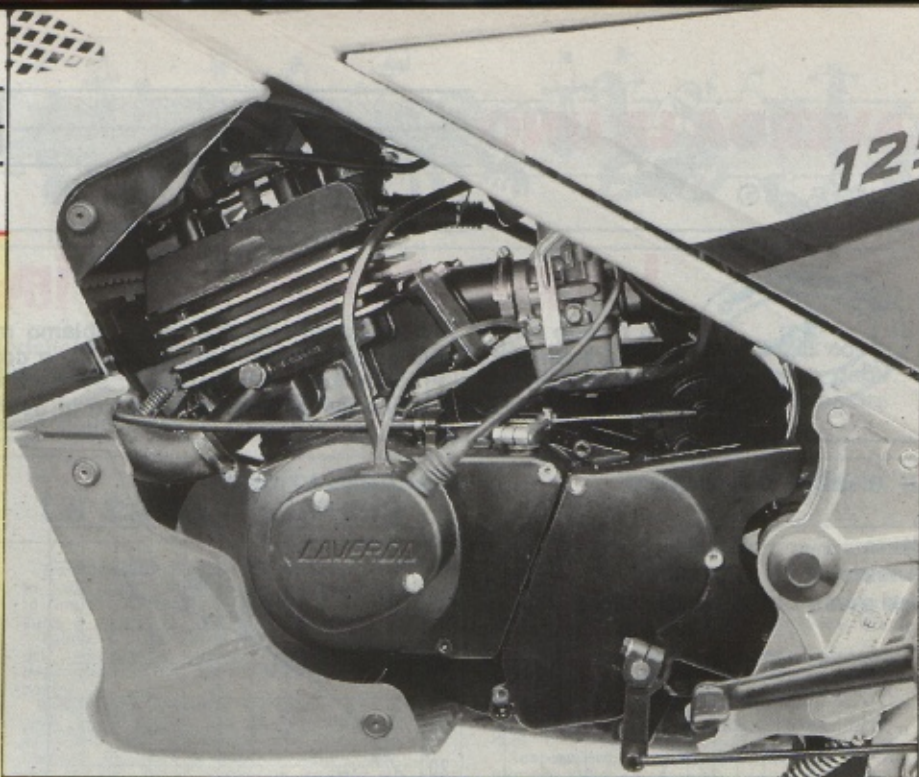
L'avantreno è caratterizzato dalla ruota da 18 pollici e dal perafango che si allarga all'altezza dei foderi della forcella la quale, a sua volta, è caratterizzata dal dispositivo anti-dive sul fodero destro regolabile su tre posizioni ruotando una vite rossa zigrinata. I foderi della forcella sono uniti da una piastra anti-svergoiamento. La frenatura è affidata ad un impianto Brembo; belle le ruote in alluminio a tre razze doppie.



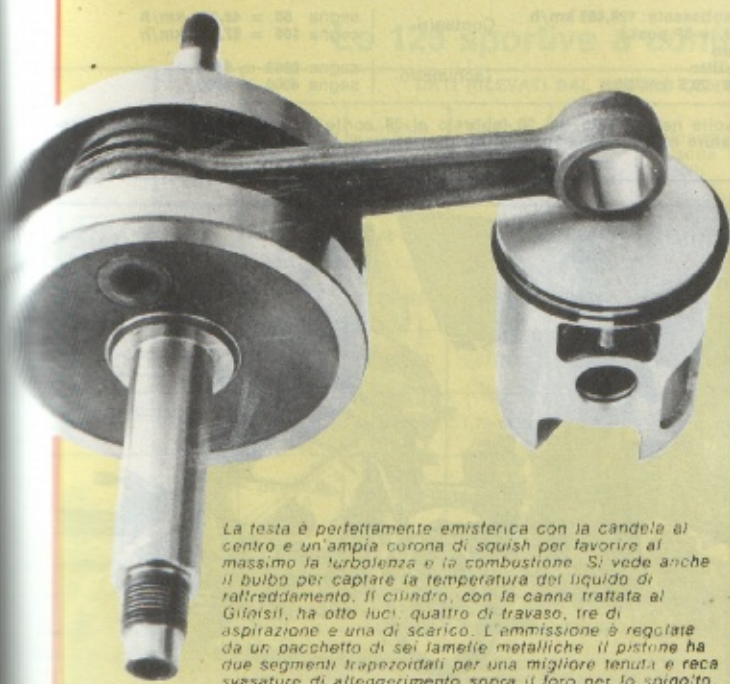
La prua e la poppa

Il retrotreno, col particolare del moncammortizzatore per la sospensione a funzionamento progressivo tramite opportuno sistema di leveraggi. L'ammortizzatore è regolabile soltanto nel precarico agendo su un dado relativo controdado. Notevole la scelerazione di irrigidimento del forcellone, che è costruito in tubi rettangolari. Elegante anche la strutturazione della ruota posteriore dotata di un rilevante freno a tamburo centrale.

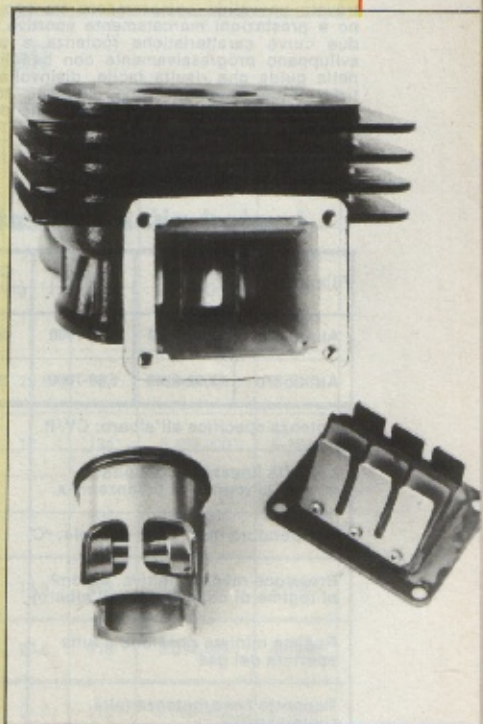
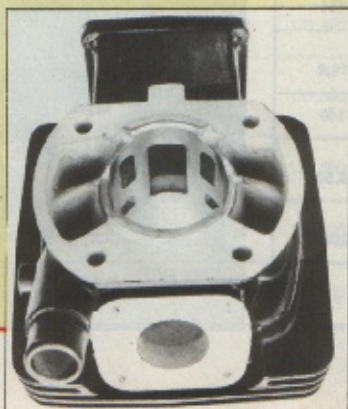
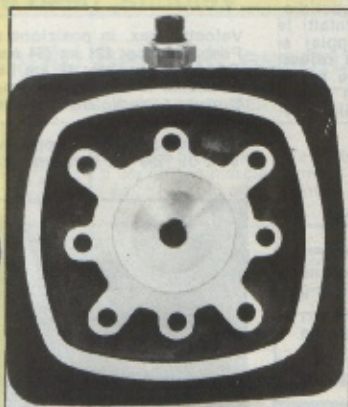
Le note salienti del motore



Il nuovo propulsore totalmente « made by Liverda » nonostante la presenza del circuito di raffreddamento a liquido ha il cilindro dotato di alettatura con funzioni di raffreddamento e di estetica. I due tamponi di gomma ben visibili sulla testa si interpongono fra la testa stessa e le staffe saldate ai tubi inclinati del telaio per eliminare le vibrazioni. Tolto il coperchietto sinistro del carter appare il meccanismo del miscelatore che elabora una miscela al 2%.



La testa è perfettamente emisferica con la candela al centro e un'ampia corona di squish per favorire al massimo la turbolenza e la combustione. Si vede anche il bulbo per captare la temperatura del liquido di raffreddamento. Il cilindro, con la canna trattata al Gilvissil, ha otto luci: quattro di travaso, tre di aspirazione e una di scarico. L'ammissione è regolata da un pacchetto di sei lamelle metalliche: il pistone ha due segmenti trapezoidali per una migliore tenuta e reca svasature di alleggerimento sopra il foro per lo spinotto. Noto la robustezza dell'albero motore e della bielle.





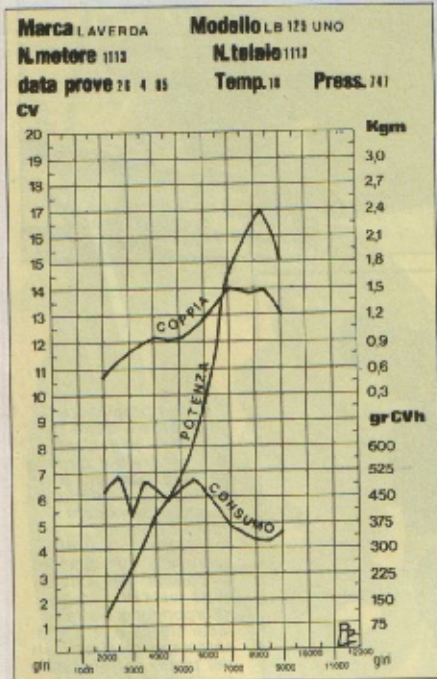
La nostra prova in cifre

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

I principali dati delle nostre prove sono stati rilevati con strumentazione

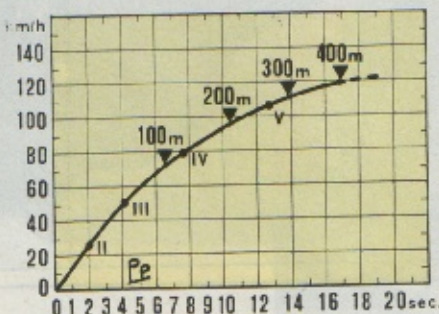


Le analisi del banco



Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Propulsore di notevole potenza (154 CV/litro) con una discreta coppia. In questa versione stradale si è trovato un valido compromesso tra uso quotidiano e prestazioni marcatamente sportive. Infatti le due curve caratteristiche (potenza e coppia) si sviluppano progressivamente con benefici riflessi nella guida che risulta facile, disinvolta e redditizia. Il consumo specifico, sebbene non contenuto, è in linea con le caratteristiche della macchina.

L'accelerazione



metri	secondi	kmh
100	6,561	75,726
200	10,488	96,257
300	13,980	112,060
400	16,959	119,205

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: CV 19 a 8500 giri
 Coppia massima: kgm 1,77 a 7000 giri
 Velocità massima: 131,8 km/h
 Tempo sui 400 m da fermo e velocità di uscita: —
 Consumo: 22,7 km/litro (CUNA)
 Peso: 118 kg a secco

metri	secondi	kmh
100	6,416	56,180
200	11,667	70,039
300	16,289	84,170
400	20,448	96,000

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la LB UNO è scesa, sia pur di poco, sotto i 17 secondi, ponendosi nella zona altissima della classifica tra le migliori 125 sportive, come risulta dalla tabella comparativa di pagina accanto. Nella foto sotto, una partenza per i nostri test alla pista Pirelli di Vizzola Ticino.

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 kg sulla distanza di 400 metri iniziandola però dalla velocità di 50 km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. I valori riscontrati confermano l'impressione di ottima elasticità fornita dal propulsore nella prova su strada. Buona anche la velocità d'uscita dai 400 metri. A maggior conforto della nostra opinione va rilevato che la Laverda 125 LB UNO si è dimostrata in grado di viaggiare in quinta (la marcia più alta) a soli 31,634 km/h.

Velocità, peso e consumo

Velocità max. in posizione abbassata: 123,469 km/h
 Peso a secco: 121 kg (54 ant. e 67 post.)
 Consumo in città: 17 km/litro
 Consumo fuori città: 24 km/litro
 Consumo medio della prova: 20,5 km/litro

Verifica strumenti

Contagiri | segna 50 = 46,272 km/h
 | segna 100 = 87,800 km/h
 Tachimetro | segna 8650 = 8500
 | segna 4000 = 4000

Le nostre prove si sono svolte nel periodo dal 28 febbraio al 26 aprile su una percorrenza complessiva di 1850 km con temperature esterne da +5 a +20 gradi centigradi.

I valori più significativi

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	17,05-8250	1,50-7000	325-8250
All'albero	19,08-8250	1,68-7000	293-8250
Potenza specifica all'albero: CV/lt	154		
Velocità lineare del pistone: m/sec. al regime di potenza max.	14,9		
Temperatura max. sotto candela: °C	140		
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)	8,50		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	2000		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	7,1		





I dati fondamentali

In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori. Riportiamo anche una tabella di confronto, desunta per la massima parte dai risultati delle nostre prove, per offrire il più completo quadro della moto in esame.

La carta d'identità

Dati anagrafici

Costruttore: Moto Laverda S.p.A. - via Venezia 30 - 38042 Breganze (Vicenza) - tel. 0445-873400 (5 linee) - telex 481402 MotLav.

Denominazione modello: 125 LB UNO.

Data e luogo di presentazione: Motor Show Bologna, dicembre 1994.

Inizio vendite in Italia: gennaio 1995.

Gamma colori: bianco-rosso, nero-rosso.

Forma di garanzia: sei mesi inclusa mano d'opera.

Prezzo f.f.: lire 3.393.820.

Consegna: pronta.

CV fiscali: 2.

Tassa annua circolazione: lire 7.500.

Optional disponibili e prezzo f.f. IVA compresa: —.

Caratteristiche tecniche

Motore: due tempi, monocilindrico inclinato avanti di 25°, cilindro in lega leggera, canna con ripetto di Gilsnil, alesaggio e corsa mm 54x54 = 123,6 cc, rapporto di compressione 1:14, aspirazione tramite pacco lamellare, cilindro con 7 luci: 4 travasi, 2 aspirazione, 1 scarico.

Accensione: elettronica a scarica capacitiva-Motoplat, candela Bosch 250 T 2.

Carburatore: Dell'Orto PHBH 28 BS, diffusore da 28 mm, getto massimo 100, getto minimo 60, polverizzatore 264 CF, valvola gas 60, peso galleggiante gr. 8.

Lubrificazione: separata con pompa Mikuni, olio 2T Total Bol d'Or.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio, molla elicoidale, 3 dischi condotti e 3 conduttori.

Cambio: in presa diretta con innesti frontali a cinque rapporti, valore rapporti interni: prima 2,800 (denti 15/42), seconda 1,782 (21/37), terza 1,280 (26/32), quarta 1,036 (28/29), quinta 0,871 (31/27).

Trasmissioni: primaria a ingranaggi, rapporto 2,852 (denti 27/77), finale a catena, rapporto finale 3,200 (denti 15/48), tipo catena e misura: a maglie (n. 120) 1/2x7,75.

Telaio: a culla aperta superiore in tubi quadri, inclinazione canotto sterzo 26° e 30°, avancorsa mm 105, sterzo con cuscinetti a rulli conici.

Sospensioni: forcella Marzocchi con antidive, diametro steli mm 32, foderi in lega di alluminio, escursione mm 140; forcellone in trafilato d'acciaio a sezione rettangolare di mm 45x20,5, perno forcellone montato su silent blok, ammortizzatore SEBAC regolabile a ghiera filettata, molla a passo variabile mm 18,5/13,5 o 9,5, escursione ammortizzatore mm 70, escursione ruota mm 110.

Ruote e pneumatici: Grimeca in lega di alluminio esclusive Laverda, ant. WM 2,15x16", post. WM 2,1,85; Pirelli ant. 80/100 S 16 MT 39, post. 3,25x18 R.

Freni: ant. Brembo a disco singolo di 240 mm, spessore disco mm 5, dimensioni pastiglie mm 29,5x36, supporto pinza fisso; post. 150x29 mm.

Impianto elettrico: a 12 volt, generatore Motoplat 12V 90W, batteria 12V 6Ah, faretto CEV mm 165x110, lampada CEV 35W, lampada posizione 21/5W, fanale posteriore con 2 lampade da 10W, avvisatore acustico CEV.

Dimensioni: lunghezza mm 2030, manubrio 870, larghezza alle pedane mm 500, altezza manubrio mm 1025, altezza sella mm 800, altezza pedane mm 300, altezza minima da terra mm 170.

Rifornimenti e manutenzione

Accensione: anticipo fisso 1,75 prima del PMS, candela Bosch 250 T 2.

Alimentazione: a benzina super contenuta nel serbatoio da litri 14 (2 litri di riserva) ed

olio Total Bol d'Or contenuto in serbatoio da litri 2,3.

Carburatore: vite aria aperta di due giri e mezzo, spillo conico alla seconda tacca, filtro aria a cartuccia.

Lubrificazione trasmissione-frizione-cambio: controllo ogni 1.000 km, capacità litri 1,5, sostituzione ogni 10.000 km, tipo olio Total HD 20W40.

Lubrificazione motore: con miscelatore Mikuni, olio Total Bol d'Or 2T.

Sospensioni: forcella contenente cc 150 di olio per stelo.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio a solo: ant. 1,9 post. 2,1; in due: 2,1 ant. 2,3 post.

Quanto costano i ricambi

(prezzi in lire, IVA inclusa)

Ecco i prezzi di vendita al pubblico delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: • testa 85.668 • lamelle 37.830 • carburatore 79.853 • cartuccia filtro 15.700 • cilindro con pistone 264.143 • pistone completo di segmenti 93.326 • gruppo biella 63.354 • pacco frizione 24.496 • marmitta 171.336 • pignone/corona 12.331/26.610 • catena 29.205 • batteria 57.112 • faretto ant. 72.882 • lampeggiatore 14.278 • telaio 311.300 • forcella 337.480 • forcellone 114.224 • ammortizzatore 92.807 • cerchio ant. 221.309 • cerchio post. 221.309 • manubrio 16.413 • leva freno 14.927 • leva frizione 14.927 • pedale cambio 13.629 • pedale freno 16.413 • poggiatesta 2.855 • trasmissione flessibile frizione 3.245 • contagiri 71.390 • trasmissione flessibile contagiri 5.841 • contachilometri 97.350 • trasmissione flessibile contachilometri 5.841 • coppia pastiglie 17.523 • coppia ceppi 16.744 • serbatoio 168.740 • sella 91.509 • parafranghi ant. 43.975, post. 33.748.

Le 125 sportive a confronto nei dati essenziali

Marca	Modello	DATI RILEVATI DAL NOSTRO CENTRO ANALISI E PROVE DI NERVIANO										Prezzo f.f. o f.i. IVA compresa	Prova sul fascicolo	
		Alesaggio, corsa, cilindrata esatta	Potenza max. alla ruota CV a giri	Coppia max. alla ruota kgm a giri	400 metri da fermo secondi	Velocità d'uscita km/h	400 metri da 50 km/h secondi	Velocità d'uscita km/h	Velocità min. nella marcia più alta km/h	Velocità max. km/h	Consumo medio km/lt			Peso a secco kg
APRILIA	STX	52,8x57 124,8	18,48-8500	1,64-7500	17,218	116,883	—	—	40,909	129,659	22	113	3.200.000*	7-1984
BENELLI	Sport	42,5x44x2 124,77	13,38-8250	1,28-7250	18,347	107,880	—	—	56,250	117,380	17	120	3.020.000*	6-1981
FANTIC	Sport Strada	55,2x52 124,4	16,33-7750	1,67-7000	17,103	112,500	—	—	44,120	125,880	23,8	107	2.900.000	7-1983
GILERA	RV	56x50,5 124,38	18,74-8250	1,73-6750	16,934	119,205	—	—	47,872	131,400	19	134	3.459.000*	9-1984
HRD	White/Red Horse	56x50,6 124,6	21,98-9750	1,71-9000	15,707	133,330	—	—	51,130	137,500	15	106	4.469.604	4-1984
HRD	Silver Horse	56x50,6 124,6	22,27-10250	1,61-9500	15,650	134,520	—	—	50,540	138,560	18,8	109	5.044.656	3-1985
LAVERDA	LB Uno	54x54 123,6	17,05-8250	1,58-7000	16,959	119,205	20,448	90,000	31,834	129,496	20,5	118	3.393.820	6-1985
MALANCA	OB ONE	43x43x2 124,9	19,43-11000	1,26-11000	16,843	118,420	—	—	56,250	136,300	14,7	114	3.750.000*	5-1983

* prezzo chiavi in mano