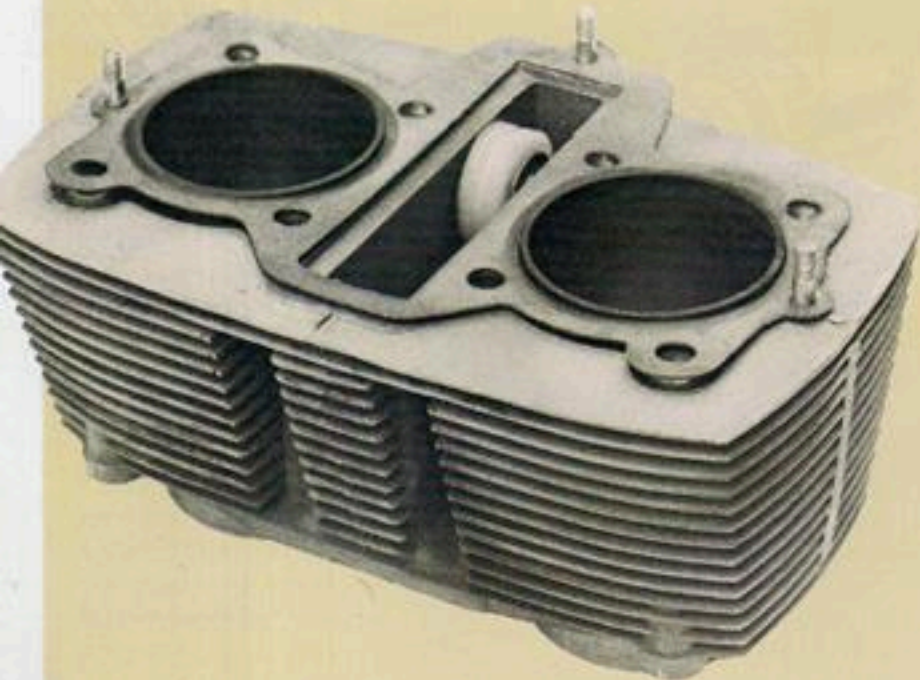
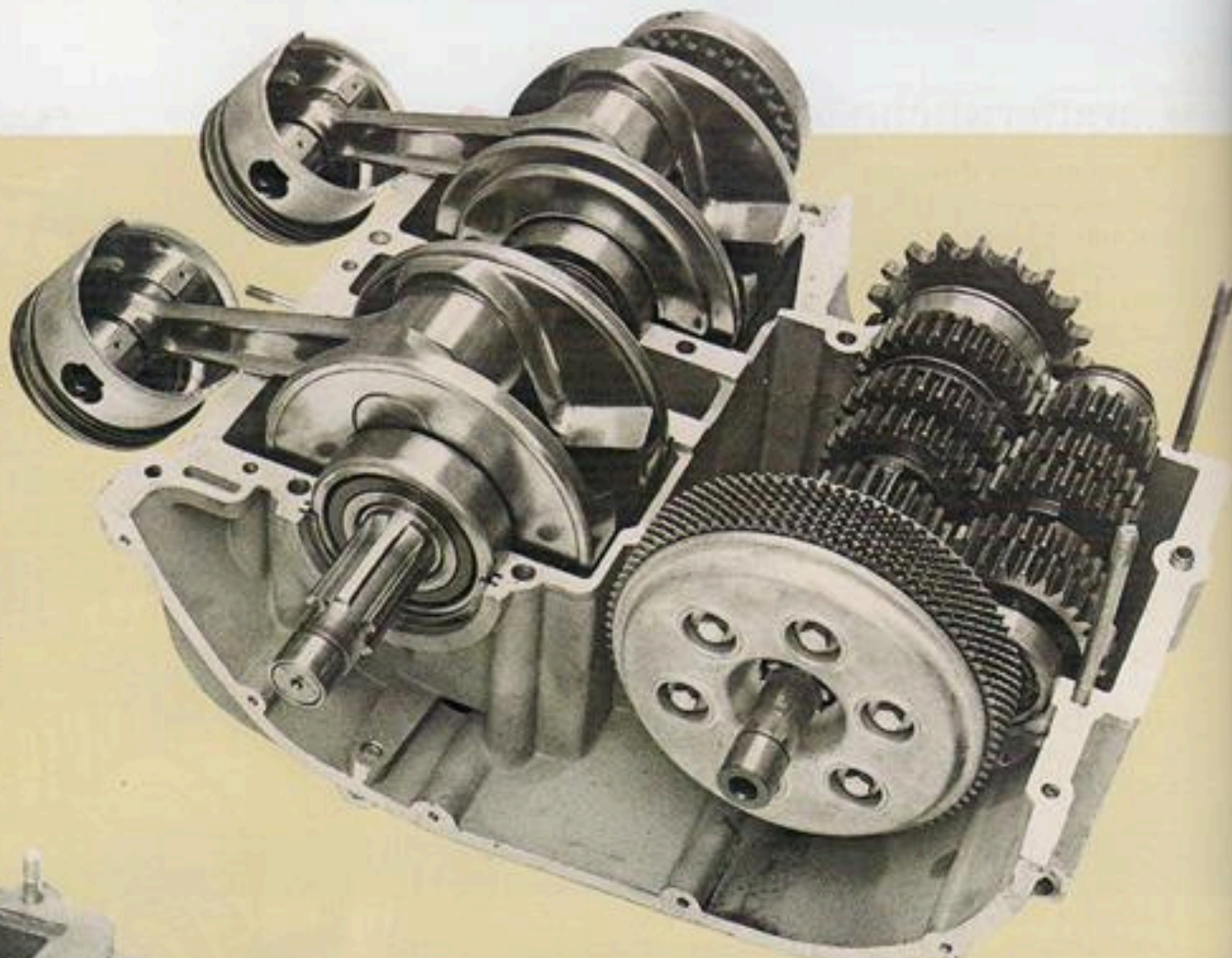
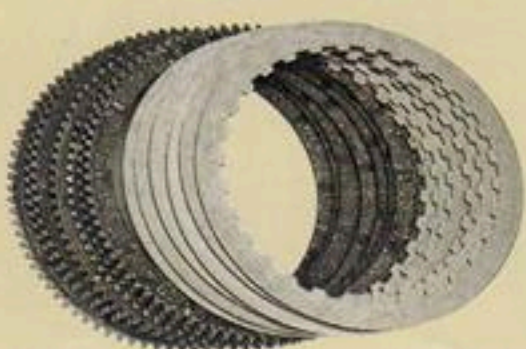
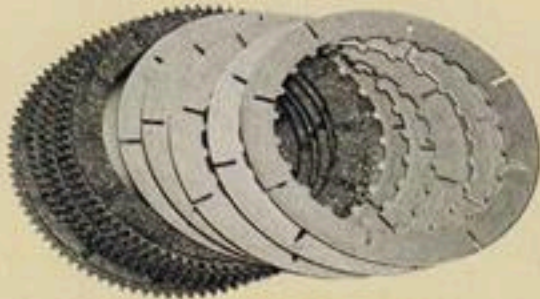
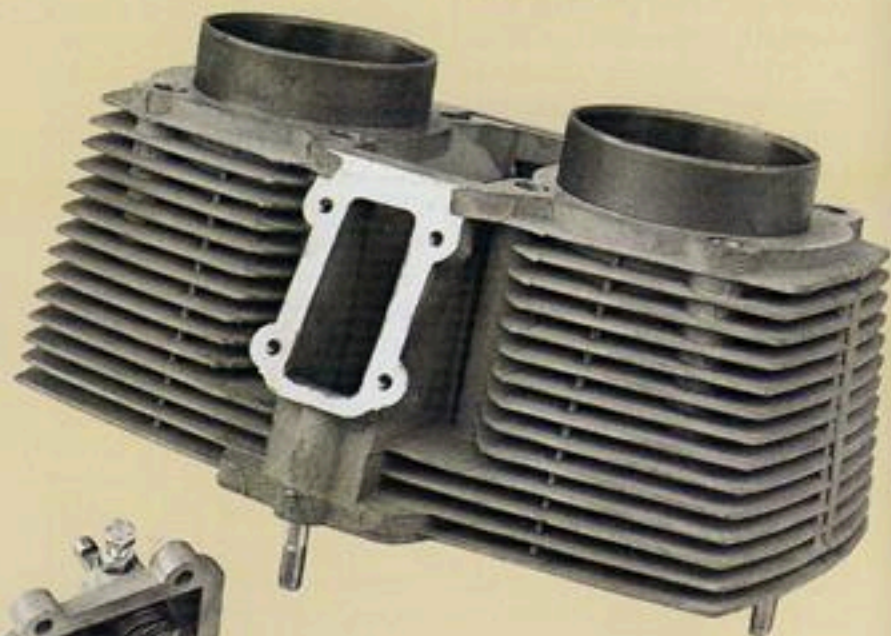


Il cuore del motore

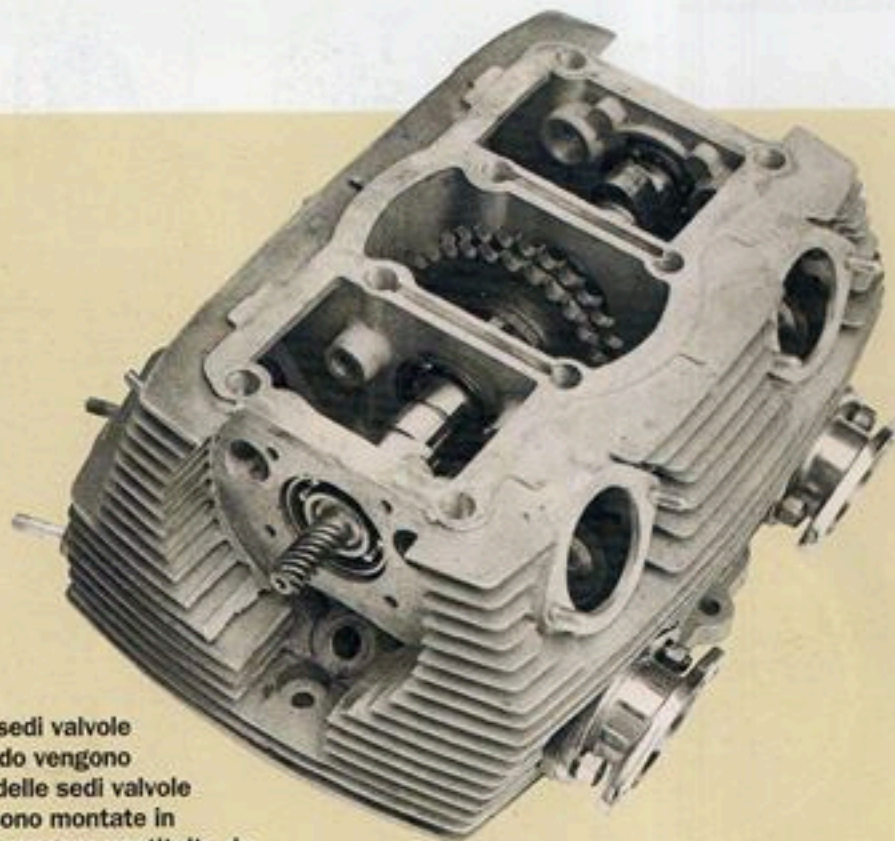
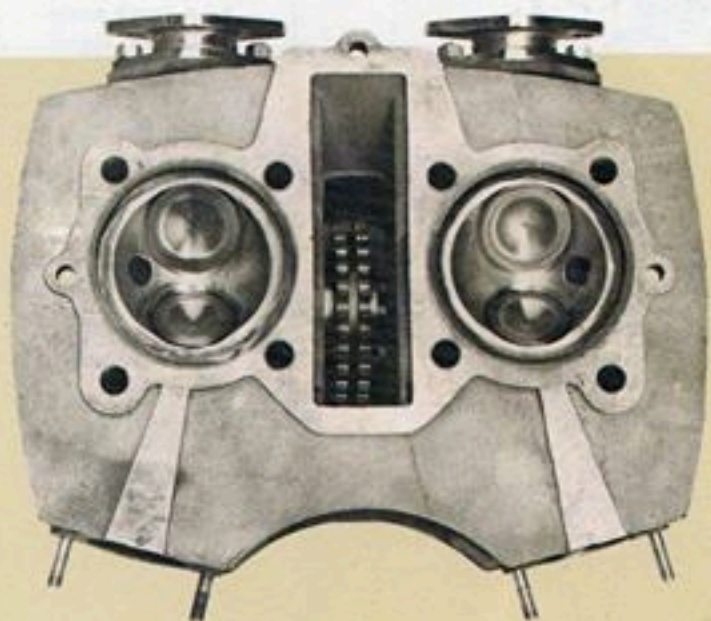
• Il bicilindrico Laverda ha i carter tagliati orizzontalmente. Gli ingranaggi del cambio a cinque rapporti sono a denti dritti e ad innesti frontali, con la quinta in presa diretta. Il comando è sulla destra, il selettore è dietro al blocco frizione e ruota con un sistema di leve che azionano le forcelle di comando degli ingranaggi delle marce. I rapporti interni utilizzati sulla SF sono: 2,619:1 in prima; 1,883:1 in seconda; 1,374:1 in terza; 1,173:1 in quarta; 1:1 in quinta. Sulla SFC sono montati però su cuscinetti e bronzine e si differenziano per la differente rapportatura delle prime tre marce. L'ingranaggio del pignone catena della trasmissione finale è montato su gabbia a rulli. La trasmissione primaria è a catena triplex, assente nella foto, sul lato sinistro. Rapporto 2,2:1 (denti 25/55).



• I cilindri della SFC sono monoblocco in lega leggera, inclinati in avanti di 25°, con camicie in ghisa installate per interferenza. Sedici e piuttosto estese le alette di raffreddamento. Conicità ed ovalizzazione massima tollerata 0,05 mm. Al centro dei cilindri c'è la gola di passaggio per la catena duplex della distribuzione, dotata di tenditore automatico con rotella in nylon. Il blocco testa/cilindri è fissato al basamento con otto prigionieri.



• Multidisco in bagno d'olio, con sette dischi conduttori e sei condotti, spinte da sei molle fra il disco conduttore montato sull'albero primario del cambio e il piatto porta molle. Tamburo e campana sono in lega leggera, ed il primo è modificato rispetto alla SF. Il comando frizione è a cavo, duro da azionare. Per questo motivo venivano scaricate il più possibile le molle e si aumentava la lunghezza dell'astina di comando, ma così facendo a caldo e in situazioni critiche la frizione tendeva a non staccare.

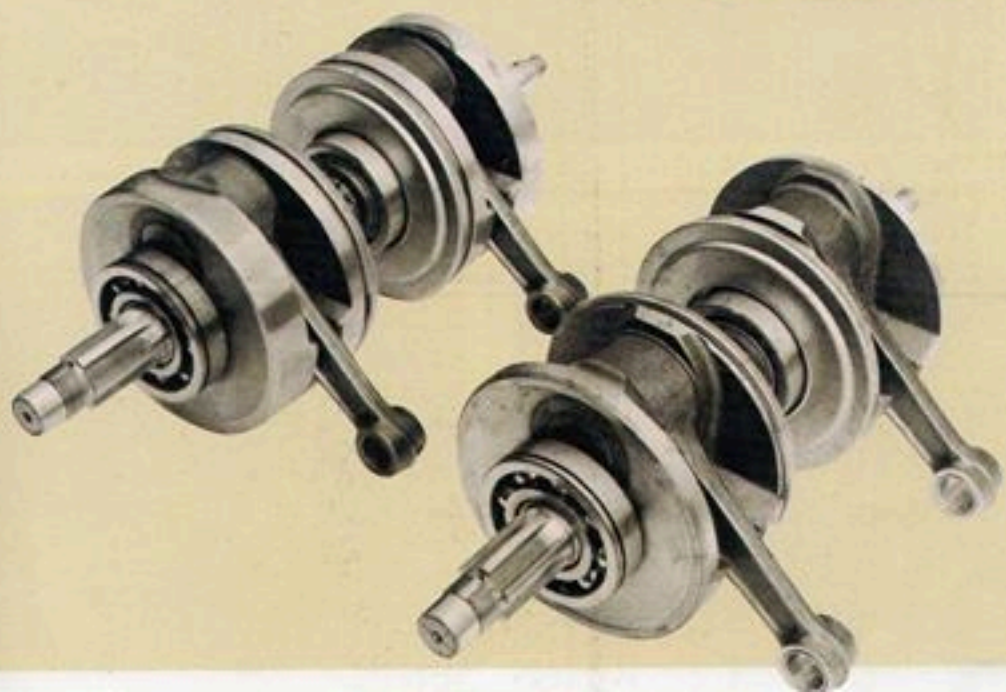


• In lega leggera con calotte in ghisa annegate di fusione nella testa e sedi valvole ricavate direttamente nella testa, inclinate fra loro di 70°. In questo modo vengono meglio controllate le dilatazioni sotto stress termico, si elimina l'usura delle sedi valvole e si diminuiscono i rischi di rottura. Sulla terza serie invece le candele sono montate in posizione più favorevole alla combustione e le calotte riportate in ghisa vengono sostituite da sedi valvole riportate in bronzo. Inoltre i condotti di ammissione vengono modificati per migliorare il passaggio del gas. Le valvole di aspirazione hanno un diametro di 41,5 mm e sono inclinate di 32°30'. Quelle di scarico invece hanno un diametro di 35,5 mm e sono inclinate di 37°30'. Sulla prima serie le valvole hanno lo stelo di 8 mm, ridotto a 7 sulle successive. L'albero a camme è composito, formato da due semialberi che lavorano su una coppia di cuscinetti a sfere ciascuno. I due semialberi sono uniti alla ruota dentata di comando della distribuzione tramite due mozzi flangiati ed una chiavella. L'albero a camme della prima serie è siglato 2/C, mentre quelli della seconda e terza serie sono marchiati 5/C. Come optional dal 1975 è disponibile una camma dal profilo ancora più spinto, siglata 6/C. Sul lato sinistro della camma è fissata la vite senza fine che comanda la presa del contagiri.

• I pistoni sono fusi in alluminio. Quelli delle prime due versioni sono prodotti dalla Mondial, mentre sulla terza serie vengono montati gli Asso. Questi ultimi (nella foto) hanno il mantello scanalato e parzialmente asportato sui fianchi per diminuire il peso e ridurre l'attrito. Il cielo presenta delle incassature per le valvole piuttosto marcate. Tre i segmenti: due di tenuta e un raschiaolio. Gioco massimo ammesso fra cilindro e pistone alla base del mantello 0,180 mm.



• L'impianto di scarico due in uno è un optional a partire dalla seconda serie. Veniva fornito come optional anche in versione "libera" solo per l'impiego agonistico. Il diametro dei collettori è di 40 mm, 5 mm maggiore rispetto al diametro dei collettori della SF.



• Composito, con sette parti unite per forzamento, l'albero motore della SFC è lucidato e dalla seconda versione presenta i volantini circolari profondamente alleggeriti. L'albero ha manovelle a 180° e veniva centrato ed equilibrato con bielle e pistoni montati. Rispetto a quello della SF montato sulla prima versione l'albero della SFC pesa 4 kg in meno (15 anziché 19), ma lavora sempre su quattro supporti di banco: uno a rulli centrale, due a sfere laterali e una gabbia esterna a rulli sul lato della primaria. Gli alberi motore della terza serie hanno un supporto di banco differente sul lato destro. Le bielle invece sono in acciaio stampato e lavorano su gabbiette in lega leggera con rulli in acciaio.

