

Legend Bike

MOTOCICLETTE
DA LEGGENDA

EPOCA: le quotazioni di 1000 moto

IN REGALO

Manuale d'uso
DUCATI CUCCILOLO



■ OLD RACING
MOTO GUZZI
250 ALBATROS

■ PEZZO RARO
ARIEL 500
OHV MODEL E

■ SPECIALE
CONTAGIRI: MODELLI
E QUOTAZIONI

Sped. abb. post. 750% - Milano Lire 10.000



LA MODULABILE DI BREGANZE



Nella metà degli anni Sessanta la Laverda realizzò quello che potremmo definire uno dei primi progetti modulari, partendo infatti da denominatori comuni, i tecnici di Breganze crearono tre modelli: l'America, la Sport e la Trail, quest'ultima una piccola "totale"

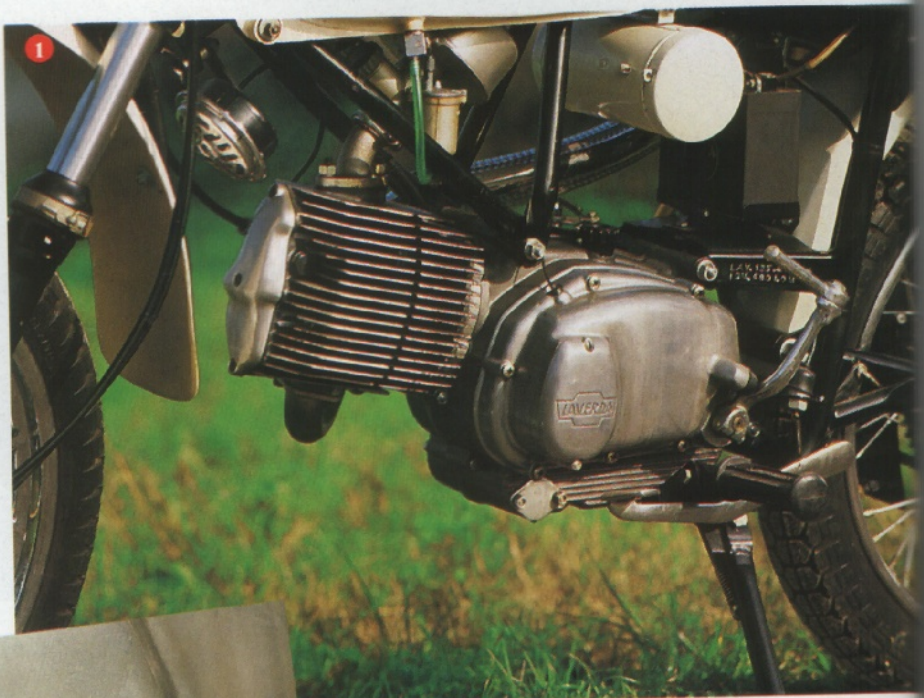
Nella seconda metà degli anni Sessanta, gli echi dei successi della Laverda al Motogiro d'Italia e alla Milano-Taranto sono ormai spenti, così come ormai sono affievoliti quelli ottenuti nella regolarità. Poco importa se la 100 ha vinto tre medaglie d'oro alla Sei Giorni internazionale di Garmish-Partenkirchen o se l'anno prima con questo tipo di moto Benzoni s'è aggiudicato ➔



MOTO
LAVERDA
125cc
TRAIL



◀ il titolo tricolore. Le piccole cilindrato trovano ormai la loro dimensione tecnico-commerciale soltanto nei ciclo-motori (il Nuovo Codice della Strada è infatti entrato in vigore nel 1959), mentre, in campo agonistico, l'evoluzione tecnica impone la realizzazione di mezzi specialistici per ogni disciplina: non bastano più pochi accorgimenti o poche modifiche per passare dalla vittoria in una competizione che si disputa su asfalto ad una in una gara fuoristrada. È una esigenza che si comincia ad avvertire anche nell'utilizzo turistico della moto. Tuttavia sviluppare ogni modello come un progetto a se stante impone costi elevatissimi. Così, la Laverda mette in pratica quella che solo molti anni dopo si sarebbe chiamata «sinergia produttiva». Alla fine del 1965, viene presentata una nuova 125 con motore a quattro tempi monocilindrico orizzontale disponibile in tre diverse versioni: Trail, America e Sport. Tre moto diverse, ma che nascono dal medesimo progetto. Non si tratta, come accadeva in precedenza di una trasformazione o di un adattamento. Questa volta, lo stesso progetto viene sviluppato per assecondare diverse esigenze, pur mantenendo inalterata la base di partenza. Si tratta, è vero, di un nuovo indirizzo tecnico che nello stesso periodo viene seguito anche da altri costruttori, ma lo sviluppo di tre versioni portato a termine dalla Casa di Breganze resta unico nel panorama dell'epoca. Se i modelli da velocità, o comunque stradali, rappresentano la linea di continuità della tradizione costruttiva Laverda iniziata nel 1949, la variante Trail, o Motocross, come viene identificata da molti, dimostra sia l'adegua-



SCHEDA TECNICA

Motore: monocilindrico orizzontale a quattro tempi. **Alesaggio x corsa:** 56x50 mm. **Cilindrata:** 123,15 cc. **Distribuzione:** aste e bilancieri con valvole in testa in bagno d'olio. **Rapporto di compressione:** 1:9,8. **Potenza:** 11 CV a 9200 giri/min.

Accensione: a volano magnete. **Carburatore:** Dell'Orto UB 20 BS. **Frizione:** multidisco in bagno d'olio. **Cambio:** a quattro rapporti. **Telaio:** tubolare aperto. **Sospensioni:** ant. forcella idrotelescopica, post. forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici. **Freni:** a espansione, ant. da 158x30 mm, post. da 136x25 mm. **Pneumatici:** ant. 2,75x18, post. 3,00x18. **Interasse:** 1215 mm. **Peso:** 99 kg. □





1. Sul lato sinistro del motore, al di sotto del coperchietto dei contatti, si trova la flangia bloccata da due dadi che, una volta tolti consente la fuoriuscita dell'olio di lubrificazione e permette d'estrarre il filtro. 2. Dalla parte opposta, sul coperchio del magnete si trova uno spioncino su cui è inciso il riferimento indispensabile per regolare l'anticipo dell'accensione. 3. 4. In queste due immagini emerge una caratteristica dell'andamento della marmitta, voluminosa ma non ingombrante.

mento alle nuove tendenze, sia l'importanza che il fuoristrada va sempre più assumendo nel panorama commerciale. A differenza, però, dei contemporanei modelli a quattro tempi realizzati da Gilera, Morini e Moto Guzzi, la Laverda Trail non è la versione prodotta in serie di una moto plurivittoriosa nelle competizioni. Anzi, sarà proprio partendo dalla Trail, che nel 1967 verrà realizzata una versione Regolarità Corsa che, affidata a piloti del calibro di Gorini Saini e Dossena, otterrà buoni risultati agonistici.

La nascita della Laverda 125 è dovuta dalla necessità da parte della Casa di Breganze di colmare il "buco" di una produzione imperniata solo sui ciclomotori, sugli scooter e sulla "200" bicilindrica. Il progetto legato alla nuova 125 risolve brillantemente il problema, visto che le tre versioni sfruttano molti particolari in comune. Tra la Trail e l'America, poi, le differenze sono davvero minime, di componentistica. Ben maggiori, invece, le diversità tra la Trail e la Sport. Come testimonia il nome stesso, la Trail, nome usato in ambito motociclistico per intendere un modello destinato al motoalpinismo o comunque ad un fuoristrada turistico (in inglese trail significa sentiero) è una moto che si presta ad un uso mi- ➤



◀ sto, quasi fosse un'anticipazione di quelle "moto totali" divenute in voga vent'anni dopo. Il motore monocilindrico con distribuzione ad aste e bilancieri rappresenta un inedito rispetto alla tradizione Laverda, che fin dalle origini era caratterizzata dalla posizione verticale del cilindro. La scelta della soluzione orizzontale, inoltre, sarà destinata a rimanere come l'unico esempio nel corso di tutta la produzione della Casa veneta. Comunque, sulle tre versioni di moto viene impiegato lo stesso propulsore, e in tutti e tre i casi la potenza disponibile è di 11 cavalli a 9200 giri/minuto. Le uniche differenze sostanziali riguardano i rapporti al cambio e quelli della trasmissione secondaria.

È interessante notare come quelli della Trail e della America siano uguali, almeno per quanto riguarda il cambio, mentre totalmente differenti siano quelli della Sport. La diversa rapportatura determina una sensibile differenza nella velocità massima. Infatti, la Sport raggiunge i 118 km/h, quattro chilometri in più rispetto alla America, mentre la Trail, anche in funzione del tipo d'utilizzo a cui è destinata, non va oltre i 105 km/h.

Una maggior specificità, la Trail la evidenzia nella ciclistica. Infatti, nonostante la geometria tubolare aperta del telaio sia la stessa, tra quella che equipaggia la Trail e quella della Sport, ci sono sensibili differenze. Innanzitutto sono diversi gli attacchi del motore, visto che sulla versione da fuoristrada non ci sono gli ampi fazzoletti scatolati posteriori del modello stradale, sulla Trail infatti l'attacco superiore del motore è formato da una triangolazione di tubi, invece che da un



1 Dopo una prima versione della Trail con marmitta bassa, è stato deciso d'utilizzare lo stesso impianto di scarico messo a punto nelle competizioni con la Regolarità Corsa. 2 Le differenti prestazioni tra le varie versioni della Laverda 125 sono dovute anche dal diverso rapporto secondario. Sulla Trail la corona ha 47 denti. 3 Gli ammortizzatori posteriori sono Ceriani idraulici.



4 Per essere una 125 da enduro della seconda metà degli anni sessanta, la strumentazione della Viegia Baretta, comprendente contagiri e contagiri, assume la filosofia di moto da cross scelta per questo modello della Baretta. 5 Su questa versione della Trail la leva del cambio scatta invece che a bilanciere come quella utilizzata nelle versioni Sport e America. I rapporti sono quattro, e nelle varie versioni Trail può raggiungere velocità di 37, 58, 84 e 105 km/h. 6 L'ammortizzatore è uno dei punti di eccellenza di questa moto, grazie alla forcella telescopica a innalzamento di grosso diametro (50 mm di diametro). La presa d'aria posta all'interno della forcella è un efficace sistema di raffreddamento.



semplice trave discendente come sulla Sport. Una duplice soluzione voluta per garantire, rispettivamente, maggior elasticità in un caso e maggior rigidità nell'altro. Proprio in funzione delle diverse caratteristiche d'uso, sono diversi anche l'interasse e la lunghezza totale. E altrettanto si verifica per le sospensioni, con quelle della Trail più idonee al fuoristrada. A differenza di quanto si sarebbe verificato in seguito, però, è proprio l'impostazione moto-totale a negare alla Trail 125 quei successi commerciali che avrebbe meritato. Un cenno infine alla diversità tra Trail e Regolarità Corsa. Sono due moto alquanto simili, che differiscono in pochi particolari: nell'andamento della marmitta, nel numero dei rapporti al cambio e nella capacità del serbatoio. Il tubo di scarico rialzato viene in seguito adottato anche sulla Trail, come si può vedere dalla moto che corre da questo servizio, mentre il cambio a cinque rapporti resterà un'esclusiva della Regolarità Corsa. La Trail del servizio ci è stata messa a disposizione dal collezionista Franco Ferretti di Reggio Emilia.

Maurizia Ronchei