

MOTO CICLISMO

d'Epoca

Anni 50: Motom Delfino 160

Anni 70: Laverda 500/350

Sport:

- Benelli 175 bialbero
- Kawasaki KR 500
- Nello e Alberto Pagani
si raccontano
- Jo Siffert

**MORINI
CORSARO**

regina della
Regolarità



Grandi eventi

- Il Festival di Goodwood
- Meeting FMI a Magione
- Monza compie 80 anni



Laverda 500/350

Colpa dell'IVA

La bicilindrica di 500 cc della Casa di Breganze presenta soluzioni tecniche raffinate e costose. Ma quando è messa in vendita nel 1977, l'IVA, portata da poco al 35% per le oltre 350 cc, rende questo modello economicamente poco interessante.

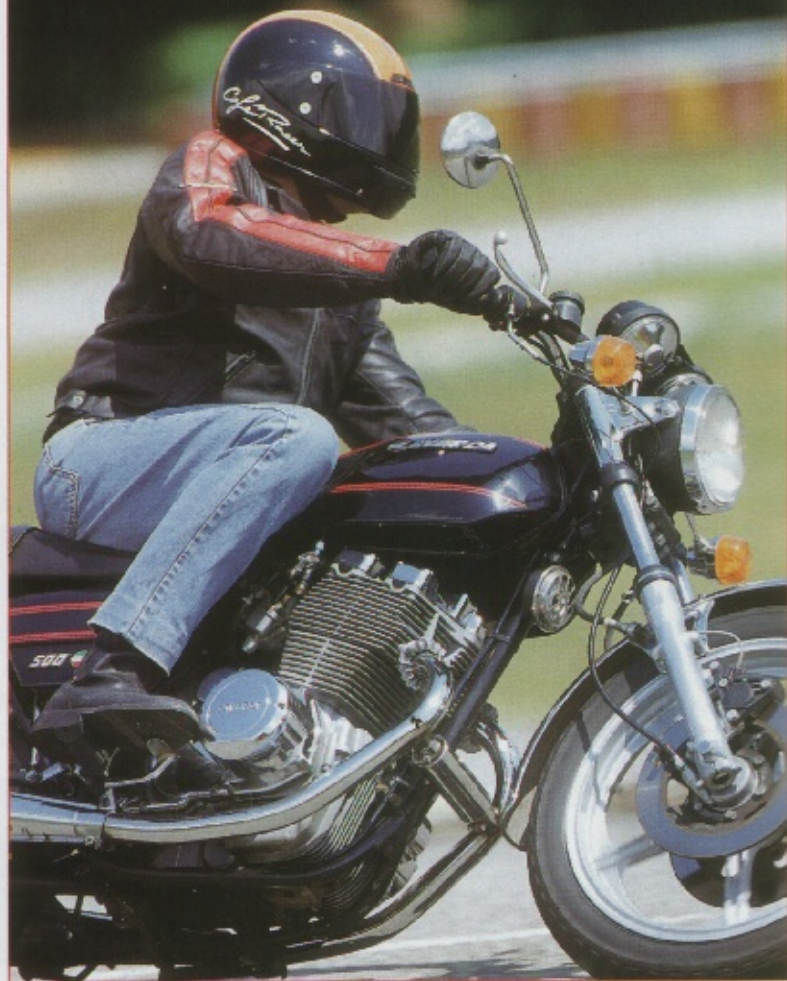
La creazione della più piccola 350 non cambia le sorti di questa moto

di LUIGI CORBETTA, foto GIUSEPPE GORI





• Un faccia a faccia emblematico per le poco fortunate protagoniste del nostro servizio. La 500, a sinistra, era stata presentata nel 1975 ma erano trascorsi ben due anni prima della messa in commercio. La 350 seguirà l'anno successivo.



• La prima versione della Laverda 500 era afflitta da vibrazioni fastidiose: problema risolto con la seconda serie del 1978 grazie all'adozione del contralbero, già positivamente sperimentato sulla versione Formula da competizione e montato anche sulla 350.

Presentata in anteprima su *Motociclismo* di agosto del 1975 (la prima nota informativa appare però in febbraio), la nuova mezzo litro di Breganze promette, e fa intendere, un potenziale difficilmente riscontrabile su di una moto di tale cilindrata e destinata alla normale vendita al pubblico.

"E' una bialbero a otto valvole con accensione elettronica, avviamento elettrico e cambio a sei marce. Ha tre freni a disco e ruote a razze in lega leggera. Vanta elevata potenza, peso limitato, dimensioni contenute e linea slanciata. Alcuni prototipi hanno già percorso più di centomila chilometri in prova. Ora è in corso di montaggio una pre-serie di venticinque esemplari". E' questo il sommario dell'articolo pubblicato nel 1975, che ben riassume le caratteristiche della moto in questione.

Promesse non mantenute

La storia della Laverda 500 incomincia ufficialmente al Salone di Milano del 1975, ma per poterne entrare in possesso, e questo è un altro dei motivi dello scarso successo di vendite, gli acquirenti dovranno attendere il 1977

quando, dopo aver superato problemi tecnici (di sperimentazione) e logistici (allestimento delle linee di montaggio), la Casa di Breganze la pone finalmente in commercio. Nel complesso la moto, come per altri modelli della Casa, è esteticamente piacevole e riesce a far convivere felicemente sportività e classe, prestazioni e sicurezza.

Ad una prima analisi visiva, la Laverda 500 ha una linea armonica ed è ben proporzionata. Alcune finiture sono impeccabili altre invece, di secondaria importanza, un po' approssimative. L'impressione è comunque quella di avere a che fare con una moto ben fatta e con un motore robusto. Guardando il bicilindrico ben dimensionato ci si fa l'idea di una "moto pesante", sensazione non supportata dal puro dato fisico: l'ago della bilancia si ferma infatti a soli 175 kg, un valore sicuramente contenuto per una mezzo litro. Se l'estetica è importante, non meno lo è la meccanica, che in questo caso vanta soluzioni prestigiose riservate a moto di ben altra levatura.

Cuore sportivo

Accensione elettronica, cambio a sei marce, quattro valvole per cilindro, alberi a camme in testa, avviamento elettrico e, per concludere, tre freni a disco. Una volta in sella, le promesse sono mantenute: la moto si rileva molto maneggevole, stabile, scattante, abbastanza veloce (a tal proposito, durante la prova effettuata da *Motociclismo* nel 1977, si evidenzia come in sesta si raggiunga e si superi velocemente il regime di giri massimo di 8.000 giri, anche in posizione eretta, segno di una rapportatura piuttosto corta). Ottimamente frenata, merito dei tre freni a disco, ha una buona tenuta di strada, grazie anche alle sospensioni Marzocchi. Tutte queste caratteristiche invitano ad un uso sportivo che non sempre si concilia con la posizione di guida piuttosto rialzata. Per questo motivo molti possessori dotano il proprio mezzo di pedane arretrate, vendute come accessorio, e manubrio più basso.

L'avviamento è sempre facile, anche se la levetta dello starter, posizionata sul carburatore, non è delle più comode da azionare. Durante la prova si evidenziano una certa pigrizia nel riprendere i giri e vibrazioni fastidiose provenienti dal motore soprattutto a 6.000 giri. Quest'ultimo problema verrà risolto solamente un anno più tardi con l'adozione di un piccolo contralbero equilibratore posto in rotazione dal pignone sull'albero motore, sperimentato ed utilizzato per la prima volta sulla Laverda 500 Formula destinata alle competizioni. *Motocicli-*



smo, concludendo la prova, confronta la 500 di Breganze con alcune concorrenti di pari cilindrata: Benelli, Ducati, Honda, Suzuki, Yamaha. Costosa (al pari della Honda CB Four ed inferiore solo al prezzo della Benelli LS), la Laverda fa registrare il miglior tempo sui 400 metri (grazie anche alla rapportatura abbastanza corta del cambio a 6 marce) ed il peso più basso. Per contro la moto, relativamente potente (la Casa non lo dichiara ma sviluppa circa 42 CV a 8.000 giri) raggiunge una velocità massima non elevatissima (170,2 km/h, superiore solamente a quella della Honda CB Twin, che fa registrare 162,4 km/h e a quella dell'enduro giapponese, la Yamaha XT, che si ferma a 144,4 km/h). Il consumo medio registrato, infine, è il peggiore della categoria.

IVA beffarda

Tra i pro ed i contro ci sono però due grossi problemi di mercato, che "colpiscono" tutte le moto di cilindrata superiore ai 350 cc, Laverda compresa: la legge che vieta ai diciottenni di guidarle e la nuova imposta dell'IVA al 35%, che fa ovviamente lievitare il prezzo di acquisto della moto nuova. A Breganze cercano di risolvere il problema realizzando, qualche mese più tardi, la 350, che differisce dalla sorella di maggiore cilindrata per alcuni particolari. L'alesaggio, innanzi tutto, che viene ridotto da 72 a 60 millimetri, modifica necessaria per ottenere una



- Oltre alle raffinatezze del propulsore, le Laverda 500 e 350 erano equipaggiate con pregevoli accessori quali ruote in lega, tre freni a disco Brembo da 260 mm, forcella Marzocchi con steli da 35 mm e ammortizzatori, sempre Marzocchi, regolabili nel precarico della molla su cinque posizioni. A fianco, davanti al manubrio montato elasticamente, sono collocati i due strumenti circolari che comprendono anche le spie di servizio: sono di produzione giapponese. Il blocchetto di accensione è privo di protezione contro l'acqua. Ottimo il faro realizzato dalla Bosch che assicura una buona visibilità notturna.

• Le caratteristiche tecniche fanno della Laverda 500 una "media" molto maneggevole e brillante: il manubrio rialzato penalizza però le velleità sportive, tanto che pedane arretrate e semimanubri erano tra le più diffuse modifiche dell'epoca.



• Il blocco motore della 350 è in tutto e per tutto simile a quello della sorella di maggiore cilindrata: in questo caso però i due collettori di scarico non sono uniti dal grosso compensatore.

cilindrata sotto i fatidici 350 cc. Si passa così da un motore a corsa corta ad uno a corsa lunga. Le altre modifiche dal punto di vista meccanico che vengono adottate sulla "piccola" sono il contralbero equilibratore per diminuire le vibrazioni, la riduzione del diametro delle valvole (ora anche leggermente più inclinate), l'addolcimento del diagramma di

distribuzione, la diminuzione del rapporto di compressione, l'adozione di un carburatore più piccolo e di un pignone con un dente in meno. Telaio, freni e sospensioni sono quelli della sorella maggiore e dunque ottimi. Esteticamente la 350 ha un nuovo serbatoio, leggermente più capiente e con nuovi profili. Inizialmente le ruote, sempre in lega, montano pneumatici anteriore e posteriore uguali, successivamente vengono adottate due misure differenti: Pirelli Mandrake 90/90-X18 davanti e 110/90-X18 dietro. In seguito anche sulla versione da 500 cc verranno adottate le medesime modifiche.

Alla prova dei fatti la piccola di Casa si mantiene, come la sorella maggiore, stabile e maneggevole. Il motore si rivela pronto (pur non essendo vuoto ai bassi predilige però girare allegro) e, grazie all'adozione dell'equilibratore, privo di vibrazioni. La frizione viene giudicata ottima. Positivo il cambio nell'uso sportivo, grazie anche alla breve escursione; non così invece nella ricerca del folle, diffi-



coltosa, e la prima marcia, un po' troppo lunga (la spaziatura dei rapporti è quella della 500, a differenza, come abbiamo precedentemente detto, del solo pignone con un dente in meno). Qualche problema arriva anche dalla carburazione che provoca alcuni "vuoti" fastidiosi (tanto che nella prova di *Motociclismo* si afferma che "sui carburatori c'è ancora qualcosa da fare").

Con 31,53 CV a 8.250 giri e 2,93 kgm a 6.750 giri rilevati all'albero, la Laverda 350 raggiunge i 154,8 km/h. Dato questo, così come quello dell'accelerazione, del consumo e del peso, allineato con i principali modelli della categoria alla fine degli anni 70.

Non altrettanto così il prezzo di acquisto, che risulta elevato - 2.277.000 lire franco fabbrica IVA compresa - non solo se paragonato alle concorrenti "turistiche" con cui divide prestazioni ed impostazione - Ducati GTL 350, offerta a 1.744.200 lire, Morini 350 a 1.871.880 e Moto Guzzi V35 a 1.898.100 lire -, ma anche con quelle più sportive e performanti (fra

tutte Ducati Sport 350 Desmo - 1.960.800 lire - e Morini 350 Sport - 2.013.240 lire). Ma i problemi sono anche di altra natura e pesano sull'economia d'esercizio della moto.

Manutenzione complicata

Le due piccole Laverda, infatti, soffrono di alcuni problemi congeniti di manutenzione. Non che sia difficile da eseguire: comporta però parecchio tempo, e quindi costo. Per registrare il gioco delle valvole, per esempio, è necessario togliere il serbatoio, smontare la catena di distribuzione, levare gli alberi a camme e, una volta sollevate con una pinza le punterie a bicchiere, togliere le pastiglie di spessore e sostituirle con altre di misura adeguata. Forse è a causa di questa laboriosa operazione che spesso non veniva fatta, o fatta fare, che le piccole di Breganze pativano cedimenti alle valvole.

Un'altra occasione persa per il made in Italy. Errata programmazione? Scarsa lungimiranza? Ai posteri, come sempre, l'ardua sentenza.

• Piero Laverda e il nostro Repossi in posa dietro la 500 appositamente preparata per le gare di Endurance e portata in gara da Augusto Brettoni. Nel riquadro, un'immagine pubblicitaria francese della Laverda 500: la didascalia parla di "uno dei più sofisticati motori del mercato".

Piero Laverda: una moto all'avanguardia

"La 500 è nata per completare la gamma. Agli inizi degli anni 70 avevamo il 750 ed il 1000 lo stavamo impostando. Ci mancava un modello di fascia media e nacque così la 500 che aveva un grosso potenziale. Si pensi che con pochissime modifiche diede vita alla versione Formula e alle prime gare monomarca". Così esordisce Piero Laverda, uno dei figli di Francesco Laverda, fondatore dell'omonima fabbrica, a proposito delle sue bicilindriche.

"La moto aveva un bicilindrico molto moderno con doppio albero a camme, quattro valvole per cilindro e cambio a sei marce. Le prime prodotte tra il 1977 ed il 1978 non avevano il contralbero, successivamente introdotto. Purtroppo però, anche a causa della mancanza di coordinamento tra i costruttori italiani, la 500 venne "ammazzata" dall'introduzione dell'IVA al 35%. Il problema lo risolvemmo, o meglio lo aggirammo diminuendo l'alesaggio e dando vita alla 350, che però aveva un prezzo elevato". I tempi di gestazione dei nuovi modelli dell'industria italiana sono sempre stati abbastanza lunghi e così è stato anche per le piccole Laverda che, quando vennero commercializzate, non erano forse più all'avanguardia, anche se avevano un buon telaio, delle valide sospensioni Marzocchi e tre freni a disco.

"Forse - sentenza un po' dispiaciuto - alle moto mancava il raffreddamento ad acqua". Questa situazione, unita a qualche problema di affidabilità (dovuto più all'introduzione ed all'utilizzo di soluzioni tecnologiche innovative che ad altro), non ha impedito ai piccoli 350 e 500, come conferma Piero Laverda, di avere tutte le caratteristiche tipiche delle grosse moto di

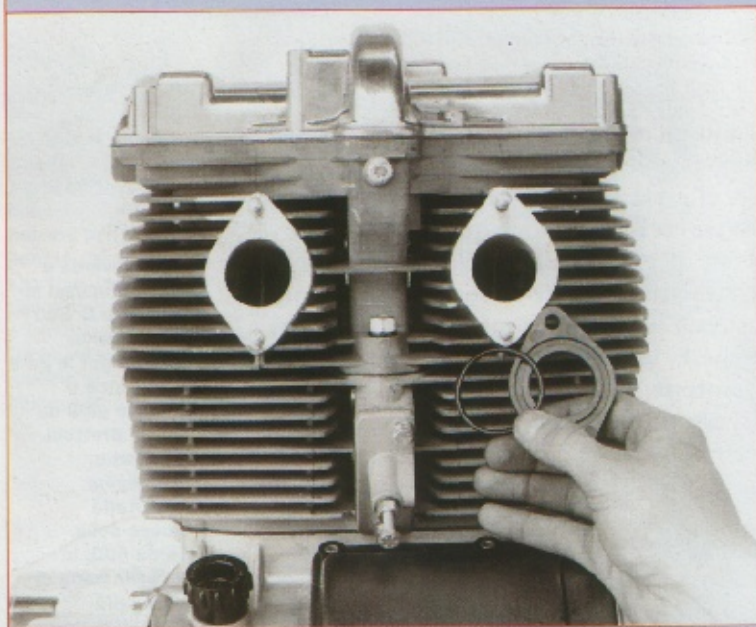
Breganze degli anni 70 e 80: forte personalità (le Laverda sono state infatti spesso scelte da motociclisti che volevano possedere una moto di serie ma con soluzioni ed accorgimenti spesso unici o degni di modelli esclusivi ed artigianali), guidabilità, fruibilità e possibilità di guidarle in maniera sportiva ma in tutta sicurezza.

A differenza di quanto inizialmente previsto, la produzione delle due moto, che durò circa sei anni (in Italia la 350 rimase in listino dal 1978 al 1981, mentre la 500 dal 1977 al 1983) non toccò valori elevati, anche a causa del prezzo alto: delle 350, realizzate principalmente per il mercato italiano, ne

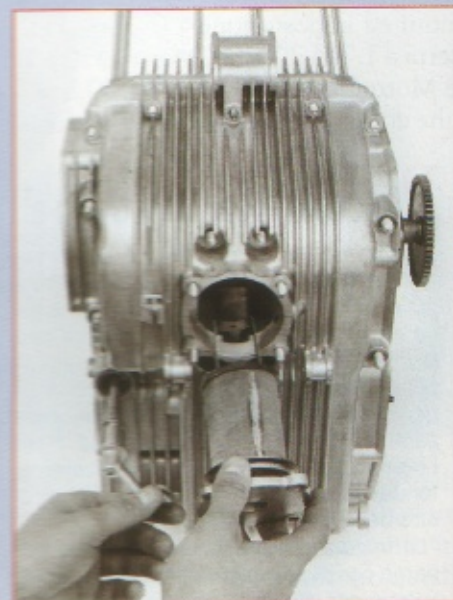
furono vendute circa 3.000, mentre delle mezzo litro ne furono commercializzate circa 5.000 soprattutto all'estero, dove erano apprezzate e ricercate (in particolare in Inghilterra ed in Spagna).



La tecnica



• Sopra, a sinistra: le flange di ancoraggio dei carburatori sono munite di O-ring per garantire la tenuta contro infiltrazioni d'aria che smagirebbero la carburazione. Sopra, a destra: la fusione monolitica dei cilindri in lega leggera con inserite le canne in ghisa. A sinistra: l'albero motore è in quattro pezzi. Il manovellismo è a 180°; i cuscinetti interni e della testa di biella sono a rulli, i due esterni invece a sfere. A destra, il carter contiene 3 kg d'olio ed è dotato di filtro a reticella metallica.



Dati tecnici Laverda 500

(tra parentesi i dati riferiti alla 350)

Motore: bicilindrico fronte marcia a quattro tempi raffreddato ad aria con manovellismo a 180°. Alesaggio per corsa 72x61 mm (60x61 mm), cilindrata 496,7 cc (344,5 cc). Rapporto di compressione 9,2:1 (8,7:1). Distribuzione a doppio albero a camme in testa comandato da catena centrale e quattro valvole per cilindro. Valvole di aspirazione da 27 mm (23,5 mm) inclinate di 19° (19° e 30°); valvole di scarico da 24,2 mm (20 mm) inclinate di 17° e 15° (18° e 30°). Fasatura con gioco 0,15 mm (0,25mm): aspirazione 31°-60° (18°-52°), scari-

co 53°-36° (52°-18°). Gioco di funzionamento a freddo: 0,15 mm (0,25 mm).

Accensione: Bosch elettronica a bassa tensione con bobine A.T. esterne. Anticipo minimo 8°, massimo 35±3. Distanza tra rotore e sensori 0,15-0,25 mm. Candele Bosch da 12 mm 260 T2. Distanza tra gli elettrodi di 0,7 mm.

Impianto elettrico: generatore Bosch RC stellare 12V 150 W. Motorino di avviamento Bosch DG 12V 0,4 PS. Batteria da 12V 15 Ah. Lampada biluce faro ant 12V-60/55W, luce posizione 12V-4W, lampadina posizione post e stop 12V-5/21W.

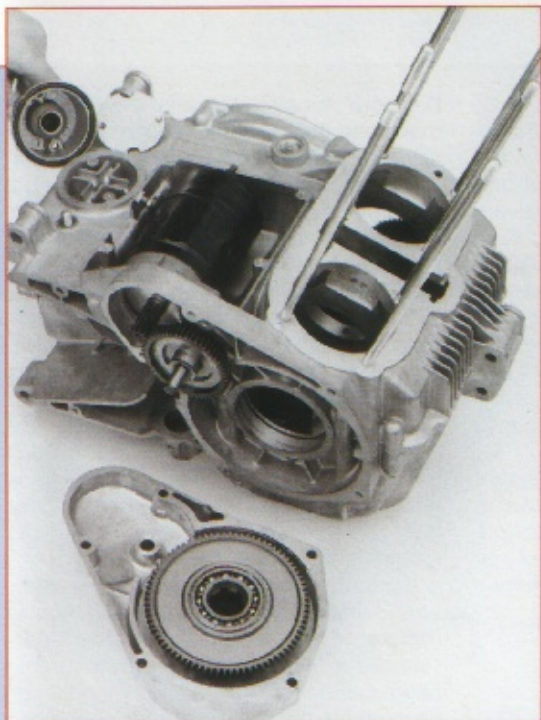
Alimentazione: serbatoio da

13,5 (14,5) litri di cui 3 di riserva. Due carburatori Dell'Orto PHF 32 AD-AS con diffusore da 32 mm. Getto max 115, getto min 55, getto di avviamento 70, valvola gas 60/z, spillo conico K6 alla seconda tacca, peso galleggiante 10 gr, polverizzatore 265 AB. Vite aria aperta di un giro e ¾. (Due carburatori Dell'Orto PH-BL 24B (DX-SX) con diffusore da 24 mm. Getto max 95, getto min 40, getto di avviamento 70, valvola gas 40, spillo conico D23 alla terza tacca, peso galleggiante 11,3 gr, polverizzatore 260 K. Vite aria aperta di un giro e ¾). Filtro aria in tessuto elettrostatico da sostituire ogni

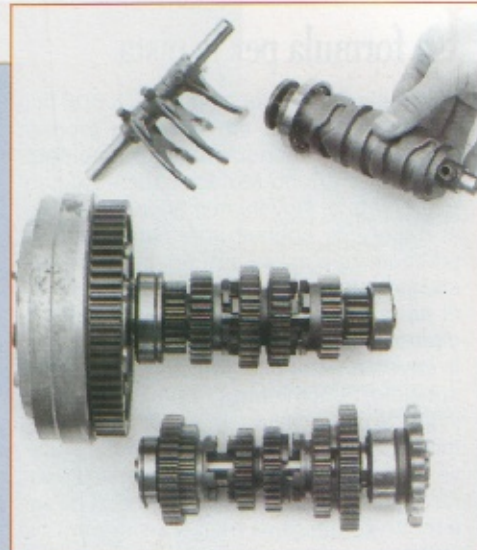
10.000 Km.

Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi pescante l'olio dalla coppa del motore. Capacità litri 3 di olio Sae 20W/50 Total GTS Bol d'Or 4T. Sostituzione ogni 2.500 km con pulizia periodica del filtro a reticella metallica.

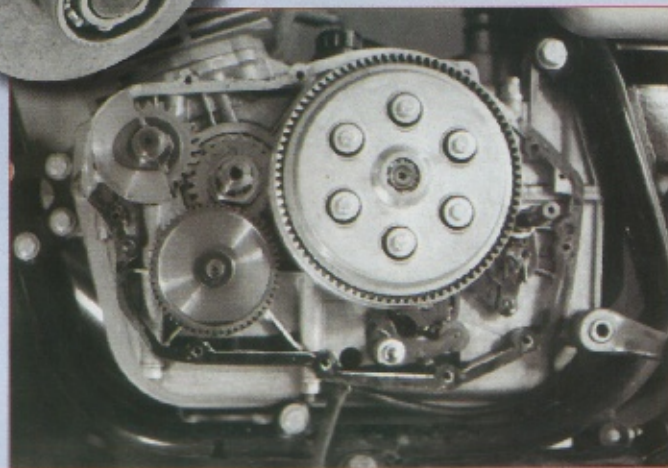
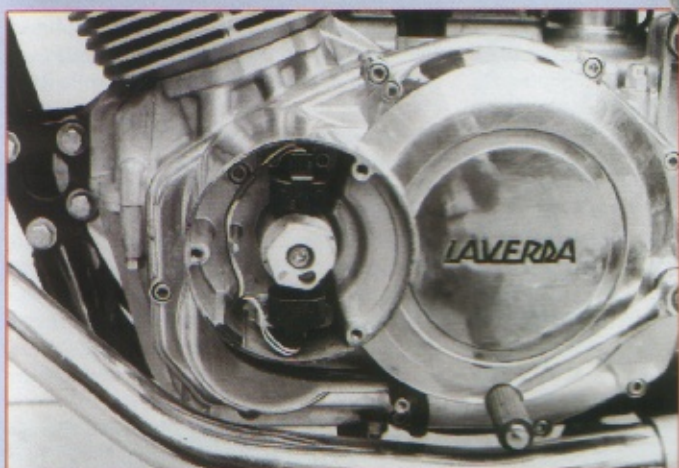
Trasmissione: frizione multidisco in bagno d'olio con sei molle di carico. Cambio a sei rapporti con innesti frontali. Rapporti interni: prima 2,412, seconda 1,366, terza 1,231, quarta 1,000, quinta 0,871, sesta 0,813. Trasmissione primaria ad ingranaggi con rapporto 2,65 · 23/61. Trasmissione secondaria a catena da 5/8" x 9,6 da 102 maglie ti-



• A sinistra, il carter visto dal lato dell'avviamento elettrico: si vede smontata la colonnetta dove si raccolgono i vapori di sfiato. Ha delle paratie interne che evitano lo sciacquo e conseguente emulsione del lubrificante. A destra, il comando desmodromico del cambio a 6 marce è montato su cuscinetti e ha le forchette perfettamente uguali. Sotto, a sinistra: tolto il coperchio laterale sinistro del carter si accede all'accensione elettronica con i sensori agli antipodi del distributore rotante centrale. L'accensione elettronica Bosch BT2 funziona in corrente continua a bassa tensione.



• Al centro e sotto: l'albero controrotante di bilanciamento - apparso sulla versione Formula e montato in seguito sulla 500 - viene messo in rotazione dal pignone sull'albero motore. Non gira nell'olio e non necessita di registrazioni.



po GP. Rapporto finale 2,80 - 15/42 (3 - 14/42). Rapporti totali di trasmissione: prima 17,911 (19,19), seconda 12,149 (13,02), terza 9,141 (9,79), quarta 7,426 (7,96), quinta 6,468 (6,93), sesta 6,032 (6,46).

Telaio: monoculla sdoppiata in tubi di acciaio. Inclinazione canotto di sterzo 28°, avanzata 100 mm.

Sospensioni: anteriore forcella Marzocchi con steli da 35 mm, escursione 140 mm. Olio: 180 cc per stelo di SKF 150. Posteriore ammortizzatori Marzocchi regolabili su 5 posizioni, escursione 100 mm.

Freni: tre a disco Brembo da 260 mm.

Ruote: cerchi in lega di alluminio WM 3-2,15x18, pneumatici anteriore e posteriore Pirelli 100/90S-18 (90/90-18 ant e 110/90-18 post). Pressione di gonfiaggio ant 1,6 bar, post 1,9 bar.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 2.115, larghezza 720, altezza 1.115, interasse 1.420, altezza sella da terra 800, altezza minima da terra 165, altezza pedane 340.

Laverda 500 seconda serie

La seconda serie della Laverda 500 (seconda metà del 1978) si distingue esteticamente per le modifiche introdotte nella 350: serbatoio più bombato da 14,5 litri, gra-

fica del serbatoio, fiancattine e codino differente, pneumatico anteriore 90/90 e posteriore

110/90 (sempre da 18 pollici), adozione del contralbero di equilibratore.



La formula per la pista

Il modello di maggior cilindrata, il 500 cc, dà vita, nel 1978, ad un vero e proprio Campionato monomarca, patrocinato dalla Federazione Motociclistica Italiana e riservato ai giovani non ancora trentenni e che non abbiano mai conseguito in precedenza piazzamenti nei primi tre posti in qualsiasi gara di velocità. La moto di serie, nata con le "gare nel sangue", dimostra subito un altissimo potenziale. In Laverda viene allestito così un modello speciale, denominato "Formula Laverda", in grado di gareggiare in pista. Con poche modifiche estetiche e meccaniche, la nuova moto, o meglio la 500 di serie preparata, grazie anche alla riduzione di peso, è molto competitiva e regala emozioni da moto di maggior cilindrata. "Ancora oggi è velocissima. Con 60 CV raggiunge i 200

km/h" - afferma Piero Laverda.

Per gli appassionati con pochi soldi a disposizione ma con le gare nel Dna, i trofei monomarca sono stati, e sono tuttora, un'ancora di salvezza per poter coltivare la voglia di correre e confrontarsi. Così è stato alla degli fine anni 70, quando, oltre al Trofeo Moto Aspes, proposto da Michele Verrini nel 1977, viene introdotto quello della Honda (il mini Coupe Endurance 125, riservato a equipaggi di due piloti ciascuno, con gare di due ore e cambio di guida ogni trenta minuti) e quello della Laverda.

Sei le gare in calendario, da disputare sui circuiti di Misano, Imola, Pesaro e Mugello. Supervisore sportivo è l'ispettore vendite della Casa di Breganze, Giuseppe Tagliolato, supervisore tecnico è invece il

Direttore tecnico Luciano Zen. Uniche modifiche libere ammesse alle moto, dotate ovviamente di kit, sono le candele, l'assetto di guida, il rapporto finale ed il getto del massimo.

L'avventura del monomarca Laverda inizia l'11 marzo 1978 a Breganze, quando vengono consegnate le prime 75 bicilindriche nell'allestimento Formula. La prima gara, disputata a fine mese, il 27 per l'esattezza, presso l'autodromo di Misano, viene vinta da Corrado Tuzii. Sostenitori del campionato sono la Pirelli, per i pneumatici (Mandrake come prima fornitura; Gordon prima e Phantom poi per le gare), la Imos Italia di Torino per i caschi (Phantom Helmets), la Sito per gli scarichi e la Total per i lubrificanti ed il carburante.

A dimostrazione della bontà dell'iniziativa, richieste del modello Formula (che alla fine non è altro che la moto di serie dotato di kit di preparazione - al momento dell'acquisto viene infatti consegnata con l'occorrente per riportarla nella condizione originale e con i documenti per poterla immatricolare), vengono anche dalla Spagna, Francia, Germania, Belgio ed Olanda.

La possibilità di prendere parte alle gare con delle moto di cilindrata medio alta, con potenza uguale per tutti e dunque con le stesse prestazioni, con costi di gestione bassi, uniti alla stretta collaborazione della Casa madre (presente sui campi di gara con tecnici e ricambi scontati), non manca di registrare un buon successo. Anche perché la moto, pronta per le corse, costa solo 300mila lire più del modello di serie.

I costi di gestione purtroppo, come sem-



• Il primo Trofeo Laverda 500 venne disputato nel 1978. Articolato su 6 prove (due a Misano, due a Pesaro, una a Imola e al Mugello), vide vincitore Paolo Ferretti davanti a Corrado Tuzii e Sebastiano Barraco. La foto sopra si riferisce alla gara di Misano del 3 agosto 1980: al centro il vincitore Fausto Ricci, a destra Augusto Brettoni e a sinistra Massimo Broccoli (che vincerà il Trofeo), rispettivamente secondo e terzo. A destra, una bella piega del nostro tester alla pista Pirelli in sella alla Laverda Formula.





• Per il suo secondo anno di gare, la Formula si "veste" con una carenatura in vetroresina. Ma sono quelle tecniche le modifiche più importanti. Sotto, la coppia di carburatori da 32 mm viene montata elasticamente e senza filtro aria. In basso, da sinistra: il semicaratter evidenzia la presenza del contralbero di bianchiatura; con i nuovi pistoni il rapporto di compressione sale a 10,5:1; infine gli alberi con camme di diverso profilo.

pre e non solo nei trofei monomarca, lievitano di anno in anno tanto da dover far interrompere il trofeo stesso agli inizi degli anni 80.

La Laverda Formula ha vinto anche parecchie gare di durata. Tra queste una per tutte: la 24 ore di Barcellona. In ricordo di questo prestigioso successo, al 46° Salone del Motociclo di Milano, svoltosi nel 1979, la Laverda presentò la 500 Montjuich, che si distingueva dalla motocicletta di serie per l'impostazione di guida sportiva, per la presenza della semi carena e della sella monoposto.

La versione Formula della Laverda 500 cc, allestita per il Trofeo monomarca del 1979, differisce dal modello di serie per alcuni particolari. Esteticamente la modifica principale riguarda l'adozione di una monoscocca in vetroresina. Questi accorgimenti, uniti all'eliminazione degli accessori obbligatori per la circolazione su strade pubbliche (fanali, clacson, ecc) fanno sì che la moto, già di per sé leggera, passi da 175 a 158 kg. Per meglio adattare la posizione di guida alle competizioni, la Formula è dotata di manubrio in due pezzi e di pedane arretrate. Come pneumatici monta, in uscita dalla fabbrica, dei Pirelli Mandrake (adatti per il rodaggio e la prima presa di contatto, assicurano i tecnici). Per le gare invece

vengono utilizzati prima dei Pirelli Gordon e successivamente dei Phantom (pressioni consigliate da 2,2 a 2,5 bar per la ruota anteriore e da 2,5 a 2,7 bar per quella posteriore). Il rapporto di trasmissione è quello di serie (15/42) ma vengono fornite anche 3 corone (da 38, 40 e 44 denti), per poter meglio adattare la moto ai vari piloti e circuiti.

Cinque sono invece le modifiche meccaniche portate al motore di serie e che interessano i pistoni, gli alberi a camme, l'introduzione del contralbero, la carburazione e gli scarichi.

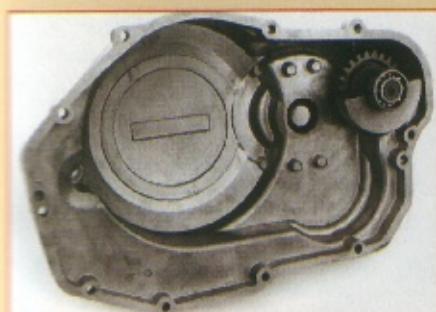
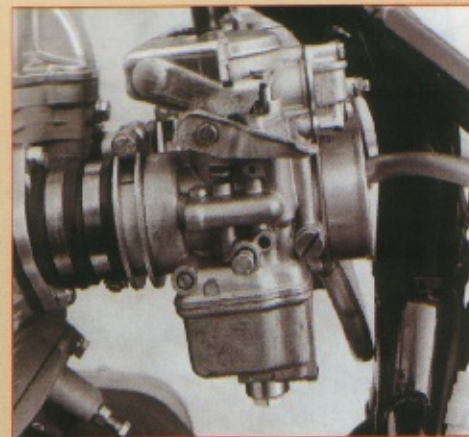
I pistoni, che pesano 25 grammi più degli originali, permettono di incrementare il rapporto di compressione a 10,5:1. Le camme hanno invece un differente profilo che permette di incrementare le prestazioni agli alti regimi, senza per altro perdere troppo dal punto di vista della coppia e dunque dell'elasticità. Per ovviare all'inconveniente delle vibrazioni, il motore viene dotato di un albero controrotante di bilanciamento (questa modifica verrà introdotta successivamente anche sulla 500 di serie mentre la 350, come abbiamo visto, nasce con già questo utile accorgimento tecnico).

Per quanto riguarda l'alimentazione, i carburatori originali da 32 vengono montati elasticamente e privati di filtro. Il getto

massimo invece, in funzione del circuito, dei rapporti e del clima, può variare liberamente da 135 a 145.

Infine lo scarico, ovviamente più libero e privo di tubo di compensazione, prevede due marmitte separate di dimensioni non modificabili (lunghezza tubo destro: 600 mm; sinistro 680 mm; diametro 40 mm; spessore 1,5 mm; lunghezza tromboncini 710 mm; diametro all'uscita 58 mm).

La potenza stimata passa così a circa 52 CV a 9.500 giri, il che permette di raggiungere quasi i 200 km/h in condizioni ottimali (dal punto di vista dei rapporti, del circuito e del pilota).



Spendere il giusto

Le Laverda 350 e 500 sono moto maneggevoli, facili da guidare e si possono apprezzare ancora oggi nell'uso quotidiano. Non sono sicuramente moto ricercate: un buon esemplare può valere circa 1.000/1.100 euro. Da preferire è quella di maggior cilindrata (nella versione dotata di contraibera) in quanto più equilibrata: a pari maneggevolezza, presenta una maggior affidabilità ma soprattutto prestazioni superiori. Nella scelta dell'acquisto conviene indirizzarsi su modelli in buono stato in quanto un restauro completo sarebbe antieconomico. Per altro, in caso la moto avesse bisogno di "cure", non ci sono problemi se non per i particolari in gomma.

"I pezzi di ricambio si trovano e quelli che non sono più in commercio li faccio rifare. Unica eccezione sono alcuni particolari in gomma, introvabili e costosi da riprodurre se in quantità limitata", ci spiega Riccardo Oro, uno dei maggiori specialisti restauratori delle moto di Breganze.

Riccardo ha parecchi anni di esperienza sul campo e soprattutto ha avuto (ed ha tuttora) "alle spalle" anche l'aiuto del padre, Giuliano Oro, uomo Laverda per quasi 40 anni, che gli ha trasmesso oltre che la passione, tutta l'esperienza, i segreti ed i trucchi delle moto costruite in provincia di Vicenza.

"Non ci sono molte 350 e 500. La maggior parte delle persone che vengono nella mia officina sono piccoli imprenditori che si erano innamorati della "Formula" anni fa ed ora l'acquistano. Non mancano comunque anche proprietari della 500 normale e della 350. Sono moto stabili, con un bel telaio. La prima serie non aveva il contraibera ed il serbatoio era leggermente differente. Dal punto di vista meccanico le 350 tendono a scaldare ed a bruciare le valvole. Qualche problema lo dà anche la carburazione, non facile da mettere a punto".



• Le piccole Laverda non sono molto ricercate dai collezionisti e la loro quotazione è bassa. Un restauro completo è però antieconomico.

Il record del club

Massimo Borghesi è il presidente del "Laverda Club Italia", sodalizio nato a fine 2001 e che può vantare l'appoggio diretto della Moto Laverda. *"Lo scopo del club è quello di riunire gli appassionati ed i possessori delle moto di Breganze e fare un censimento di Marca",* spiega Borghesi.

A meno di un anno dalla fondazione, al club, la cui iscrizione - vale la pena ricordare - è gratuita, hanno aderito più di 1.000

appassionati, ognuno dei quali spesso e volentieri possiede più di una Laverda. Molti gli italiani, ma c'è anche un buon numero di olandesi, tedeschi, belgi. Il lavoro da fare è tanto e richiede parecchio tempo ma i fondatori del sodalizio sono partiti con il piede giusto. Tanto per citare un esempio, basta guardare lo staff del comitato tecnico, formato da personaggi di primo piano del motociclismo italiano e della stessa Casa e quindi in grado di dare tutti i consigli e le informazioni utili

per il restauro dei vari modelli.

I progetti per il futuro sono molti, dalla realizzazione di alcuni capi di abbigliamento dedicati, ad una rivista da inviare a tutti i soci, all'organizzazione in prima persona di raduni e gare. *"Nella primavera del 2003 - ci spiega Borghesi - vorremmo organizzare una manifestazione a Monza. In attesa di quell'evento, continuiamo a partecipare a tutti i raduni ed alle gare in calendario, con in prima fila la nostra Squadra Corse, composta da Augusto Brettoni, Piero e Giovanni Laverda, Ferdinando Cappellotto, Giuliano Cogo e li sottoscritto".*

L'indirizzo del sodalizio è: Laverda Club Italia, via Varesina 215, Milano, tel. 02/38000781, fax. 02/3082097, e-mail borgmep@tin.it.



• Nel gruppo il secondo da sinistra è il collaudatore Cappellotto accanto a Carlo Perelli; al centro Massimo Borghesi (con la barba), presidente del Laverda Club Italia; Piero Laverda, in camicia azzurra e cappellino giallo, svetta per l'altezza.

2 milioni di chilometri

"Una moto guidabilissima". È la sentenza di Ferdinando Cappellotto, uno degli uomini storici della Laverda. Entrato come dipendente nel 1961, è stato collaudatore dal 1969 al 1994. Ha dunque guidato parecchi modelli della Casa di Breganze, con cui ha macinato più di due milioni di chilometri con ogni condizione di tempo. "Le Laverda hanno sempre avuto il pregio della forte personalità e di una buona guidabilità dovuta anche al telaio ben realizzato. I motori poi sono potenti. Tutto ciò vale anche per la 500, che ha anche una buona frenata grazie ai tre freni a disco della

Brembo. Purtroppo non era una moto affidabilissima". Cappellotto non nasconde la presenza di qualche problema, specie all'inizio, come i trafilaggi di olio o il cedimento delle valvole.

Discorso a parte per la versione Formula: modificata e preparata per essere usata nelle competizioni, se rapportata all'uso più esasperato a cui era sottoposta, era più affidabile. "Dopo la prima gara - ricorda Cappellotto - ci sono stati alcuni problemi che abbiamo subito risolto. L'esperienza nelle competizioni ci è poi servita per richiamare e modificare i primi modelli venduti".



• La vista laterale evidenzia la pulizia delle linee: compatta, slanciata e ben proporzionata, la piccola Laverda ricorda le sorelle di maggiore cilindrata.

Per saperne di più

Club italiani

Laverda Club Italia, via Varesina 215, Milano, tel. 02/38000781, fax. 02/3082097, e-mail borgnep@tin.it.

Laverda & anni '70, c/o Carlo Atzeni, Viale S. Ignazio 30, 09123 Cagliari. Tel. e fax 070/653277. Cell. 337/8151166. E-mail: atzenica@tin.it

Pompone Team Italia, Valle San Liberale 8, 31010 Paderno del Grappa (TV), tel. 0423 53250, fax 0423 538933. Sito internet:

www.pompone.com, e-mail: club@pompone.com All'interno del "Pompone Team Italia" vi è la sezione "Laverda Club Pompone". E-mail: laverdaclub@pompone.com

È possibile trovare informazioni, articoli e link di club dedicati alla Laverda anche sul sito www.motoitaliane.it

Club esteri

Laverda Club Nederland, Jan Oosting, Hoogbree 14, 9403 JP Assen, Holland.

International Laverda Owners Club, Peter Brendon, 10 Green Lane, Grendon, Atherstone, Warwickshire CV9 2PL, England, tel. 0044 1827715830, sito internet: www.iloc.org.uk, e-mail: ditor@iloc.org.uk

Laverda Club NSW, Po Box 321, Eastwood NSW 2122, Australia.

Laverda Club Schweiz, Marcus Baumann, Erlenveg 8, 5000 Aarau - Schweiz, tel. 0041 628229412, E-mail: markusbaumann@datacomm.ch

Libri

I seguenti libri trattano in generale la storia ed i vari modelli della casa vicentina. "Moto Laverda 1947/1997: storia di una passione". Autore: B. Tamiello. Testo: in italiano/inglese. "Laverda twins and triples: the complete story". Autore M. Walker. Testo in inglese. "Laverda performance portfolio 1967/77". Autore: Clarke. Testo in inglese. "Laverda performance portfolio

1978/88". Autore: Clarke. Testo in inglese.

Specialisti

Giuliano Oro, via Don Battistella 48, 36042 Breganze (VI), tel. e fax 0445/873005. Giuseppe Andrighetto, via San Felice 5, 36042 Breganze (VI), tel. 0445/850259. Bruno Tamiello, via Montale 9, 36042 Breganze (VI), tel. 0445/873908. Augusto Brettoni, piazza Capocchini 1, 50021 Barberino Val D'Elsa (FI), tel. 055/8075440.

Prove & rievocazioni

ABC
400 5-1999

Aermacchi-HD
Ala d'Oro 250-350 1-1995
Ala d'Oro 350 8/9-1999
Ala d'Oro 250 12/1-2000
Ala d'Oro bialbero 4-2002
Ala Verde 250 5-2002
Cigno 125 8/9-2002

Aerocaproni
Sport 75 4-1995
Cento50 6-1996

Ancillotti
Scarab 50-125 11-2000
Scarab 50 8/9-2001

Ariel
Square Four 1000 1992*
500 Special S. Miller 5-1996
Square Four 600-1000 1-1999

Aspes
Navaho P6 50 8/9-2001

AIS
7R 350 3 valvole 11-2001

Benelli
175 monoalbero 5-1996
Leonessa 250 12/1-2000
250 4 cil. 1939 8/9-2000
250 4 cil. GP 10-2000
Letizia 98 4-2001
Leoncino 125 4-2001
Trial 4V 50 8/9-2001
350-500 GP
Jarno Saarinen 6-2002
175 bialbero 10-2002

Bimota
dossier 25 anni 3-1998

BMW
dossier boxer 6-1996
R 32 500 6-1996
R 75 750 sidecar 2-1997
R 51 500 5-1998
R 100 RS 5-1998
R 73 5-2000

R 90/S Helmut Dahne 7-2000
R 75/5 5-2001
500 GP type 256 7-2001
R 69 S-R 60-R 50 10-2001

Böhmmerland
600 11-1999

Brough Superior
SS 100 5-1999
SS 80 sidecar 12/1-2001

BSA
Gold Star Clubman 500 6-1995
Gold Star Cross 500 2-1996
Enduro 441 8/9-2000
A65 Firebird 650 8/9-2000
A10 Rocket

Gold Star 650 3-2001
A65 Lightning 650 5-2001
H2 557 cc 10-2001
A65 Lightning -
Thunderbolt 650 12/1-2002

Bultaco
Sherpa T250 2-1998
Pursang MK V 250 12/1-2002

Capriolo
75 Sport 7-2002

Ceccato
75 Sport 7-2002

Centaurus
500 10-2000

CZ
Cross 250 12/1-2002

Demm
Cross HF 50 8/9-2001

Ducati
SS 750 1994*
750 200 Miglia Imola 6-1997
450 Spaggiari replica 4-1998
SS 900 M. Hailwood 4-1998
Scrambler 250-350-450 6-1999
Desmo 350 11-1999
Gran Sport 100-125 3-2000
Grand Prix 125 5-2000

Formula 3 125-175 5-2000
175 T e S 12/1-2001
Cucciolo 48 3-2001
750 GT 5-2001
175-250 GP bic. 6-2001
Apollo 1260 6-2001
RT 450 4-2002

Mark 3-Desmo
250-350-450 8/9-2002

Elf
500 GP 10-2001

Enfield
Bullet 500 1-1997

Excelsior
Super X 750-1000 6-2002

Fantic Motor
Caballero 6M 50 8/9-2001
Caballero 4/6M 50 5-2002

Galbusera
8 cilindri 500 2-1995

Garelli
350 6-2000

Gilera
Saturno 500 1990*
Saturno 500 1-1995
150 V 2-1995
Marte 500 3-1995
Rondine 500 1-1996
4 cilindri 500 GP 4-1997
Dimostrazione 150 4-1997
Regolarità Comp. 175 6-1997
125 4T 1ª serie 2-1999
Saturno 500 8/9-1999
Giubileo 98 12/1-2000
L 500 12/1-2000
124 5V 5-2000
125 GP-175 F2 6-2000
150 Sport 2-2001
G 50 3-2001
Saturno 500 corsa 4-2001
98 SS 6-2001
5V Trial 50 8/9-2001
50 2 tempi 5V 3-2002
B 300 6-2002

Guazzoni
Matacross Special 50 8/9-2001

Greeves
Hawkstone 250 4-1998

Harley-Davidson
KR-TT 750 1-1998
250-350 GP 2-1999
350 SS 11-1999
Topper 165 2-2000
Duo Glide 1200 7-2000
WLA 750 4-2002

Honda
CB750 Four 2-1998
CR110 GP-Dream 50 4-1998
CB350 Four 11-1999
CB500 Four 3-2000
CB125 bic. 5-2000
CB750 Four 5-2001

Japauto 1000 7-2001
NR 500 GP 2-2002
XL500 S 6-2002
RC166 6 cil. GP 8/9-2002

Husqvarna
CR 250 12/1-2002

Impe
R100 11-2000

Indian
Sport Scout 750 3-2001
dossier 100 anni 2-2002

Innocenti
Lambretta TV 175 1994*
dossier Lambretta 2-1997
Lambretta 125-150 Li 4-2000
Lui 50-75 5-2001

Iso
Isomoto 125 3-1999
Isoscooter 125 3-1999
200-236 8/9-2001

Italjet
Grifon 650 5-1999

Jawa
500 GP bic. 4-2002

Kawasaki
Mach III 500 4-1995
Mach IV 750 1-1999
Z1 900 3-1999
W 650 7-1999
H2R 750 GP 12/1-2000
Mach II 400 2-2001
Mach IV 750 5-2001
H1R 500 GP 5-2002
KR 500 GP 10-2002

KTM
GS 125 5-1995

Kreidler
50 GP 4-2001

Laverda
75 Sport 4-1995
dossier 50 anni 5-1997
SF 750 5-2001
dossier 1000 3 cil. 3-2002
75 Sport 7-2002
350-500 bic. 10-2002

Laurin & Klement
dossier 6-1996

Maico
MC 250 12/1-2002

Majestic
350 3-1997

Major
350 3-1997

Maserati
dossier 7-2000

Matchless
G 45 500 5-2001

Mazzilli
RCS 125 5-1999



• La storia e la tecnica delle BMW anni Sessanta: dalla R 50 alla sportiva R 69 S sul fascicolo n. 10-2001.

Rievocazioni Gruppo 3 a Castano Primo e Alessandria

Organizzata dal Moto Club Europa di Buscate, la rievocazione del circuito di Castano Primo degli anni 50 si è trasferita in un breve tracciato che incornicia un vastissimo prato ai margini della cittadina, con grande vantaggio per la collocazione delle moto e dei mezzi di trasporto. Fattori principali il Presidente Mario Zanzottera, Gigi Minigozzi, Stefano Balossi, Nino Cattini (protagonista della Milano-Taranto del 1953 con la Rumi) e un attivo staff di soci-collaboratori. Ospite d'onore era il varesino Gino Franzosi, vincitori di una edizione del Circuito di Castano Primo (e di una gran quantità di gare, fra cui una Milano-Taranto con la Bianchi 203). Ma fra i partecipanti e gli ospiti d'onore, numerose altre firme: Alfredo Milani, Emilio Mendogni, Francesco Guglielminetti, Gianpiero Gatti, Franco Bertoni, Fortunato Libanori, Angelo Troisi, l'immane e sempre focoso Angelo Tenconi, Lucio Castelli e... tutti gli altri che ci stiamo dimenticando. Nell'insieme tutto bello, divertente, ottimo pranzo e generosa ospitalità.

Contrariamente alla scelta forzata di Castano Primo, ad Alessandria si "correva" invece nella sede autentica della gara che negli anni Cinquanta e Sessanta vide battersi i più celebri piloti italiani per la disputa del Campionato Seniores. Le ultime edizioni della Rievocazione di Alessandria erano, per la verità, un po' scomode: il "parco conduttori" si trovava in un'area esigua e polverosa e lo stato della strada era alquanto malconcio. Quest'anno, invece, i numerosi convenuti hanno avuto la bella sorpresa di trovare il percorso asfaltato alla perfezione e di ottima qualità, mentre i loro mezzi trovavano posto lungo un bel viale ombreggiato, ideale in tutti i sensi. Anche qui i "servizi" non hanno rappresentato la voce prioritaria dell'organizzazione. Comandante supremo il bravo e sperimentato presidente del Moto Club Alessandria, Ongaro e pochi validi suoi legionari. Anche qui presenze di qualità, sia uomini che macchine, fra cui Piero Laverda

con una squadra sulle SFC e la famosa sei cilindri. Poi c'era Mendogni con la Morini Rebello, Carlo Bisoglio con la Gilera "quattro", i fratelli Borri, Roberto Crosariol, Giovanni Cresta e gran parte degli amici di sempre, non tutti ovviamente ex corridori, ma è proprio grazie a loro, alla passione che li anima, al rispetto per la storia e le moto da corsa del passato che queste belle manifestazioni-revival si infoltiscono e si vivificano, anche con l'avvento di "newcomer" (come si dice al TT) di giovane età. Chi si sognava, non molti anni addietro, che sarebbe nato questo meraviglioso passatempo per riempire le domeniche d'estate?

ROBERTO PATRIGNANI



• In alto, ad Alessandria, morinisti "doc" accanto a un raro Rebello. Da sinistra, con il berretto Roberto Crosariol, primo assoluto in uno dei Motogiri rievocativi con il Settebello, in sella e in canottiera i famosi fratelli Borri di Chivasso, fra loro Emilio Mendogni e a fianco Bruno Valgrande. Sopra, Piero Laverda, sempre più assiduo partecipante delle rievocazioni storiche, ha portato ad Alessandria la famosa 6 cilindri. Sotto, organizzatori e concorrenti in una foto complessiva a ricordo della manifestazione del 21 luglio a Castano Primo.

