

L'aggressività estetica della LB UNO viene accentuata dalla nuova colorazione che vede accoppiati l'arancione al blu corsa. La moto si è rivelata estremamente maneggevole e stabile.



LAVERDA 125 LB UNO TROFEO

Si torna a scuola

Il Trofeo Laverda si correrà quest'anno con la nuova LB UNO che, rispetto alla moto dello scorso anno, ha il telaio in tubi quadri e la sospensione posteriore monoammortizzatore. La potenza è salita di 3 CV (è ora di 25 CV) e la velocità massima è di 150 km/h. Pochi esemplari ancora disponibili

IL VASTO consenso ottenuto dalla «Formula 84» ha indotto la Laverda a ripetere l'esperienza del trofeo monomarca anche per la stagione '85. I motivi di un tale successo sono da ricercarsi principalmente nell'ormai collaudata esperienza maturata sui campi di gara con la «gloriosa» SFC ed anche nelle competizioni degli anni settanta con la più recente «Formula 500» vera e propria antesignana delle competizioni monomarca. Gli anni passano ma non di certo la voglia, da parte dei fratelli

Laverda, di organizzare queste interessantissime manifestazioni volte, in un certo senso, ad «educare» quella miriade di giovani dai bollenti spiriti desiderosi di dar sfogo a velleità sportive in tutta sicurezza.

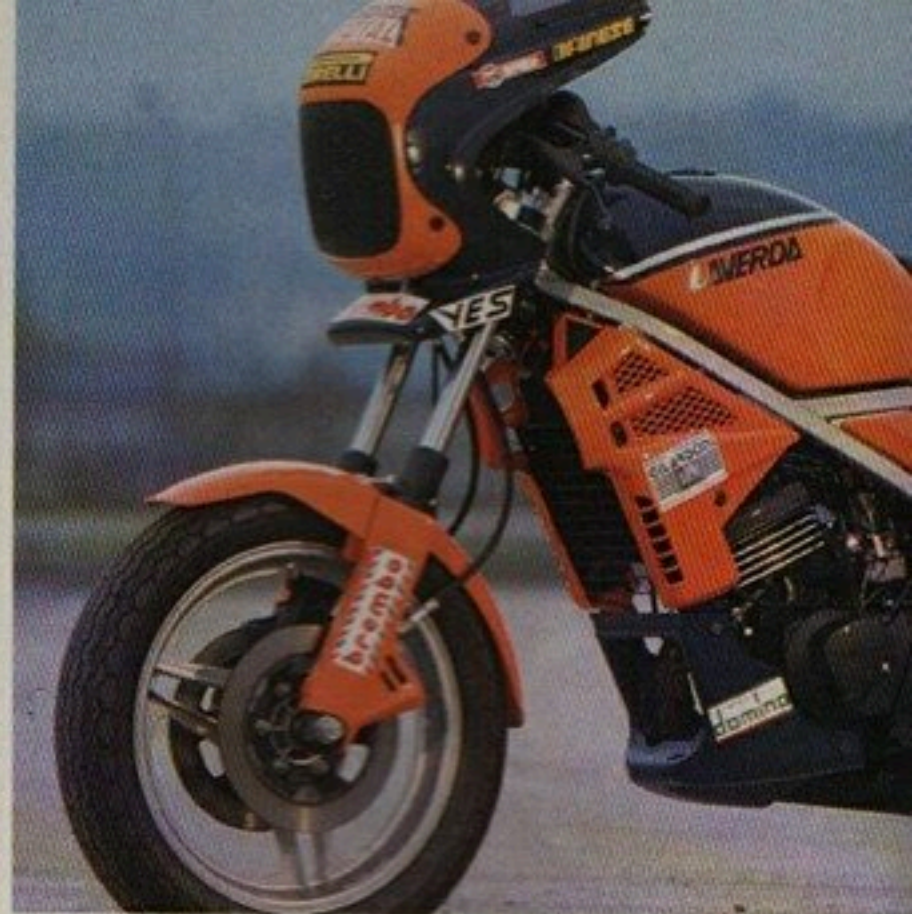
L'affidabilità e le ridotte potenze dei veicoli, i modesti costi d'esercizio e la sicurezza dei circuiti teatro delle competizioni hanno contribuito a garantire continuità e successo a queste manifestazioni ben seguite sia a livello di pubblico che di stampa specializzata. Le poche modifiche apportate al precedente regolamento sportivo consentono, per la prima volta, la partecipazione senza limitazioni di età mentre la moto che verrà impegnata nella stagione '85 è completamente evoluta, sul piano tecnico. Al fine di garantire l'omogeneità dei veicoli impegnati nelle manifestazioni del Trofeo, la Laverda è in grado di fornire la moto completa del kit e verniciata nei colori «ufficiali» (arancio e blu corsa) tinte base nelle competizioni per i «bolidi» della Casa veneta.

A poche settimane dal via (la prima prova è prevista sull'autodromo di Misano il 31 Marzo) c'è ancora qualche macchina disponibile; chi fosse interessato a partecipare è bene che si affretti.

COM'È FATTA — Come era logico prevedere l'avvento della LB UNO ha imposto un «cambio al vertice» doveroso: la nuova versione vanta una ciclistica esclusiva ed un motore (completamente made in Laverda) veramente affidabile ed ulteriormente migliorato nei valori di potenza massima.

La struttura portante è costituita da un traliccio a «diamante» in tubi di acciaio a sezione quadra ridisegnato nella zona posteriore per far posto alla sospensione monoammortizzatore ad articolazione progressiva con elemento teleidraulico Sebac. Anteriormente troviamo una forcella Marzocchi teleidraulica con freno idraulico regolabile su 3 posizioni, escursione di 140 mm e (novità) la carenatura aerodinamica per entrambi i foderi. Immutato l'impianto frenante che, come per la precedente edizione, fa capo anteriormente a due unità Brembo da 260 mm \varnothing e posteriormente ad un «onesto» quanto efficiente tamburo monocamma da 160 mm \varnothing . L'aumento delle prestazioni e l'uso prettamente agonistico a cui è destinata la Trofeo hanno indotto i tecnici vicentini a migliorare le coperture adottando gli





SI TORNA A SCUOLA



In questa «Trofeo» per giovanissimi la frenata è assicurata da due freni a disco Brembo anteriori da 260 mm e da un tamburo monocamma posteriore di 160 mm. Notare, qui sopra, la carenatura dei foderi della forcella. Il motore è «tutto Laverda» ed eroga una potenza di 25 CV. Il telaio è a diamante in tubi quadri con monoammortizzatore posteriore



ottimi Pirelli «Supertouring» MT 58 e 59 accoppiati ad una cerchiatura di esclusivo disegno a tre razze gemelle da 16" anteriormente e 18" posteriormente.

Al propulsore, strettamente di serie, è stato aumentato il rapporto di compressione (che da 14:1 passa a 15,5:1) modificato lo scarico, aumentata la fase di scarico e di travaso col risultato di un tangibile incremento di potenza massima. Dai 22 cv a 8500 giri della versione stradale si è passati ai 25 cv a 9500 giri dichiarati, garantendo una velocità «vera» di circa 150 Km/h. Visto l'uso esclusivamente «pistaiolo» a cui questo motore è destinato, il regolamento tecnico prevede anche la sostituzione del liquido refrigerante con acqua e l'esclusione dal funzionamento della pompa di miscelazione asportando l'apposito contenitore posto sotto al serbatoio. Precauzioni più che giustificate resesi indispensabili a salvaguardare, causa le frequenti scivolate, la sicurezza del tracciato.

La veste estetica è resa ancor più accattivante dal nuovo look ufficializzato, per tutti i mezzi iscritti, nei colori arancio e blu corsa al fine di garantire un'immagine ancor più professionale dei veicoli impegnati nelle manifestazioni.

COME VA — L'adozione del manubrio in due pezzi ha reso ottimale una posizione di guida eccellente e solo in parte «costretta», per i più dotati fisicamente parlando, causa l'impossibilità di potersi perfettamente accucciare dietro al cupolino sfruttando al meglio la buona penetrazione all'aria che con le sue generose dimensioni è in grado di offrire. Sorprendentemente agile e maneggevole l'avantreno grazie alla «ruotina» da 16" che, equipaggiato con le nuove Pirelli Supertouring a sezione maggiorata, risulta più solido e mitiga in buona percentuale quella fastidiosa sensazione di leggerezza emersa nel corso della prova a cui è stata sottoposta la versione stradale dell'LB UNO. Impressionante rimane la rapidità con cui si lascia «coricare». Sensibilmente migliorato il comportamento del veicolo su fondi sconnessi dove, anche ad andature sostenute, è sempre possibile avere il controllo del mezzo in tutta sicurezza disturbati solo da un'eccessiva rigidità trasmessa all'avantreno dalla taratura della sospensione piuttosto rigida e dall'accentuata lunghezza della forcella Marzocchi.

La nuova conformazione della camera d'espansione, ora più rialzata ed aderente alla struttura del telaio, e l'ampio appoggio offerto dalle coperture di maggior diametro hanno migliorato le possibilità d'inclinazione dal lato dello scarico a tutto vantaggio della sicurezza di guida nell'uso in pista. Il doppio disco Brembo da 260 mm \varnothing è sempre in grado di fornire ottime decelerazioni servito da un comando a leva particolarmente ben

LA SCHEDA TECNICA 125 LB UNO TROFEO

MOTORE: monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Distribuzione controllata dal pistone con valvole a lamelle all'aspirazione. Alesaggio e corsa: 54x54 mm. Cilindrata: 123,67 cc. Rapporto di compressione: 15,5:1. Alimentazione con carburatore Dell'orto PHBH 28. Lubrificazione con miscela al 2%. Accensione elettronica a scarica capacitiva. Avviamento a kick-starter.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione a dischi multipli in bagno d'olio e cambio a cinque velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: a «diamante» con culla aperta in tubi quadri. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica a regolazione esterna con escursione di 140 mm; posteriore monoammortizzatore a progressività variabile con escursione ruota di 90 mm. Pneumatici: anteriore MT 59 100/90-16; posteriore MT 58 110/80-18. Freni: anteriore a doppio disco «Brembo» da 260 mm \varnothing ; posteriore a tamburo monocamma da 160 mm \varnothing .

DIMENSIONI E PESO: lunghezza 2030; interasse 1390; peso a secco 115 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 14 litri (di cui 2 di riserva)

PREZZO LB UNO «TROFEO»: L. 3.500.000 circa.

PREZZO DEL SINGOLO KIT: L. da definire.

modulabile e morbido nel suo azionamento.

Il propulsore, dopo la cura di potenziamento a cui è stato sottoposto, risulta più scorbuto nella fase di erogazione rispetto alla precedente versione stradale. L'aumento di potenza (3 cv in più) come era prevedibile ha penalizzato l'entrata in coppia che dai 6000 giri è passata a circa 7000 per la Trofeo con possibilità di allungo sino a 10.000 giri. Al di sotto dei valori appena enunciati abbiamo constatato una spiccata tendenza a «piantarsi» se non si provvede a passare immediatamente ad un rapporto inferiore. Questa constatazione, di fatto, non compromette di certo l'uso a cui la piccola ottavo di litro è destinata trattandosi di una precisa scelta da parte dei tecnici Laverda volta ad ottenere un tangibile incremento di potenza attuando modestissimi interventi circoscritti al solo gruppo termico. Con tutta probabilità risultati migliori potrebbero conseguirsi con l'adozione di un nuovo cambio a sei velocità, in luogo di quello a cinque capace di sfruttare in maniera migliore l'erogazione in funzione dell'aumentata potenza. L'attuale selettore si è dimostrato particolarmente preciso accusando solo una certa rumorosità nell'innesto delle marce. Per concludere la frizione; contraddistinta da uno stacco netto, anche dopo aver subito diversi maltrattamenti, non ha dato il ben che minimo sintomo di cedimento o tendenza a «gonfiarsi» dimostrando ottime doti di affidabilità anche dopo numerosi giri di pista compiuti sempre al limite.

Franco Rossi
foto Messori