

MOTOCCLASSICHE

Allegato a RUOTECLASSICHE N.60

ANNO V - MARZO 1993

Editoriale Internazionale Milano



◆ L'INCREDIBILE LAVERDA

MOTOCCLASSICHE

Allegato a RUOTECLASSICHE N.60

ANNO V - MARZO 1993

Editoriale Internazionale Milano



◆ L'INCREDIBILE LAVERDA

EDITORIALE INTERNAZIONALE MILANO S.p.A.

PRESIDENTE

Giovanna Mazzocchi Bordone

MOTOCCLASSICHE

DIREZIONE, REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE

Via Achille Grandi, 5/7 - 20089 Rozzano (Milano)

Teléfono 02-824721 - Telex 318622 Edidom I

Telefax (gruppo I/III CGTT) 02-26863123 / 26863093

SERVIZIO ABBONATI: tel. 02-57500996 (ric. autom.)

DIRETTORE RESPONSABILE

Marco Centenari

REDAZIONE

Guido Ricciardi (capo servizio)

Alfredo Albertini, Marco Di Pietro,

Federico Robutti

GRAFICA E IMPAGINAZIONE

Gianfranco Stefanelli (responsabile)

Martino Varisco

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Carla Maria Uselli

CONSULENTE EDITORIALE

Gianni Cancellieri

HANNO COLLABORATO

Fausto Carulli, Bruno De Prato,

Massimo Laverda, Stefano Milani,

Brizio Pignacca, Giorgio Sarti

FOTOGRAFIE

Alfredo Albertini, Archivio Quattroruote,

Archivio Ruoteclassiche, Archivio Laverda,

Archivio Milani, Brizio Pignacca,

Studio Vaienti - Vicenza

DISEGNI

Archivio Laverda,

Gianfranco Stefanelli

CONCESSIONARIA PUBBLICITÀ

Publikompass S.p.A.

Via G. Carducci, 29 - 20123 Milano, Tel. 02/8566.1.

DISTRIBUZIONE PER L'ITALIA

A. & G. Marco

Via Fortezza, 27 - 20127 Milano - Tel. 02-252261

DISTRIBUTION FOR ABROAD

A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.

Via Manzoni, 12 - 20089 Rozzano (Milano) - Tel. 02-575.12.575

Fax 02-575.12.506 - Telex 315367 AIEMI I

SERVICE D.T.P.: La Nuova Insericolor

Viale Toscana, 46/12 - 20089 Rozzano (MI) - Tel. 02-8243222

FOTOLITO: Roto Color Selezione

Via G. Fantoni, 14 - 20148 Milano - Tel. 02-40092236

STAMPA: Elcograf

Via Nazionale, 14

22050 Beverate di Brivio (CO) - Tel. 039-5320934

In esclusiva per l'Italia i testi di **MOTOR-KLASSIK**,
Verenigte Motor-Verlaga GmbH, Stoccarda
e **MOTOR CLÁSICO**, Luika Editor S.A., Madrid

REGISTRAZIONE: Tribunale di Milano,

n. 709 del 25 ottobre 1937

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo III/70



Associato all'U.S.P.I.
(Unione Stampa Periodica Italiana)

n. 8



Una cilindrata dieci volte
più grossa della prima
moto Laverda mai costruita.
Un design moderno
e accattivante. Prestazioni
eccellenti a livello
mondiale. Robustezza a tutta
prova. Avviamento
elettrico. Moda, immagine,
prestigio. Con la
«750 SF» il motociclismo
italiano anni Settanta
si proiettò su posizioni
di assoluta avanguardia.

Anno V - Numero 8 - Marzo 1992

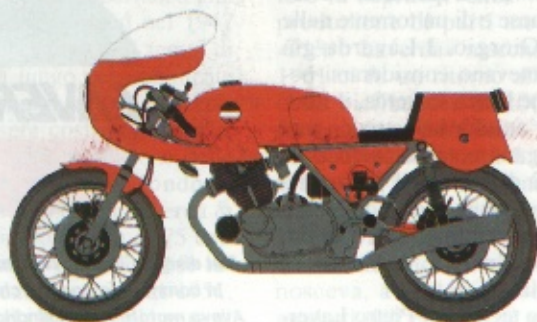


LA STORIA

LA TECNICA

LO SPORT

La storia della Moto Laverda di Breganze, a cui è dedicato questo nuovo fascicolo di MOTOCCLASSICHE, è quanto mai singolare. La bicilindrica di grossa cilindrata ideata da Massimo Laverda nel 1964 è una pietra miliare nel fenomeno che di lì a poco avrebbe invaso tutti i mercati occidentali. A quell'epoca il giovane industriale vicentino ebbe un'intuizione clamorosa e riuscì a giocare d'anticipo contro il colosso giapponese. Nientemeno. I costruttori nipponici erano già fortissimi ma la loro tecnologia si esprimeva ancora in cilindrata modeste, forse per soggezione nei confronti dei mostri sacri inglesi e tedeschi, che avevano già tentato di copiare con realizzazioni trascurabili. Lui invece, Massimo Laverda, copiò loro, i giapponesi. Prese una bicilindrica Honda di 305 cm³ e la fece diventare prima di 650 e poi di 750 cm³. Fu quella la scintilla che innescò il boom mondiale della motopesante. Perché subito dopo i giapponesi stessi, e non solo loro, copiarono lui, Laverda, e poco dopo lo costrinsero alla resa con lo strapotere del loro apparato industriale. È una storia significativa, esaltante e nel contempo amara, che fornisce comunque una conferma in più dell'estro italiano. Nel prossimo numero di MOTOCCLASSICHE, in edicola con RUOTECLASSICHE di maggio, la storia di un'altra bicilindrica italiana, per molti versi analoga a quella della Laverda e non meno esaltante. A presto.



Il giallo delle origini



A metà degli anni Sessanta Massimo Laverda si rese conto che le motociclette giapponesi non avevano ancora soppiantato le bicilindriche inglesi, regine nelle prestazioni, solo per un fatto di cilindrata. Prese allora una Honda 305 e si ispirò a essa per costruire una 650 italiana che risultò più moderna e potente delle varie Triumph e Norton. La storia di una famiglia che iniziò nell'800 a costruire parafulmini e macchine agricole. Le prime motoleggere degli anni Cinquanta, dieci volte più piccole delle poderose «SF»

di Stefano Milani

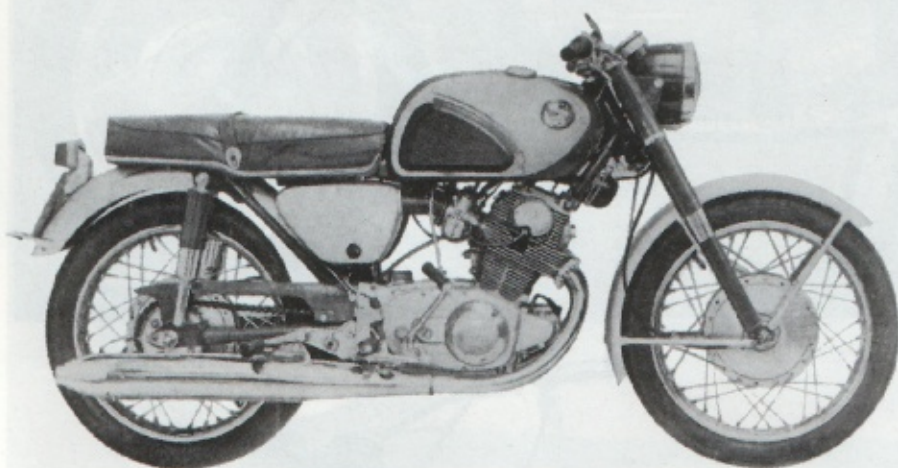
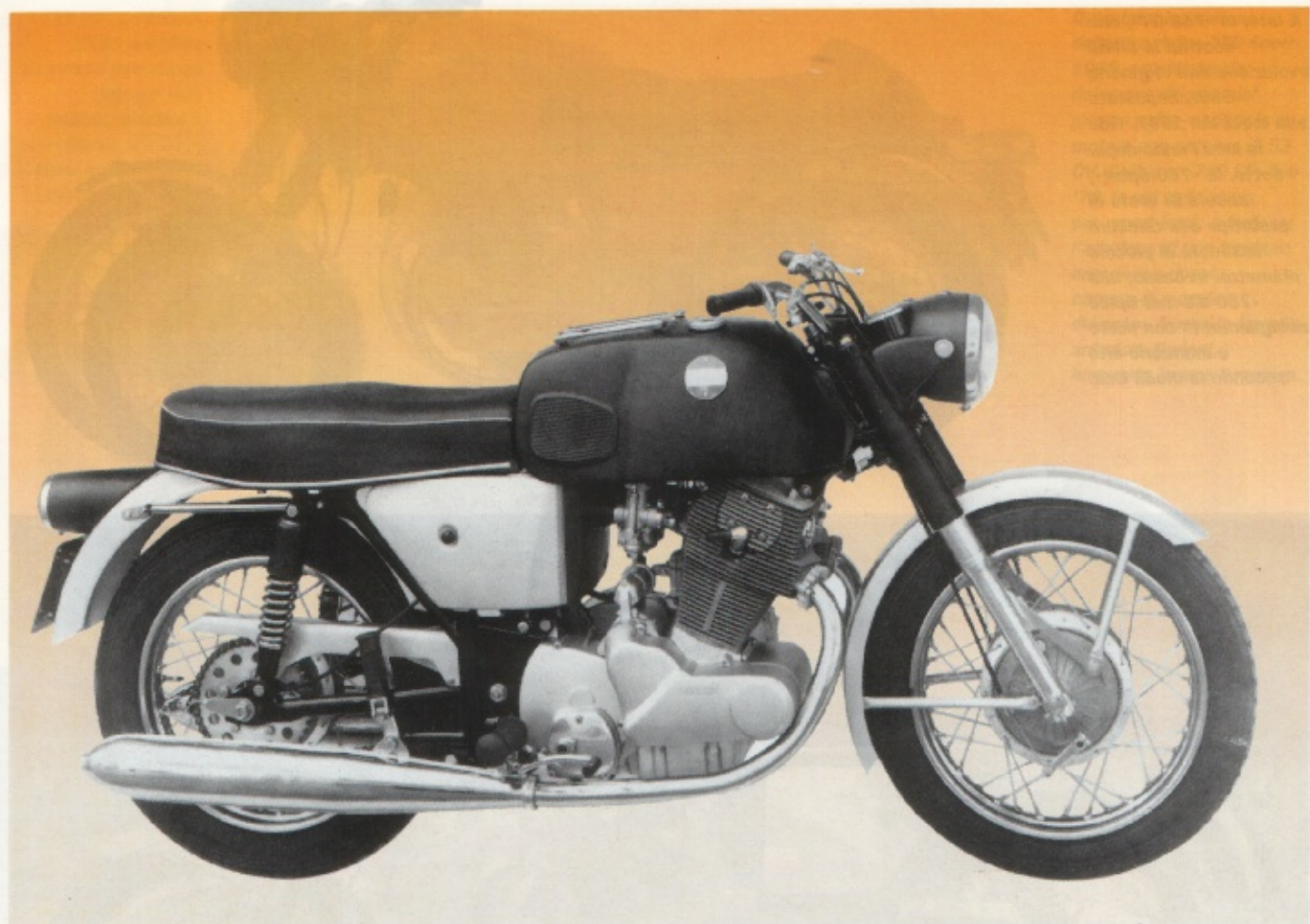
La famiglia Laverda, originaria dell'Est europeo, si era trasferita in Italia per stabilirsi a S.Giorgio nei pressi di Breganze (Vicenza) già dal 1700. Il cognome si ritiene derivato dalla parola germanica ward, postazione di vedetta, che venne italianizzata in *la ward* e quindi in Laverda, nome di un paese e di un torrente nelle vicinanze di S.Giorgio. I Laverda già nell'Ottocento potevano considerarsi benestanti, tant'è che Pietro Laverda, il futuro fondatore dell'attività industriale, poté studiare e impiegarsi come tecnico assistente alla Facoltà di fisica dell'Università di Padova. La prematura morte del padre lo costrinse però a rientrare a S.Giorgio, per seguire la conduzione dell'azienda agricola di famiglia.

La passione per la tecnica di Pietro Laver-



Nel disegno in alto, la prima motoleggere messa in commercio con marchio Laverda nel 1949. Aveva motore monocilindrico a 4 tempi di 75 cm³.

da ebbe comunque il modo di esprimersi quando, nel 1873, decise di impiantare un'officina per la costruzione di macchine agricole e successivamente di pompe, parafulmini e orologi da campanile. L'attività prosperò, fruttando utili e riconoscimenti. Non appena ebbero l'età, i due figli di Pietro lo affiancarono nelle attività di famiglia. Il primogenito Giovanni si occupò dell'azienda agricola e Antonio si dedicò all'attività industriale. Antonio Laverda ebbe dieci figli, sei maschi e quattro femmine, tutti impegnati negli studi quando, nel 1922, la sua morte prematura costrinse l'ormai anziano Pietro a riprendere in mano le redini familiari e a pianificare gli studi dei nipoti. I primi tre, Battista, Pietro e Angelina, furono indirizzati verso un diploma, in modo da poter lavorare al più presto nella gestione aziendale. Gli al-



Sopra, il massiccio prototipo della Laverda «650» del 1967, progenitrice di tutte le grosse bicilindriche di Breganze. Qui a lato, la Honda «Hawk 305» a cui Massimo Laverda si ispirò nel progetto della sua nuova motopesante. Evidente la somiglianza fra le due motociclette, sia nell'architettura generale, sia, soprattutto, nel motore.

tri furono lasciati liberi di seguire le proprie inclinazioni. Francesco, dopo il liceo classico, si laureò in fisica pura all'Università di Padova nel 1935 e intraprese l'attività di ricercatore.

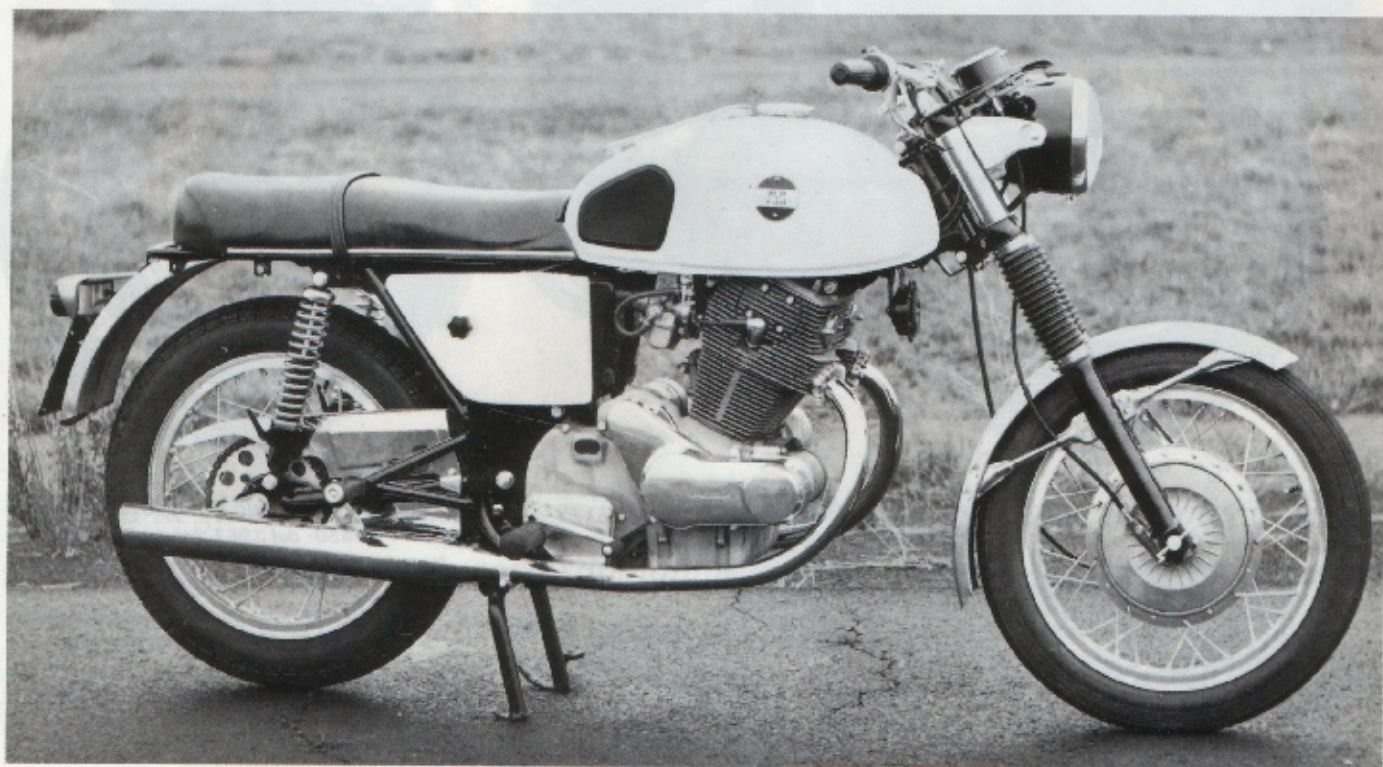
Intanto si andava delineando un profondo rinnovamento della meccanizzazione agricola, con il progressivo superamento della forza animale e l'affermazione delle macchine semoventi. Si trattava di una vera rivoluzione tecnologica che richiedeva robuste capacità progettuali e si impose quindi il rientro di Francesco Laverda in azienda. Nella veste di direttore tecnico, egli progettò alcune macchine straordinarie, quali la «mietilegatrice» del 1940, progenitrice delle mietitrebbie, che resero la Laverda famosa nel mondo. Francesco si era reso meritevole anche in campo sociale, fondando e dirigendo a Breganze

una scuola professionale. Fu tra i primi, inoltre, a realizzare case per gli operai, dandole a riscatto a condizioni vantaggiose. Naturale quindi che negli anni del secondo dopoguerra si sentisse attratto dalla motorizzazione popolare, e col solo aiuto di Luciano Zen, un tecnico versatile che aveva compiuto le prime esperienze alla S. Giorgio di La Spezia, costruì nel 1947 una motoleggera con motore a 4 tempi di 75 cm³. La provò a lungo personalmente prima di convincersi che era ben concepita e che poteva essere costruita in serie. Per non interferire nella produzione delle macchine agricole, nel 1949 fondò la «Moto Laverda - Dr. Francesco Laverda & Fratelli S.a.s.». La motoleggera di 75 cm³ fu un modello fortunato che si impose rapidamente sul mercato, specie dal 1951, dopo i primi successi sportivi nelle gare di

gran fondo. Nel 1954 ne seguì una versione maggiorata a 100 cm³. Dal 1956, alle prime avvisaglie della crisi delle due ruote, provocata dalla comparsa delle auto utilitarie, l'azienda ripiegò sulla costruzione di scooter e ciclomotori di 50 cm³, ma la contrazione del mercato era inarrestabile e la sopravvivenza venne solo dalla produzione di parti meccaniche per la «Pietro Laverda» macchine agricole. Nel 1961 ci fu un ritorno alla moto con una bella bicilindrica di 200 cm³, che ebbe però modesta diffusione.

Fu quando Massimo Laverda, figlio di Francesco, entrò in azienda, che incominciarono a circolare idee nuove. Il giovane, che aveva lasciato gli studi di ingegneria, era un motociclista appassionato, che conosceva, avendoli posseduti, i migliori prodotti dell'epoca. Su suo suggerimento

A lato, la «750 GT», che costituì la prima evoluzione dell'originaria «650». Impostata alla metà del 1967, vide la luce l'anno dopo. Sotto, la «750 Sport», ancora in veste di prototipo con tamburo anteriore di piccolo diametro. In basso, una «750 GT» nel tipico abbigliamento con borse e manubrio alto secondo la moda Usa.



LAVERDA

si produsse una nuova 125 sportiva e nacque anche una versione Sport della 200 bicilindrica, che non entrò in produzione. L'idea giusta Massimo Laverda l'ebbe nel 1964 quando effettuò un viaggio negli Usa per incontrare i migliori esperti del settore e capire quale avvenire attendeva la moto. Ebbe modo di osservare, nell'occasione, i prodotti nipponici, già in vetta alle vendite in America quand'ancora erano pressoché sconosciuti in Europa. Si rese conto in particolare che la Honda con i modelli «Dream» bicilindrici di 250 e 305 cm³ aveva creato un nuovo standard in termini di qualità e prestazioni, e che non aveva ancora affossato le case inglesi solo per un fatto di cilindrata. Massimo tornò in Italia convinto che una moto con le caratteristiche della Honda, ma nelle cilindrature classiche delle Norton e Triumph, sarebbe stata vincente, sia in America, sia, successivamente, in Europa. Si procurò





Qui a lato, la versione definitiva della «750 Sport», 1969, caratterizzata dal nuovo disegno del gruppo sella - serbatoio e motore con potenza di 53 CV. Sotto, la «750 SF» fine '70, la cui sigla stava per «sport freni» a indicare l'adozione di una tamburo anteriore a doppia camma di maggior diametro. Nuova la forcella anteriore Ceriani, immutato invece il motore.



una Honda 305 per studiarla da vicino e dimostrare quanto la tecnica giapponese fosse avanzata. Nonostante lo spirito iniziale della produzione motociclistica fosse stato ben diverso, riuscì a convincere il padre Francesco a investire nel progetto di moto che aveva in mente: motore di 650 cm³ (cilindrata inglese classica), schema bicilindrico parallelo leggermente inclinato in avanti, distribuzione monoalbero, carter divisi orizzontalmente, avviamento elettrico (un lusso per l'epoca). Infine, telaio monotrave, che aveva il vantaggio di far risaltare il motore.

Luciano Zen, con una decina di tecnici,

tradusse su carta le idee, mentre un gruppo di attrezzisti di antica abilità costruì a mano i prototipi. Il tutto richiese solo 18 mesi. Straordinario: nonostante la assoluta mancanza di esperienza nelle grosse cilindrate, la moto nacque «giusta», al primo tentativo e, grazie al generoso dimensionamento di tutti gli organi meccanici, molto robusta. L'estetica risultò ben equilibrata e piacevole.

La presentazione del prototipo avvenne al Salone di Londra del novembre 1966 e provocò sensazione a livello mondiale. Tutte le riviste specializzate si affrettarono a provare la moto e a pubblicare ampi

resoconti. Va ricordato che le case inglesi impiegavano ancora motori ad aste e bilancieri, cambio separato e avviamento a pedale. Non sfuggì ovviamente la somiglianza del motore Laverda con i bicilindrici Honda, come sottolineò «Motorrad» nel servizio intitolato: «Neue Honda? Nein! Aus Italien: Laverda 650». L'interesse suscitato fu enorme e l'azienda fu subissata di richieste. Purtroppo, oltre ai prototipi, non era ancora stato preparato nulla per la produzione di serie. Tutto il 1967 trascorse tra affinamento del progetto e preparativi della linea di produzione. Le prime 650 (75x74 mm) uscirono sola-

A sinistra, la «SF»
edizione 1972,
con nuovo serbatoio,
nuova sella
e potenza portata
a 60 CV. Come
si può notare nella
foto grande sotto,
a centro pagina,
i due tubi di scarico
avevano il raccordo
di compensazione
in posizione
avanzata, subito a
valle del collettore.

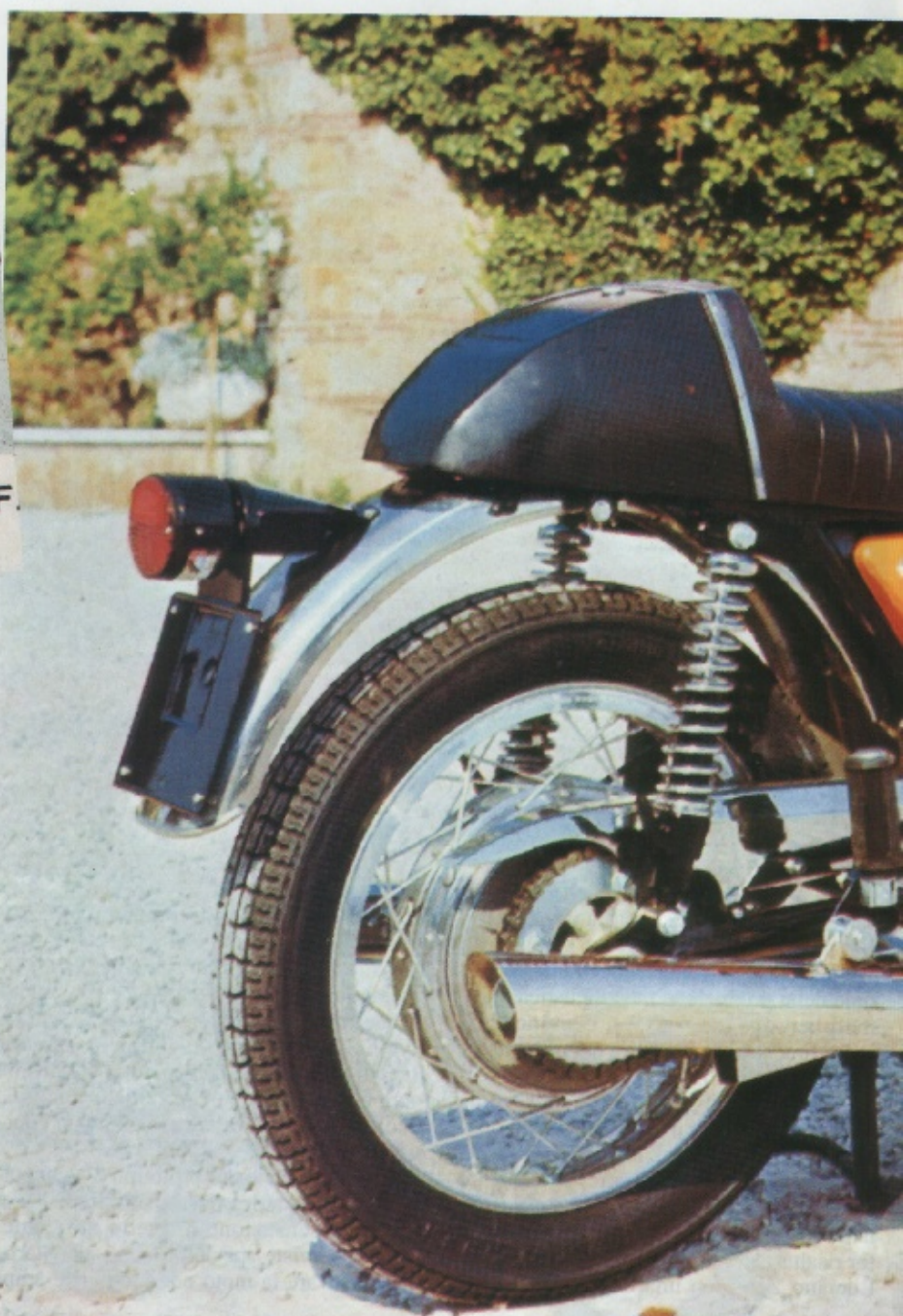


LAVERDA 750 SF.

LAVERDA

mente all'inizio del 1968. Nel corso dell'anno ne furono prodotte circa cento. Ma dal maggio 1967 era stata messa in produzione la «750 GT» (80x74 mm), che l'anno dopo rimpiazzò la 650. L'aumento di cilindrata, suggerito dall'analoga scelta fatta dagli inglesi per i loro modelli di punta, venne ottenuto semplicemente aumentando l'alesaggio.

Fu subito un grosso successo anche se limitato dalla modesta capacità produttiva dell'azienda, che contava non più di 300 dipendenti. Massimo Laverda, secondo i suoi intendimenti originari, tentò la penetrazione nel mercato americano, appoggiandosi a una organizzazione di vendita, la American Eagle, per la quale allestì un certo quantitativo di bicilindriche col marchio del committente. Purtroppo, dopo un paio d'anni la American Eagle fallì e questo costò una perdita economica non trascurabile alla Laverda, ma soprattutto spense gli entusiasmi verso un mercato



«72» di sinistra è
stato eliminato
nel 1972 di fatto
con la versione
«SF».

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

La versione
«SF» è stata
prodotta fino al
1976.

Qui a lato, la «SF '73», comparsa alla fine del 1972 e caratterizzata dal raccordo di compensazione fra gli scarichi in posizione inferiore, praticamente sotto il cambio prima del silenziatori. Insieme ad altri miglioramenti nella carburazione, ciò portava la potenza a 65 CV a 6800 giri.



potenzialmente ottimo.

Per seguire la richiesta di sempre maggiori prestazioni, dall'inizio del 1969 venne prodotta la versione Sport, denominata «750 S», con potenza di 53 CV a 6600 giri/min e una nuova estetica del gruppo serbatoio/sella (codino). Alla fine del 1970 la «S» venne sostituita dalla «SF» (F per freni, o Super Freni). A questa seguirono dal 1972 altre tre versioni, «SF1», «SF2» ed «SF3» che si distinguevano rispettivamente per i freni a tamburo, i freni a disco e i cerchi in lega. Il motore restava sostanzialmente immutato. L'ultima versione fu prodotta fino al 1976, in pochi esemplari, venduti con difficoltà, essendo ormai datati in un mercato che aveva preso gusto al turbino di novità giapponesi. Fu la fine della gloriosa bicilindrica, prodotta in un totale di circa 18.500 unità.

Per il ritorno alle competizioni la Laverda costruì anche alcune macchine sperimentali che, affidate a piloti ufficiali, ottennero buone affermazioni nella categoria 750. Per soddisfare i piloti privati, venne messa in produzione una versione corsa della «SF», denominata «SFC» (C, corsa), con motore da 70 CV a 7500 giri/min. Tra il 1971 ed il 1976 la serie venne costruita in 549 esemplari. Numerosi i successi sulle piste d'Europa e del Nord America. La «SFC» è oggi sicuramente il modello più ambito dagli appassionati della marca.

Spronata dal successo, l'azienda presentò al Salone di Milano del 1969 un'altra pregevole novità, la 1000 a 3 cilindri paralleli, con distribuzione monoalbero. Un modello complesso, che le modeste forze, già impegnate nello sviluppo della bicilindrica, non poterono seguire come meritava. Di fatto la tre cilindri subì diverse trasformazioni e venne commercializzata solamente nel 1973, con distribuzione bialbero, quando ormai non era più una novità e sul mercato era arrivata la Kawasaki 900. Francesco Laverda, intanto, visto il buon andamento dell'azienda, aveva lasciato la responsabilità ai figli Massimo e Piero e



A sinistra, la «SF» finalmente dotata nel 1975 di freno anteriore a disco. Nella foto sotto, l'ultima versione del 1976, che oltre a doppio disco anteriore poteva montare, come optional, anche le ruote in lega a cinque razze. La potenza del motore non superò il limite dei 65 CV

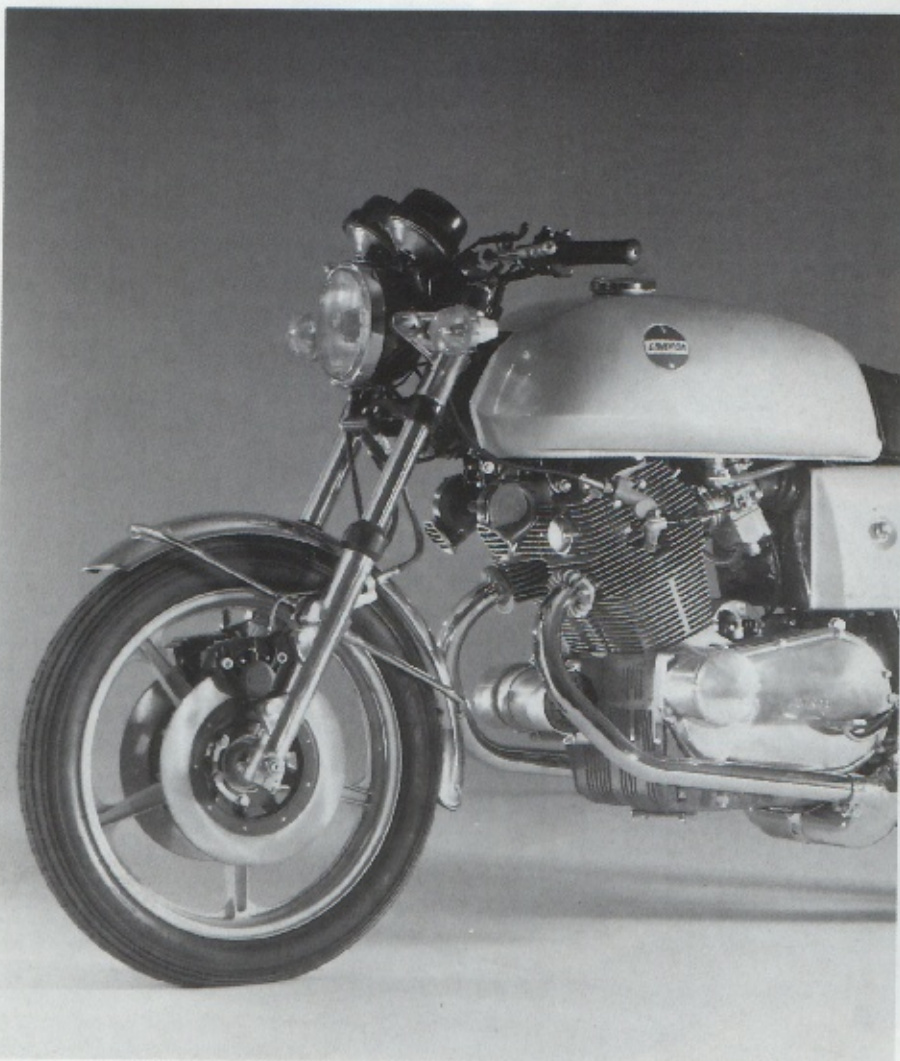
LAVERDA

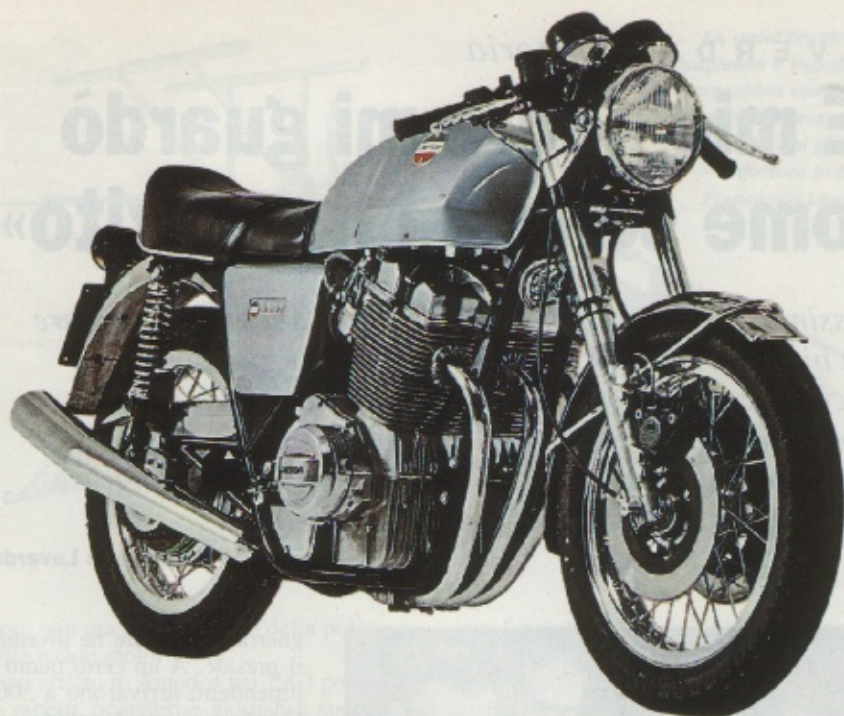
aveva accettato l'invito a risollevarne le sorti della ex Caproni di Trento, già famosa per la produzione di aerei e di motoleggere (Capriolo). Impostò la produzione di roulotte e camper, il cui disegno innovativo era dello «Studio Nizzoli Associati», e produsse anche alcuni esemplari di un aereo da turismo. Ma in quegli anni Trento, con la sua facoltà di sociologia, era al centro di fermenti studenteschi e sociali che coinvolsero anche la locale industria. L'anziano imprenditore, che per tutta la vita era stato un esempio di impegno sociale in nome del lavoro, non comprese e non seppe contrastare le proteste e gli scioperi e l'azienda che egli tentava di salvare dovette chiudere. Francesco Laverda morì nel 1976.

A metà degli anni '70 la tradizionale produzione Laverda di macchine agricole, separata dalle motociclette, entrò in crisi, non per la qualità ma per l'inadeguatezza delle dimensioni aziendali di fronte a un mercato divenuto mondiale. La soluzione venne dall'alleanza con la FIAT che rilevò il 20% del capitale. Fu una scelta azzeccata per l'azienda, ma i Laverda già nel 1981 uscirono di scena e tutto passò sotto il controllo della Fiat Agri.

Pressoché contemporanea la crisi della produzione di motociclette.

Nel 1976 fu giocata una carta che avrebbe potuto essere miracolosa: la 1000 a 6 cilindri a V longitudinali, bialbero, raffreddamento a liquido e trasmissione a cardano. Un progetto a quattro mani di Luciano Zen e dell'in-





Nella foto qui sopra, la «500» bicilindrica bialbero realizzata senza molto successo nel 1977. In alto, la poderosa «1000» a 3 cilindri bialbero del 1983. Qui sotto la veloce «750 SFC» del '71.



gegner Giulio Alfieri, famoso progettista della Maserati. Le caratteristiche erano d'avanguardia, con un motore addirittura entusiasmante, che erogava 140 CV, ma che si riteneva potesse arrivare a 160 CV. L'unico esemplare, costruito per le corse Endurance, fu presentato al Salone di Milano del 1977 ed anche questa volta il marchio Laverda attirò l'attenzione della stampa mondiale. La moto fece poi una sola uscita in gara, al «Bol d'Or» dell'anno successivo, ritirandosi per una rottura all'albero di trasmissione dopo aver dimostrato di essere la macchina più veloce.

Purtroppo la «6 V» rimase soltanto una splendida esercitazione. La scarsità di mezzi rendeva ormai insostenibile il confronto con i giapponesi. Furono cercate alleanze in Europa, con la svedese Husvarna e la tedesca Zündapp, e venne realizzata nel 1977 una nuova 500 bicilindrica bialbero, anche in versione 350. Ma la soluzione dei problemi non arrivò. Massimo Laverda voleva ritagliarsi una nicchia motociclistica specializzata, sufficiente per alimentare l'attività, ma abbastanza piccola per non ingolosire i giapponesi. Il fratello Piero puntava ad altri settori, per esempio su un veicolo fuoristrada da lavoro. Prevalse quest'idea e il fuoristrada fu studiato e costruito in una cinquantina di esemplari. Ma l'assistenza a mezzi da lavoro era troppo gravosa per le forze dell'azienda.

Nel 1985 la «Moto Laverda» venne messa in amministrazione controllata e due anni più tardi in liquidazione. Nel 1989 una cooperativa di ex dipendenti rilevò quanto restava con l'intenzione, che tale restò, di riprendere la produzione. Subentrarono quindi nel 1990 altri proprietari che annunciarono la costruzione in serie limitata della sei cilindri di 13 anni prima. Ma anche questo progetto, per ora, non ha avuto seguito.





L A V E R D A *la storia*

«E mio padre mi guardò come se fossi impazzito»

Massimo Laverda, che nel 1964 ebbe l'idea di fabbricare una bicilindrica di 750 cm³ precedendo i giapponesi, racconta come riuscì a convincere il padre Francesco, fondatore dell'azienda motociclistica, a cambiare rotta, passando dalle motoleggere-economiche alle prestigiose motopesanti dieci volte più grosse

di Massimo Laverda

In casa Laverda la moto è nata per desiderio di mio padre Francesco che, essendo laureato in fisica e avendo poi sostenuto gli esami integrativi di ingegneria, era considerato il tecnico di famiglia. Era entrato in azienda ancor prima della guerra e aveva progettato una macchina rivoluzionaria, la mietilegatrice, molto più complessa della successiva mietitrebbia. Appassionato di meccanica e attratto soprattutto dai motori, volle cimentarsi nella costruzione di una motoleggera, puntando subito sul motore a quattro tempi, soprattutto in funzione del basso consumo di carburante. Cominciò costruendosene un esemplare per sé, con l'aiuto di Luciano Zen, un perito meccanico che durante la guerra aveva lavorato alla S. Giorgio della Spezia e che per me valeva più di un ingegnere. Luciano aveva aiutato mio padre a costruirsi un'officina casalinga, con un forno per fondere l'alluminio e l'attrezzatura completa per costruire la moto. E in effetti la costruirono, a mano, loro due soli. Ricordo il giorno del 1949 quando mio padre partì con la nuova motocicletta per andare all'omologazione e ricordo di averlo visto tornare tutto contento perché la moto era passata. Alla domenica usciva con amici motociclisti per fare gite in montagna. Generalmente era lui ad arrivare per primo sui passi montani e gli amici cominciarono a chiedergli di avere anch'essi una moto come la sua. Per soddisfarli costruì altre cinque motociclette che affidò ad altrettanti amici seguendone poi il comportamento per oltre un anno.

Nel 1948, quando ormai si era reso conto che costruire motociclette, oltre che un hobby, poteva essere una buona impresa, chiese ai suoi fratelli di separare le attività e rendersi indipendente. I fratelli accettarono di entrare come azionisti e soci accom-



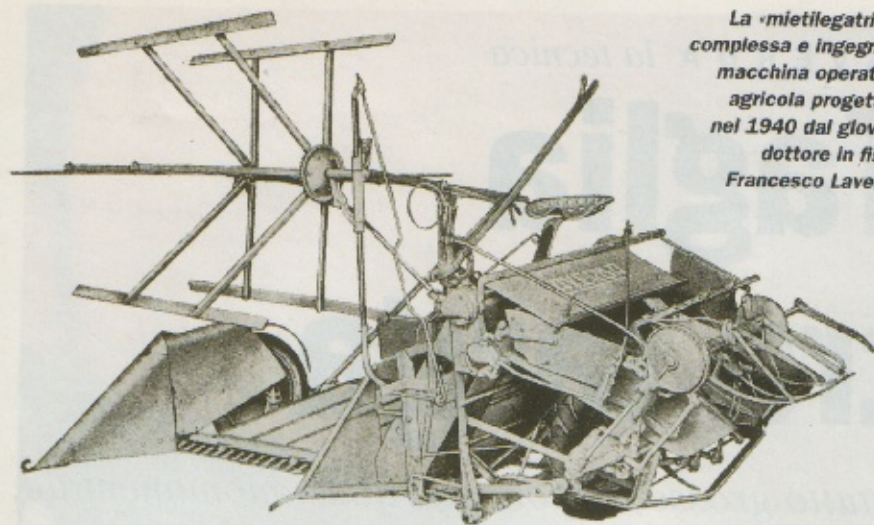
Francesco Laverda, il primo da destra, alla presentazione della «200» bicilindrica, 1961. In alto, il figlio Massimo.

mandatari nella costituenda S.a.s. della quale socio accomandante era mio padre. La società è andata avanti come S.a.s. fino al 1971. La produzione si sviluppò, prima con le moto di 75, poi di 100 cm³, successivamente con la bicilindrica di 200 cm³, con piccoli scooter e ciclomotori a 4 tempi, tutte macchine utilitarie, concepite per le necessità quotidiane della gente. All'inizio era mio padre stesso che disegnava insieme a Zen, poi arrivarono altri disegnatori. Per risolvere il problema della formazione delle maestranze decise di costituire una scuola di avviamento professionale, che venne intitolata al fratello Giulio, morto in

guerra. Mio padre ne divenne il preside. A un certo punto i dipendenti arrivarono a 300. Questo massimo è stato toccato due volte, la prima all'epoca delle motoleggere, poi, dopo la crisi, con le 750 nei primi anni Settanta.

La crisi venne determinata dalla comparsa delle utilitarie: la «600» e poi la «500» Fiat. Chiaramente l'operaio preferiva andare al lavoro riparato e portare in giro tutta la famiglia nel fine settimana. Quando la «500» costava 470.000 lire la nostra moto ne costava 190.000. Il reddito raggiunto dava la possibilità all'italiano medio di programmare l'acquisto di una automobile e questo rendeva priva di senso la motocicletta. Nel 1957 finirono anche le corse su strada che per anni erano state il nostro migliore veicolo pubblicitario. In conseguenza di queste difficoltà mio padre si era un po' disamorato alle motociclette, ma tentammo comunque con un ciclomotore a quattro tempi da mettere in vendita a 59.900 lire nel 1960. Producemmo anche, per primi, un miniscoter, che vendemmo bene in Inghilterra. Ma ci rendemmo conto che il motore a 4 tempi era troppo complesso per essere

assistito da comuni meccanici da biciclette. A un certo punto io decisi di abbandonare gli studi di ingegneria e di andare a dare una mano in azienda. Già da ragazzo passavo in fabbrica i mesi estivi per cui avevo una certa dimestichezza con le varie problematiche di produzione. Mio padre volle che assumessi la direzione generale, assicurandomi comunque il supporto della sua presenza e dei suoi consigli. In quel periodo il mercato americano delle motociclette mostrava segni di ripresa. Il merito era dei giapponesi che, con una campagna lunga e intelligente, partita dal ciclomotore, avevano convinto la gente che la



La «mietilegatrice», complessa e ingegnosa macchina operatrice agricola progettata nel 1940 dal giovane dottore in fisica Francesco Laverda.

moto non era solo il mezzo della polizia o delle bande motorizzate.

Sono andato in America nel 1963 per avere da esperti, operatori e giornalisti specializzati il parere sullo sviluppo della moto. I giapponesi avevano nella Honda «305» il modello di maggior successo. Ma le persone che incontrai si dissero convinte che di lì a pochi anni il mercato avrebbe richiesto cilindrate maggiori, intorno ai 600 - 700 cm³. Arrivai a casa tutto caricato dalle nuove idee e dissi a mio padre che la moto avrebbe dovuto avere grossa cilindrata e alte prestazioni. Mi guardò come fossi diventato pazzo, perché non concepiva un prodotto senza utilità pratica ma destinato solo al divertimento. Impiegai sei mesi a convincere lui e i miei zii che producendo moto utilitarie non c'erano sbocchi e che occorreva cambiare rotta. Mio padre, pur non essendo d'accordo, mi lasciò fare. Era il 1964.

Partii pensando che l'unico mercato per noi sarebbe stato quello americano. Non era ipotizzabile all'epoca che anche l'Europa si sarebbe convertita alle grosse motociclette. Sulla base dei consigli ricevuti negli Usa presi come riferimento la Honda «305». Abbiamo lavorato per sei mesi solo sul disegno delle alette per ottenere fusioni più fini di quelle che usavano sulle moto inglesi. Per costruire la nostra bicilindrica era necessario cercare tutto ex novo. Nessuno in Italia costruiva componenti per moto da oltre 200 all'ora. Abbiamo avuto ottima collaborazione da Ceriani per la forcella e gli ammortizzatori, ma non trovavamo freni adeguati. C'è voluto molto tempo. Parte dei problemi li abbiamo risolti in Inghilterra dove esisteva una componentistica per le grosse cilindrate prodotte localmente, come gli strumenti Smiths, le catene Renold, i componenti elettrici Lucas. Altre cose come il faro Bosch le abbiamo trovate in Germania.

Pur non avendo mai disegnato, io ho sempre fissato i punti che ritenevo fondamentali e poi seguivo il lavoro di sviluppo dei disegnatori. Avevamo iniziato col motore, certamente la parte più difficile, anche dal punto di vista estetico. Evitammo le superfici artificiosamente lisce o simmetriche, decidendo di lasciar trasparire dalla forma delle fusioni gli organi interni e quindi la

loro funzione. Non avevamo esperienza su motori così grossi. Passavamo dai 10 CV delle motoleggere ai 60 - 70 CV. Eravamo in dieci a lavorare al progetto, senza apporto di specialisti esterni e francamente non so come abbiamo fatto, anche perché mio padre non se ne è interessato, se si eccettua un controllo sulla scelta dei freni. Il segreto, se così si può definire, è stato quello di abbondare nel dimensionamento. Questo ci ha permesso di fare un motore robusto che non si rompeva mai. Sicuramente il ruolo di Luciano Zen nel progetto del bicilindrico è stato determinante. Gli input che gli davo io erano più di carattere estetico che tecnico. Eravamo un gruppo piccolo ma molto affiatato. Una decina di persone, compreso Zen nell'ufficio tecnico e una trentina di operai, i migliori.

Io mi ero portato dall'America un'Honda «Hawk 305», per poterla vedere e far vedere da vicino. Il motore aveva solamente 24 - 25 CV, con soluzioni quindi non traslabili su un motore di potenza più che doppia. Il nostro progetto nella sostanza fu quindi totalmente originale, salvo la somiglianza nell'estetica di testa e cilindri e i carter tagliati orizzontalmente. Quest'ultima particolarità, nuova per la nostra azienda, ci obbligò a cambiare macchine e lavorazioni. Per costruire la moto completa ci volle un anno e mezzo, più altri sei mesi per costruire gli stampi e andare in produzione. Nel 1967 ci fu il Giro d'Italia con la

Lo scooter prodotto dalla Laverda nel 1958. Aveva motore monocilindrico verticale a 4 tempi di 47 cm³. Bassissimo il consumo: oltre 70 km/litro.



formula della regolarità. Abbiamo iscritto le prime cinque moto uscite dalla linea di montaggio, una 650 e quattro 750. Ha vinto Dossena con la 650.

Le prime 500 moto sono state mandate negli Usa. I clienti americani erano soddisfatti e chiedevano consegne più ingenti, ma io avevo qualche perplessità, essendo costretto a passare attraverso un intermediario importatore. Nel secondo anno avremmo potuto produrre 4000 - 5000 moto solo per l'America, ma mi accorsi che si era sviluppato interesse per le mie moto anche in Francia, Germania, Olanda, Inghilterra e perfino in Italia, dove in certi ambienti «bene» le Laverda stavano facendo moda. In breve abbiamo registrato un vero boom di richieste europee al punto che ho deciso di non vendere più in America, salvo una cinquantina di macchine all'anno per mantenere la presenza. Rinunciai così a un mercato che poteva essere da 10.000 moto all'anno, ma che proprio per questo faceva paura.

Il massimo della produzione della «750» è stato di 6500 macchine in un anno. Ne abbiamo fatte quasi 30 al giorno per 2 o 3 anni. Il guaio di un'azienda piccola come la nostra è stato quello di non poter cogliere completamente le opportunità. Se nel 1972 o nel 1973 fossimo riusciti a costruire 12.000 moto all'anno le avremmo vendute tutte. La concorrenza l'abbiamo sentita prima dalla Honda «750», poi soprattutto dalla Kawasaki «900». Nel 1972 è uscita la nostra «1000» a 3 cilindri definitiva, una moto che avevamo cominciato a studiare nel 1969. Dopo il 1975 la situazione è diventata pesante. Io ho lasciato nel 1985 prima che venisse chiesta l'amministrazione controllata. Nel 1987 è stata venduta l'azienda per 1000 lire.

Nel 1977 è iniziata la collaborazione con l'ingegner Alfieri che aveva lasciato la Maserati e faceva il consulente. Nel 1980 Alfieri non ha più potuto seguirci a causa di altri impegni e ci ha indirizzati dall'ingegner Pino Bocchi, già progettista delle ultime MV da corsa, col quale abbiamo collaborato fino al 1984. Luciano Zen, capo dell'ufficio tecnico, si è ritirato nel 1979-80 e si è messo a collaborare con la Ligier ma durante un viaggio in Francia ha contratto una epatite che in pochi giorni lo ha portato alla morte.

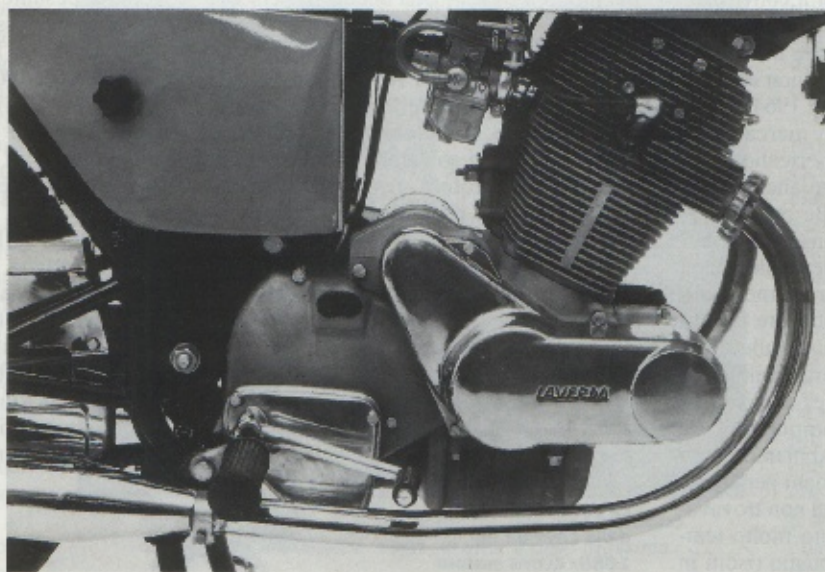
L A V E R D A *la tecnica*

Taglia extra larga

Bello a vedersi, ma soprattutto grosso, imponente, quasi monumentale. Il bicilindrico Laverda aveva dimensioni interne ed esterne che eccedevano le comuni esigenze di un 750. Ciò gli conferiva una robustezza particolare ma andava a scapito del peso e dell'architettura della motocicletta, necessariamente alta e poco maneggevole. Un progetto di base giudicato schematico ed elementare, ma lavorazioni molto accurate, ottima resa pratica e soluzioni pregevoli, anche dal punto di vista estetico

di Bruno De Prato

Non vi è alcun dubbio che il motore bicilindrico Laverda con distribuzione monoalbero a due valvole per cilindro sia stato un grande protagonista di quel fondamentale momento di evoluzione e di transizione che si colloca tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta. Questa realtà non deve però impedirvi, nonostante un pizzico di pur giustificato sentimentalismo, di individuare anche i limiti di quel pezzo di ingegneria motoristica. Il progetto originale nasceva dalla usuale collaborazione tra Massimo Laverda e il suo capo tecnico Luciano Zen. L'architettura del grosso bicilindrico, che avrebbe esordito nella cilindrata di 650 cm³ al Salone di Londra nell'autunno 1966, era ampiamente ispirata a quello della bicilindrica Honda «250/305 Dream». Identiche, dimensioni a parte, sono la configurazione, l'inclinazione di 25° in avanti e l'alettatura dei due cilindri paralleli, nonché la scelta tecnica, molto qualificante, di utilizzare il blocco motore come elemento fondamentale della struttura del telaio.

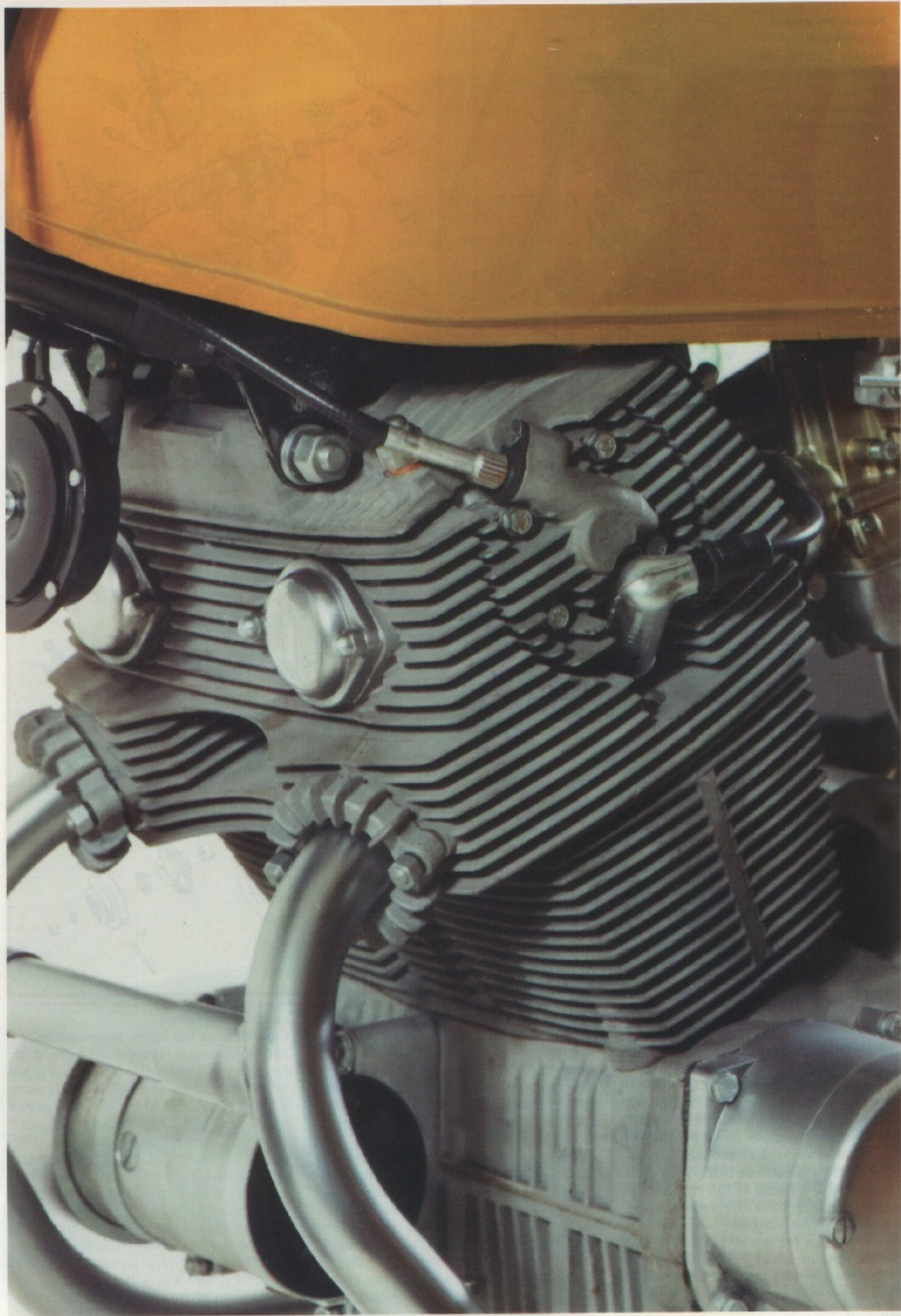


Queste analogie non devono scandalizzare: il bicilindrico Honda segnò un momento evolutivo fondamentale del design motociclistico e l'averne tratto ispirazione non può certo costituire grave colpa per gli uomini della Laverda. Peraltro, questi seppero immettere nel progetto scelte tecnologiche di assoluta avanguardia nel settore dei propulsori motociclistici di grossa

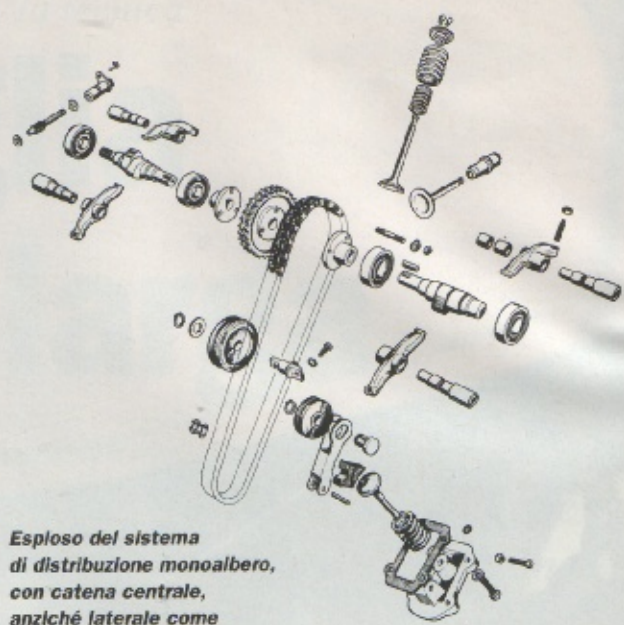
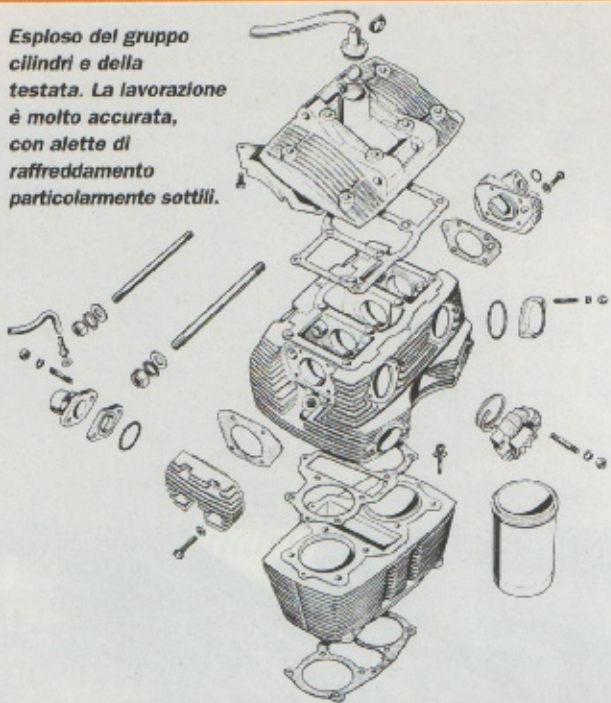
«650» fece, in un certo senso, scoprire ai motociclisti il piacere dell'innovazione, fosse anche fine a se stessa. Era l'inizio di una nuova stagione, della quale sarebbero poi diventati protagonisti i costruttori giapponesi. In quegli anni, nel paese del sol levante, si stavano facendo i primi passi nel settore delle grosse cilindrata con progetti che ricalcavano quelli delle motociclette europee, come le Kawasaki «650» bicilindriche, identiche alle Norton, e la Marusho «500», copia della BMW. La sola moto giapponese di cilindrata consistente che nascesse da un progetto originale era la Honda «450» bicilindrica, con di-

cilindrata: distribuzione monoalbero a catena centrale di tipo moderno e completa di tenditore, cambio a cinque marce, avviamento elettrico. Non si può dimenticare che le concorrenti con cui la Laverda «650» originale sarebbe andata a confrontarsi erano le bicilindriche inglesi Triumph, BSA e Norton, nonché le germaniche BMW e le nostrane Guzzi «V7», tutte motociclette con distribuzione ad aste e bilancieri, cambi a quattro marce e avviamento a pedale, con la sola eccezione della Guzzi. La Laverda

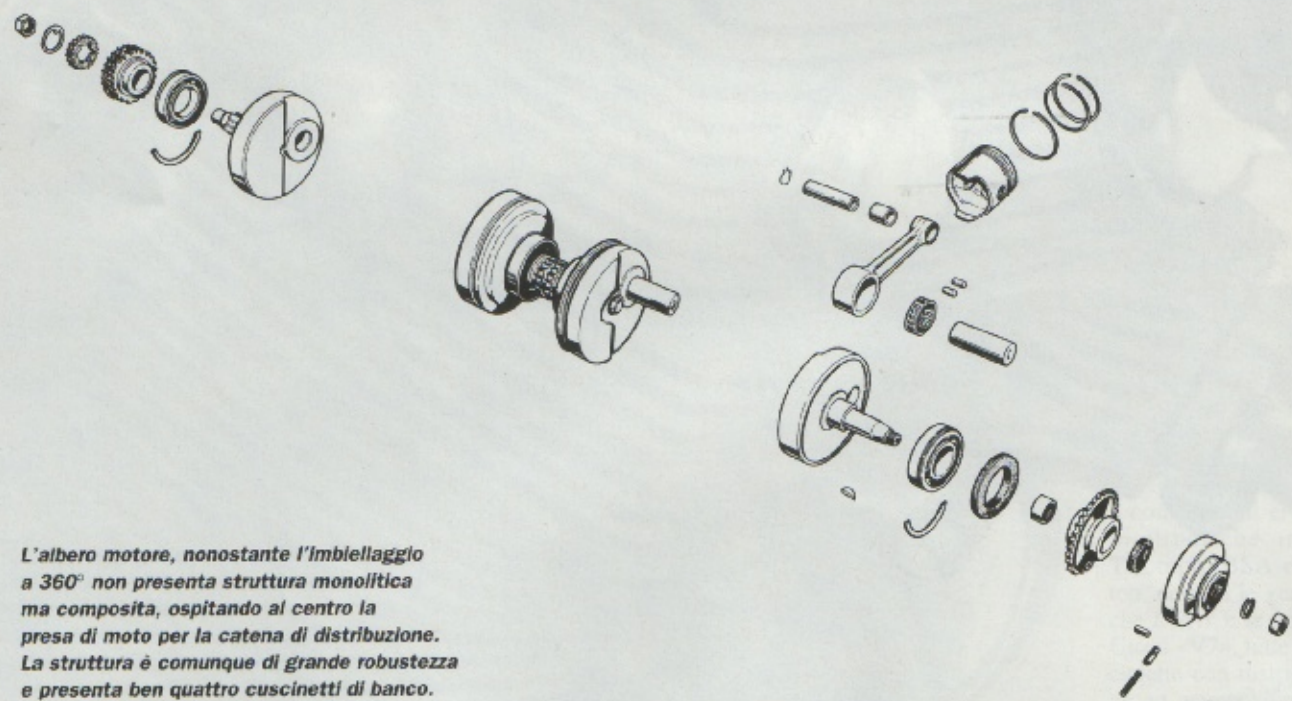
Grosso ma bello. Massimo Laverda si preoccupò di far trasparire la funzionalità degli organi del motore dall'elegante conformazione del carter.



Esplso del gruppo cilindri e della testata. La lavorazione è molto accurata, con alette di raffreddamento particolarmente sottili.



Esplso del sistema di distribuzione monoalbero, con catena centrale, anziché laterale come nel motore Honda «305».



L'albero motore, nonostante l'imbiellaggio a 360° non presenta struttura monolitica ma composita, ospitando al centro la presa di moto per la catena di distribuzione. La struttura è comunque di grande robustezza e presenta ben quattro cuscinetti di banco.

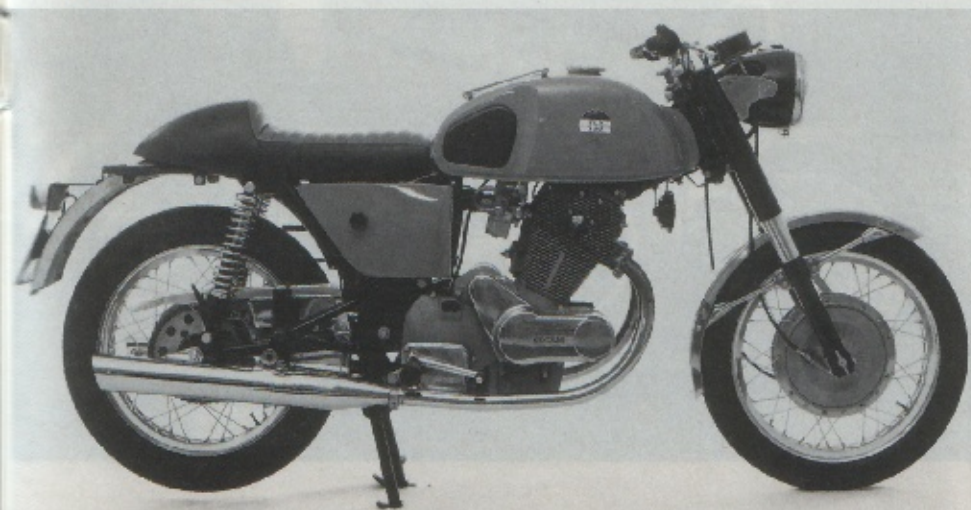
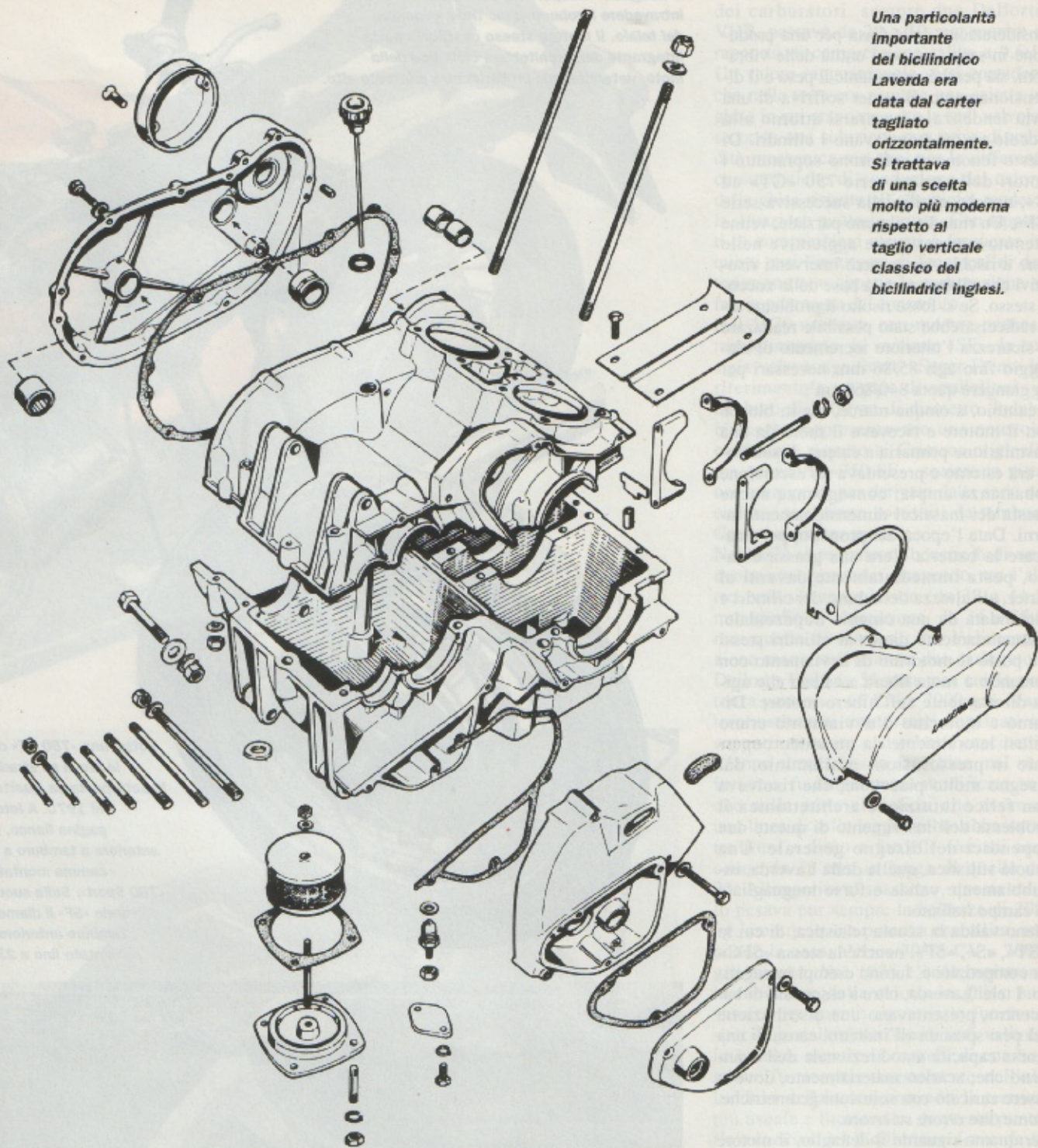
LAVERDA

istribuzione bialbero e valvole richiamate in sede da molle a barra di torsione. La prima stesura del progetto Laverda, come detto, portò alla realizzazione di una bicilindrica di 654 cm³ con misure leggermente superquadre, 75 mm di alesaggio per 74 mm di corsa. La moto esordì in abbigliamento e assetto turistici, presto affiancata dalla versione di 750 cm³ che nasceva dalla maggiorazione dell'alesaggio a 80 mm, ferma restando la corsa a 74 mm. Dopo una breve convivenza è logico che sia rimasto soltanto il propulsore più grosso, benché alla versione originale di 650 cm³ si riconoscesse il vantaggio di vi-

brazioni più contenute. Il bicilindrico Laverda è stato in effetti un ragguardevole «vibratore» avendo cilindri paralleli con manovelle a 360°, con scoppi equidistanti ma con moto simultaneo dei due pistoni. A incrementare la quantità di vibrazioni primarie si aggiungevano quelle secondarie derivanti dalla struttura composita, anziché monolitica, dell'albero a gomiti, ruotante su cuscinetti a rotolamento anziché su bronzine. La collocazione centrale della catena di distribuzione portava inoltre all'allungamento dell'albero stesso, con conseguente incremento delle coppie a sbattimento e, in parte, a flessibilità dell'albero stesso, per contenere le quali si era ricorsi a ben quattro

cuscinetti di banco. Caratteristica per lungo tempo esclusiva, almeno in campo europeo, del bicilindrico Laverda era il suo carter tagliato sul piano orizzontale anziché verticale, soluzione molto più moderna rispetto ai bicilindrici di scuola britannica, che consentiva, come detto, l'adozione di ben quattro cuscinetti di banco in luogo dei due soli di cui erano dotati i vari Norton, Triumph e BSA. Il Laverda, in sostanza, era un motore molto più avanzato, razionale, pulito nel disegno e funzionale dal punto di vista degli interventi di manutenzione. Il fatto di dover fungere da parte integrante del telaio portò i tecnici della Casa di Breganze a dimensionarlo in modo decisamente generoso,

Una particolarità importante del bicilindrico Laverda era data dal carter tagliato orizzontalmente. Si trattava di una scelta molto più moderna rispetto al taglio verticale classico dei bicilindrici inglesi.



in molti casi esuberante, con conseguente aggravio di peso. Questo fatto penalizzò sempre le bicilindriche Laverda dal punto di vista del peso, soprattutto nel loro impiego sportivo. Alla luce odierna, e in considerazione della cilindrata, si può ben dire che quel 750 fosse un ragguardevole «gnocco» di acciaio e alluminio, alto, largo e lungo, tale da condizionare anche la parte ciclistica delle motociclette, necessariamente alta, lunga e non particolarmente maneggevole. Sorprende il fatto che, date le proporzioni, la cilindrata non sia mai cresciuta oltre il limite dei 750 cm³, almeno in via ufficiale. Si ha notizia, invero, di motori preparati fino al limite di 850/860 cm³, che però non furono mai presi in

considerazione dalla Casa per una produzione in serie, sia per l'entità delle vibrazioni, sia perché, nonostante il peso e il dimensionamento, il carter soffriva di una certa tendenza a fessurarsi attorno allo zoccolo su cui poggiavano i cilindri. Di questo fenomeno soffrirono soprattutto i motori della prima serie 750 «GT» ed «S», nonché quelli della successiva serie «SF». Un rimedio, almeno parziale, venne ottenuto con nervature aggiuntive nelle zone a rischio, senza però interventi risolutivi che allargassero la base dello zoccolo stesso. Se si fosse risolto il problema alla radice sarebbe stato possibile realizzare in sicurezza l'ulteriore incremento di alesaggio fino agli 85/86 mm necessari per raggiungere quota 840/860 cm³.

Il cambio, a cinque marce, era in blocco con il motore e riceveva il moto da una trasmissione primaria a catena. Il selettore era esterno e presentava un'escursione abbastanza ampia, conseguenza anche questa dei massicci dimensionamenti interni. Data l'epoca del progetto, per ricaricare la batteria c'era una grossa dinamo, posta immediatamente davanti al carter, all'altezza della base dei cilindri e comandata da una cinghia trapezoidale. Immediatamente dietro ai cilindri stessi era posto il motorino di avviamento con comando a ruota libera a catena che agiva direttamente sull'albero motore. Dinamo e motorino d'avviamento erano chiusi lateralmente da un unico coperchio in pressofusione d'alluminio, dal disegno molto piacevole, che risolveva con felice intuizione architettonica il problema dell'inserimento di queste due appendici nel disegno generale. Una scuola stilistica, quella della Laverda, indubbiamente valida e forse ineguagliata in campo italiano.

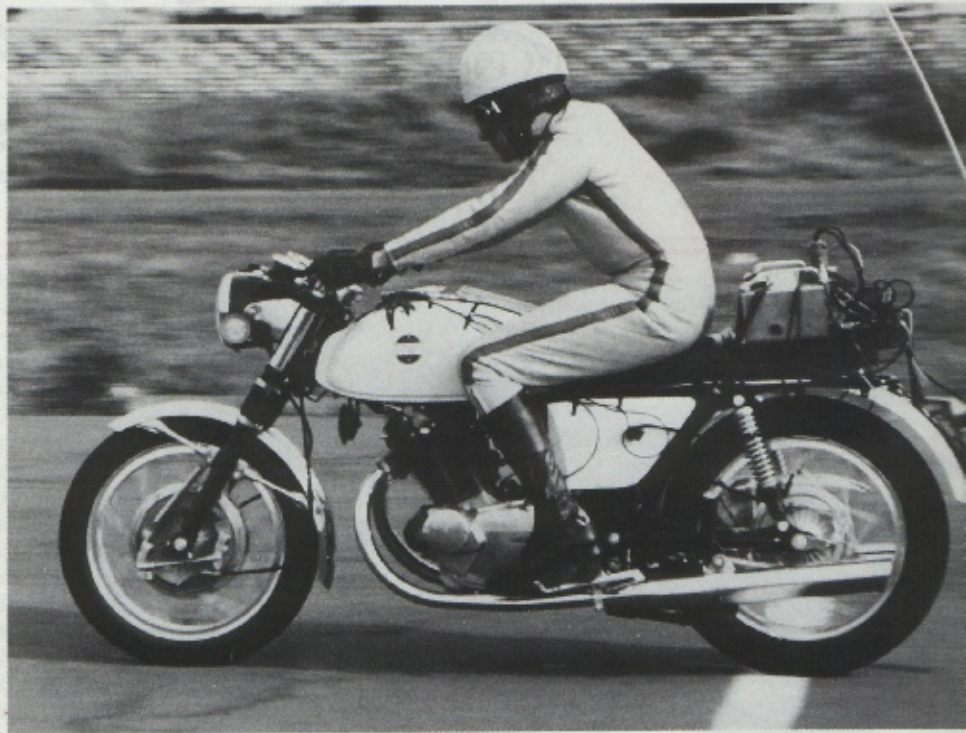
Meno valida la scuola telaistica, di cui le «GT», «S», «SF», nonché la stessa «SFC» da competizione, furono esempi in negativo. I telai Laverda, oltre a essere alti di baricentro, presentavano una distribuzione dei pesi spostata all'indietro, causa di una scarsa capacità autodirezionale dell'avantreno che, scarico materialmente, doveva essere caricato con soluzioni geometriche. Come dire errore su errore.

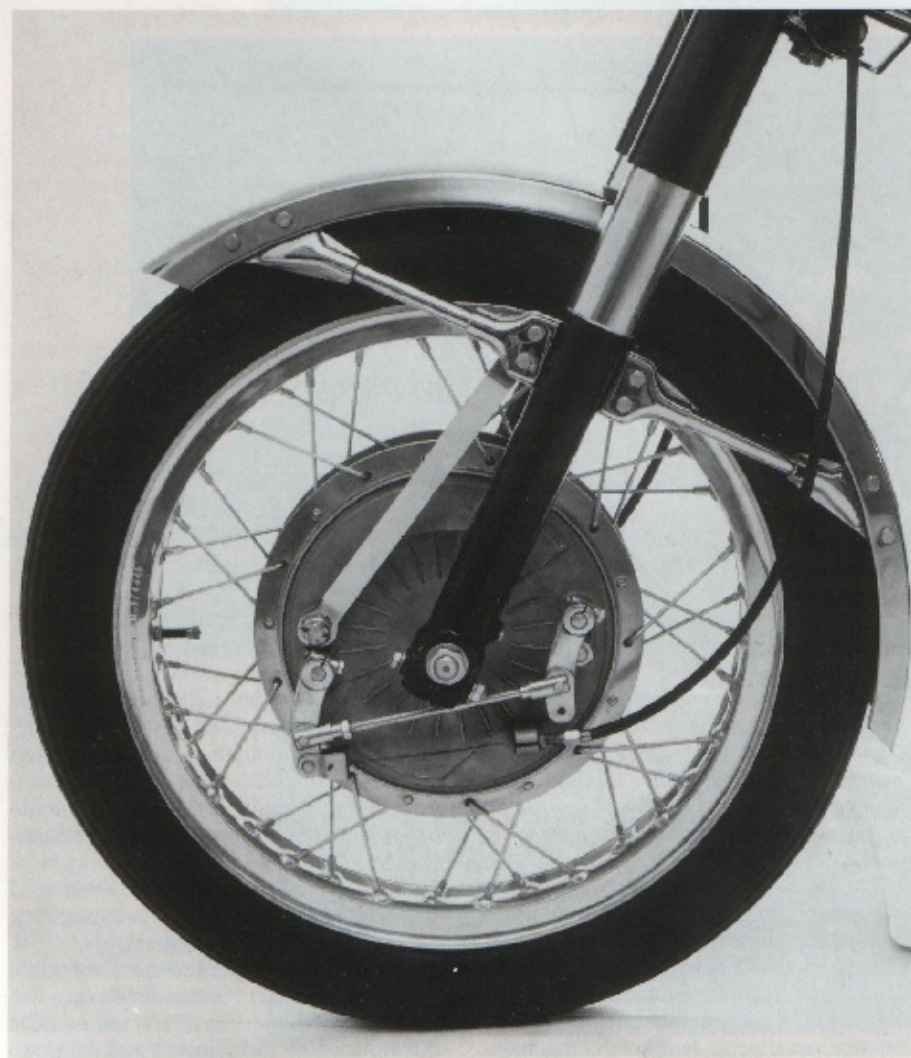
Per quanto riguarda il dettaglio, il motore Laverda era caratterizzato sul piano termico da camere di combustione a profilo quasi perfettamente emisferico derivante dalla disposizione delle valvole ad angolo incluso di 70°. I pistoni erano leggermente convessi e presentavano profondi incavi per le valvole stesse. Le bielle, di disegno monolitico, avevano un interasse di 145,5 mm che, messo in relazione alla corsa di 74 mm, portava a un rapporto pari a 1,966:1, da considerarsi abbastanza soddisfacente, pur se in funzione di regimi di rotazione non particolarmente elevati. Nella prima edizione «GT» di 750 cm³, con due carburatori Dellorto VHB da 29 mm e un rapporto di compressione di 8,9:1, la potenza era di 52 cavalli a 6900 giri. Nel 1969 il modello «GT» venne affiancato dal modello «S», di assetto più sportivo

Il disegno in trasparenza del serbatoio lascia intravedere il robustissimo trave superiore del telaio. Il motore stesso costituiva parte integrante dell'architettura ciclistica della moto, determinando un baricentro piuttosto alto.



Sotto, una «750 GT» durante la prova su strada a cui fu sottoposta da Quattroruote nel 1970. A lato, nella pagina fianco, il freno anteriore a tamburo a doppia camma montato sulla «750 Sport». Sulla successiva serie «SF» il diametro del tamburo anteriore venne aumentato fino a 230 mm.





e linea più filante e gradevole. Il diffusore dei carburatori, sempre due Dellorto VHB, passava da 29 a 30 mm mentre il rapporto di compressione saliva a 9,6:1. Un valore ragguardevole se si considera che nella testa era piantata una calotta in ghisa in cui erano ricavate le sedi valvola, secondo una soluzione non priva di validità meccanica ma che, per le differenti caratteristiche di conduzione del calore della ghisa rispetto all'alluminio, rendeva la situazione piuttosto critica. Con rapporti di compressioni elevati è frequente in questi casi l'insorgere di fenomeni di detonazione non appena la carburazione si faccia più magra del consentito.

Nel 1970 nasceva, con motore praticamente invariato, la versione «SF», la cui sigla voleva significare «Super Freni» in riferimento a un paio di «padelloni» a tamburo di 230 mm di diametro. Indubbiamente rappresentavano una notevole evoluzione rispetto ai Grimeca originali, ma quando le «750 SF» scesero in pista nei campionati per derivate dalla serie ed endurance, furono sostituiti da tamburi Ceriani a quattro ganasce.

Nel 1973 il propulsore beneficiò di una evoluzione generale, ricevendo, tra l'altro, valvole maggiorate (da 38 a 41,5 mm quelle di aspirazione, da 34 a 35,5 mm quelle di scarico). Per l'alimentazione erano stati adottati due carburatori Dellorto PHF da 36 mm, per cui la potenza passava a 65 CV a 7000 giri. Vari irrobustimenti erano stati applicati ai supporti di banco e ai relativi cuscinetti. L'anno successivo la macchina, nel suo insieme, fu ampiamente modificata anche nella parte ciclistica, che assunse una linea di sella leggermente abbassata, tre freni a disco e forcelle Ceriani con canne da 38 mm in luogo di quelle da 35. Alleggerita al massimo, questa moto pesava pur sempre la bellezza di 208 kg, mentre la sua potenza era salita, secondo la casa, a circa 70/75 CV a 7600 giri/minuto. Nel 1975 c'è da registrare la rimozione della calotta in ghisa, sostituita per quanto riguarda la funzione specifica, dalle tradizionali sedi valvole in bronzo, mentre la camera di combustione fu ricavata direttamente nell'alluminio della testa, secondo la tecnica più usuale e funzionale. A questo punto l'evoluzione del bicilindrico Laverda si esaurisce. Nel frattempo, e con non poco travaglio, era giunto a maturazione il motore 1000 a tre cilindri, il cui progetto si basava su quello della 650 originale, pur radicalmente trasformato. La distribuzione, per esempio, da monoalbero diventava bialbero.

Giudicato oggi, il vecchio bicilindrico Laverda rivela forse una certa improvvisazione e una scarsa raffinatezza progettuale, anche se l'esecuzione era eccellente, a livello sia di fusioni sia di lavorazioni. In ogni caso è fuori dubbio che esso abbia segnato un momento evolutivo fondamentale della motocicletta italiana di grossa cilindrata, conferendole al contempo un ragguardevole prestigio, in ragione dell'elevata affidabilità, delle prestazioni e del buon gusto.

Un cuore da maratoneta

Un motore che sopportava ogni genere di sforzo, che girava per ventiquattro ore senza il minimo segno di sofferenza. Con la versione «SF-C», più potente e leggera della 750 di serie, la casa di Breganze si affermò in alcune tra le gare di durata più massacranti, rinnovando i successi ottenuti negli anni Cinquanta con le «terribili» monocilindriche di 75 cm³, dieci volte più piccole ma non meno grintose. Per la sua affidabilità il grosso bicilindrico fu scelto anche per alcuni sidecar da competizione

di Brizio Pignacca



Gli appassionati di sport su due ruote ricorderanno come il marchio Laverda si sia imposto negli anni Cinquanta con motorette di 75 cm³ che sfrecciavano in circuito o nelle gare di gran fondo a velocità impensabili per quell'epoca e per quella cilindrata. Tra i protagonisti di allora un nome per tutti, Genunzio Silvagni, campione italiano per la classe 75 nel biennio 1956-57. Le Laverda «75» e le successive «100» avevano motore monocilindrico verticale inclinato a 4 tempi, con distribuzione a valvole in testa comandate da

Le bicilindriche Laverda ottennero le loro affermazioni più risonanti nelle classiche gare su 24 ore per derivate dalla serie, con il «Bol d'or» francese, la 24 Ore di Oss e la 24 Ore di Montjuch. Tra gli equipaggi più noti quello di Brettoni - Angiolini.

aste e bilancieri. Il cambio era in blocco e il gruppo propulsore costituiva un complesso molto compatto e gradevole a vedersi. La soppressione delle gare di gran fondo e del Campionato nazionale Juniores riservato alla classe 75 portarono la casa vicentina a disertare per diverso tempo le competizio-

ni. Il ritorno si ebbe soltanto una dozzina di anni più tardi, quando già era in circolazione uno dei modelli più rappresentativi del nuovo corso Laverda, la «650» bicilindrica. La progressiva evoluzione di questo modello portò in campo sportivo alla nascita nel 1971 della «750 SFC». Già nel biennio precedente il modello «750 Sport» si era messo in luce cogliendo significative affermazioni nelle gare di durata: nel 1970, per esempio, la coppia Brettoni - Angiolini si era imposta nella 500 km di Monza a una media di poco inferiore ai 160 orari e delle nove macchine vicentine in gara ben otto



L'arma della Laverda per le gare di durata fu la «750 SFC», nata nel 1971 e successivamente aggiornata fino al 1975. Riguardo al motore, le valvole maggiorate e i carburatore da 36 consentirono di ottenere una potenza di 70 CV a 7500 giri/min, per una velocità di circa 210 km/h. L'uso di plastica e lega leggera in alcuni componenti aveva inoltre consentito di ridurre il peso a soli 190 kg.



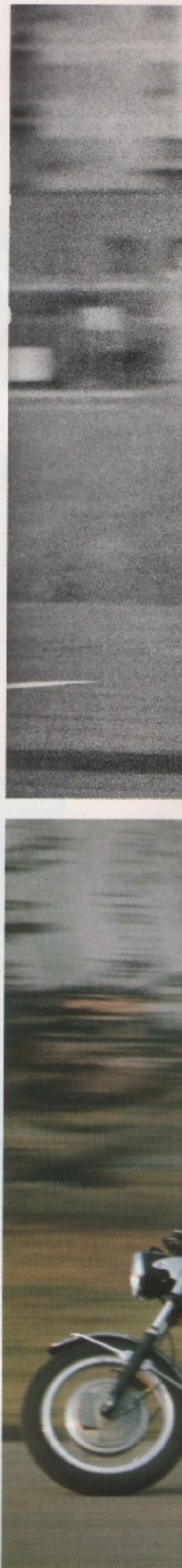
LAVERDA

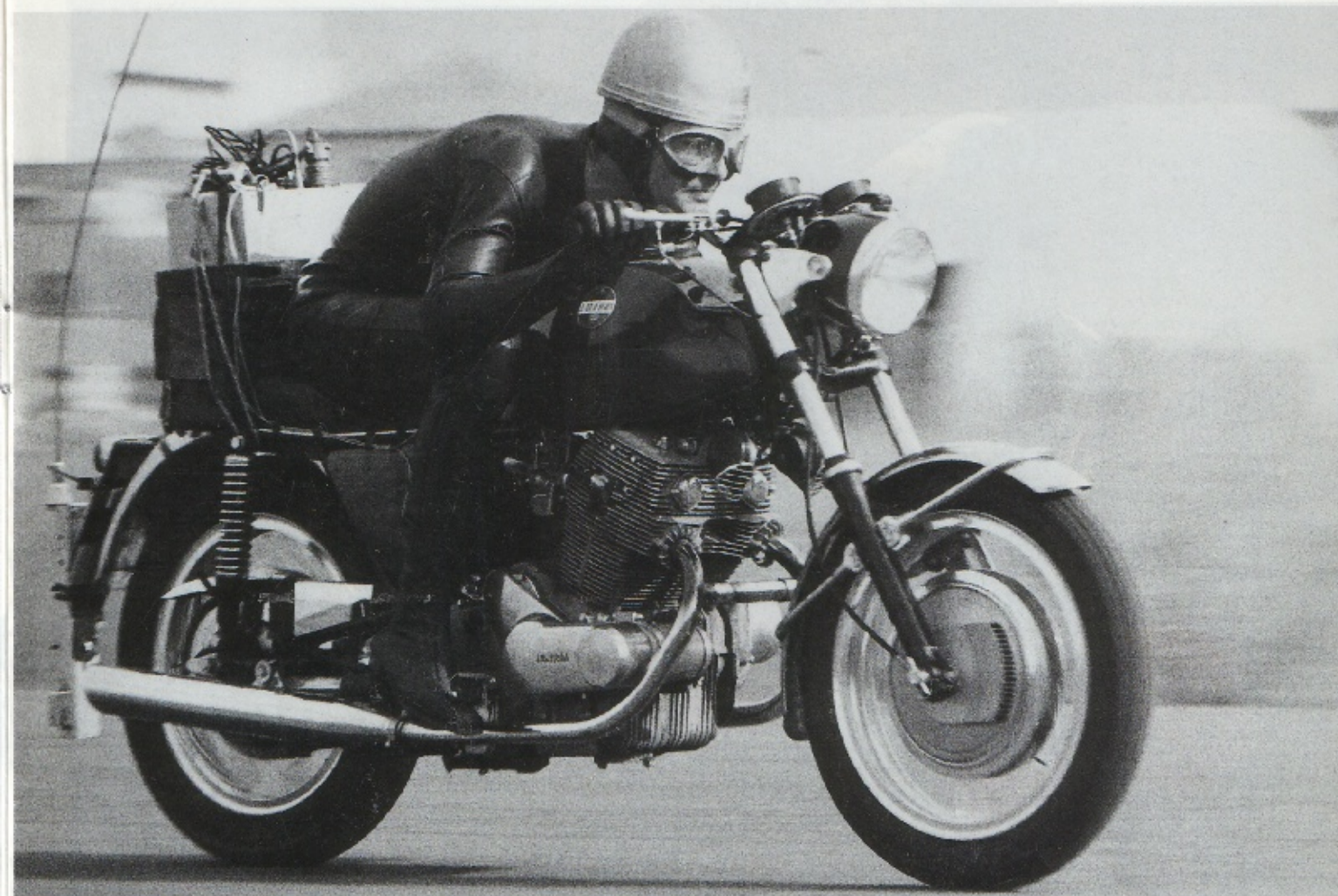
arrivarono alla conclusione.

La «SFC» del 1971 venne messa in vendita al prezzo di 1.410.000 lire, decisamente appetibile. Le teste e i cilindri erano in lega leggera, con valvole di diametro maggiorato rispetto alla «SF»: aspirazione e scarico rispettivamente di 41,5 e 35,5 mm, contro i 38 e 34 mm della precedente Sport. I due carburatori Dellorto avevano diffusori da 36 mm e il motore (alesaggio e corsa 80x74 mm, pari a una cilindrata totale di 743,6 cm³) sviluppava circa 70 CV a 7500 giri. La velocità massima era di 210 km/h, contro i 192 km/h della Sport. Si era otte-

nuto qualche risparmio anche sul peso, introducendo parti in plastica e altre, come il serbatoio carburante, in lega leggera. Il peso a secco risultava infatti di 190 kg, non molti se paragonati a quelli di macchine di pari categoria, non pochi se raffrontato a quello dei bolidi da gran premio. La Laverda «SF-C» era comunque una moto dalle proporzioni armoniose, che si guidava bene; ma soprattutto una macchina «affidabile», capace di reggere ai più gravosi impieghi prolungati senza soffrirne troppo. Il suo aspetto era aggressivo, munita com'era di un vistoso «cupolino» alla testa di forcella, che incorporava il faro. L'assetto di guida era tipicamente corsaio, con manubrio in

In queste pagine, alcune immagini delle prove su strada di Quattroruote della «750 GT», che al suo apparire, per la potenza e le moderne soluzioni tecniche, aveva destato sensazioni facendo subito presagire ottime possibilità di impiego agonistico. Nella foto a destra della pagina a lato vediamo infatti alcune Laverda pronte al via del «Bol d'or» francese. Da notare però che l'esemplare in primo piano non è una «750 SFC» ma una «1000» a 3 cilindri schierata in via sperimentale.





due pezzi, un sellino molto corto con schienale pronunciato che tratteneva perfettamente il guidatore nella sua foggia da competizione, le pedane arretrate con i relativi comandi (leva unica del cambio sulla destra e quella del freno posteriore sulla sinistra); il voluminoso serbatoio in lega leggera aveva una capacità di 23 litri, mentre completavano il piglio pretenzioso della macchina i due grossi freni a tamburo centrale a doppia camma e con diametro utile di 230 mm; i pneumatici erano di misura 3.50x18" sulla ruota anteriore e di 4.00x18" su quella posteriore. Da ricordare che nello stesso 1971 una coppia di sidecaristi bolognesi, Pedrini e Magnani, pensò di uti-

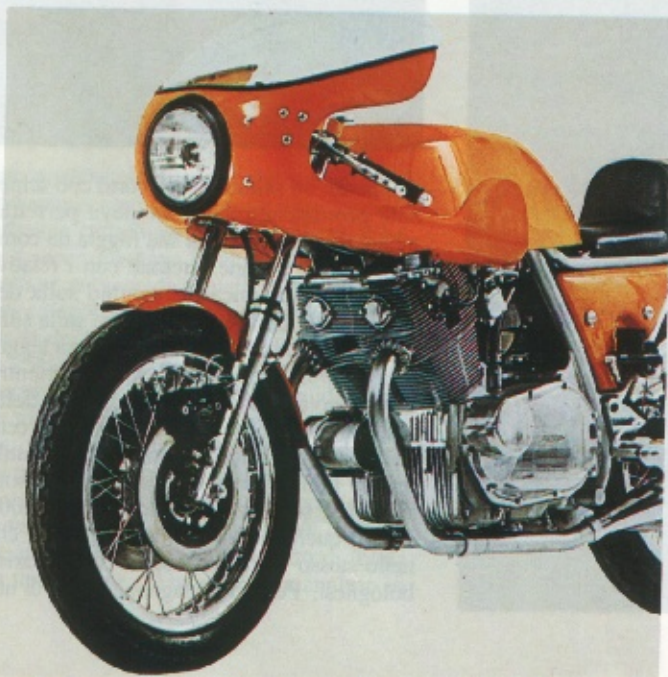
lizzare il potente motore dalle dimensioni non esuberanti della «SFC» su una moto-carrozzetta che ripeteva, nei limiti consentiti dall'architettura del propulsore, l'assetto ultrabasso richiesto dallo speciale impiego. Per quella macchina si erano adottate modifiche al freno posteriore, che era a comando idraulico, e si era trasferito, come ormai consuetudine sulle «tre ruote» da corsa, il serbatoio del carburante sulla ciabatta del carrozino. Questo sidecar Laverda 750 non compì imprese titaniche, tuttavia diede prova della ormai consacrata affidabilità del motore conseguendo ottimi piazzamenti sia nelle gare in circuito sia nelle cronoscalate.



LAVERDA

Nelle gare di durata, la «SF-C» sciolta offrì molte occasioni di elogio da parte degli osservatori e della stampa specializzata. Nella gara più blasonata della specialità, il «Bol d'Or» disputato a Le Mans sulla massacrante distanza di ventiquattro ore, Brettoni e Angiolini riuscirono a piazzarsi secondi sotto la pioggia dietro la coppia inglese Pickrell - Tait su Triumph e davanti alla Moto Guzzi di Brambilla - Mandracci. Le condizioni atmosferiche limitarono sensibilmente le medie generali e sul giro. Sul podio più alto i piloti della Laverda salirono in altre importanti competizioni di durata come la 24 Ore di Oss, la 500 Km di Modena vinta dalla coppia Angiolini - Pescucci, seguita da Faccini-Rozza su identica macchina, e la 24 Ore di Montjuich a Bacellona, appannaggio della coppia Brettoni - Angiolini. I successi della bicilindri-

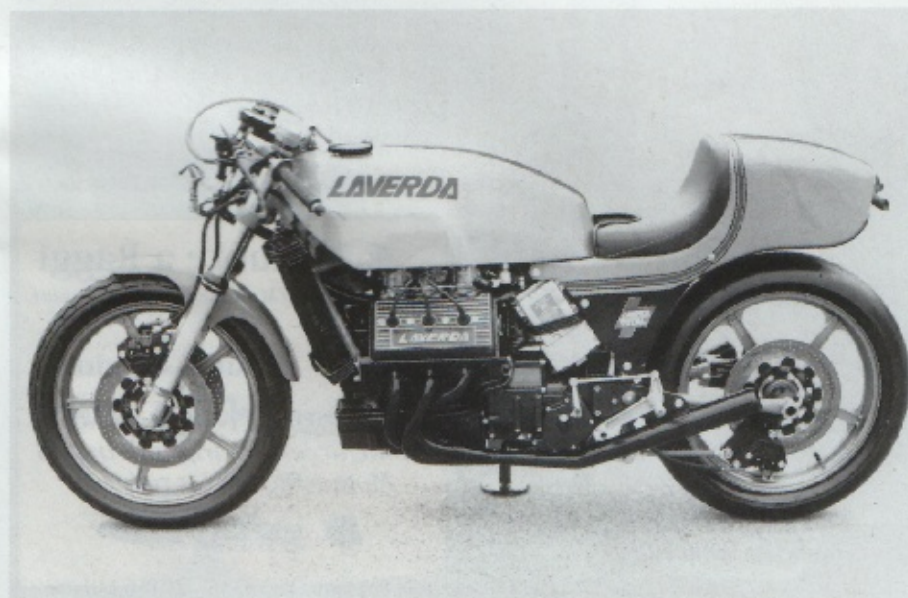
XXIV



La terza e ultima serie della «750 SFC», 1975 - 1976, montava il doppio freno a disco anteriore e aveva anche impianto di accensione elettronica. È stata probabilmente la più veloce rispetto alle due serie precedenti, ma all'epoca venne acquistata (160 gli esemplari prodotti) più per la sua bellezza e per l'impiego turistico che non per fini prettamente corsaioli.



Oltre che nelle gare di velocità, le Laverda «750» si cimentarono in altre imprese sportive, come l'attraversamento delle due Americhe da sud a nord. Il loro terreno ideale rimase comunque quello delle gare di durata, dove il marchio Laverda avrebbe potuto tomare molto probabilmente al successo se fosse entrata in produzione la «1000 6V» della foto in basso, accreditata di 140 CV, ma rimasta purtroppo allo stadio di prototipo.



ca si susseguirono anche nell'anno successivo. L'ultima affermazione di un certo rilievo si colloca all'estate del 1973, quando un duo formato dagli olandesi Pier Van der Val e Jan Strijbis si impose nella Sei Ore di Zandvoort, utilizzando tra l'altro un modello vecchio di due anni, modificato soltanto con l'adozione di freni a disco sulla ruota anteriore.

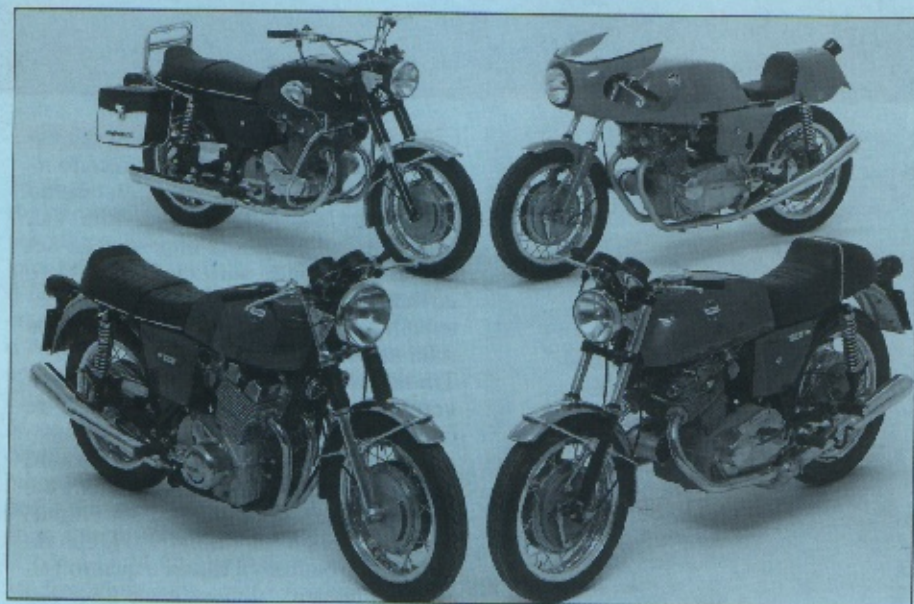
Tra le altre esperienze sportive della Laverda va segnalata in primo luogo la tre cilindri di un litro di cilindrata (esattamente 980 cm³, alesaggio e corsa 75 x 74 mm) progettata nel 1974, non particolarmente fortunata; quindi la 1000 a sei cilindri longitudinali a V di 90° del 1977, con distribuzione bialbero a catena e quattro valvole per cilindro, alimentazione a sei carburatori verticali, raffreddamento ad acqua. Tale realizzazione, di tipo inconsueto e avveniristico, rimase però soltanto allo stadio sperimentale.

Tutti i prezzi delle Laverda

Le quotazioni delle grosse bicilindriche Laverda oscillano oggi intorno ai 4 - 5 milioni di lire, valore ancora contenuto e accessibile, ma sicuramente destinato a crescere. Oltre ad assicurarsi un pezzo storico del motociclismo italiano, che ha il grande merito di aver anticipato alla fine degli anni Sessanta la tendenza alle maxi cilindrate, chi compra adesso una bicilindrica di Breganze alle quotazioni che riportiamo fa sicuramente un buon investimento. Ma nella gamma c'è un modello che fa eccezione, è la «750 SFC», quella per le gare derivate dalla serie, che già oggi è quotata dai 15 ai 20 milioni. In questo caso parlare di affare o di investimento può essere ormai tardivo, anche se il prezzo, pur elevato, è comunque destinato a salire. La «SFC» è stata costruita in tre serie, per un totale di 549 esemplari. La I serie (167 esemplari, 1971 - 1973), riconoscibile dai freni a tamburo, era in pratica una «SF» modificata dalla Casa. È quasi introvabile e per la sua somiglianza con la «SF» di serie (il telaio è lo stesso) può essere contraffatta. Quindi attenzione al momento dell' eventuale acquisto. I suoi particolari esclusivi sono: serbatoio svasato con adesivo tondo tricolore,

forcelle arancioni, fianchetto della «SF» con contatto a spina, tappo in gomma nel codino. La II serie (2226 esemplari, anno 1974) è caratterizzata dai freni a disco e conserva l'accensione a puntine della I serie. Il serbatoio è allungato con la scritta «Laverda», il fianchetto è triangolare e ha la chiave per l'avviamento. È probabilmente la serie che si trova con minor difficoltà. La III serie (160 esemplari, 1975 - 1976) è semplicemente un'evoluzione della II serie dalla quale si differenzia solo per l'accensione elettronica. Più difficile da trovare, è la migliore in quanto a prestazioni. I cerchi a razze non identificano alcuna serie: erano semplicemente un optional montato a richiesta.

Fra i restauratori specializzati nelle bicilindriche vicentine ricordiamo: **Riccardo Oro**, Breganze (VI), via Don Battistessa 48, tel. 0445 - 873005. **Augusto Brettoni**, Barberino Val d'Elsa (FI), tel. 055 - 8075440



Gamma Laverda 1973. Oltre alle 750 «GT», «SFC» ed «SF», c'è anche la «1000» a 3 cilindri, in primo piano a sinistra, moto vincente ma arrivata in ritardo.

MODELLO	ANNI	L. x 1000
650 «GT»	68 - 69	3.000
750 «GT»	70 - 74	3.000
750 «S»	69 - 70	4.000
750 «SF»	70 - 71	4.500
750 «SF/1»	72 - 73	4.000
750 «SF/2»	73 - 74	3.800
750 «SF/3»	74 - 75	3.500
750 «SFC/I»	71 - 73	19.000
750 «SFC/II»	74 - 75	17.000
750 «SFC/III»	75 - 76	18.000
1000 «3C/1»	72 - 73	4.000
1000 «3C/2»	74 - 75	3.800
1000 «3C/3»	76 - 77	3.500



Ruote a Raggi

di M. Bonsignori e di R. Frosini

Ricambi Originali

TRIUMPH Norton VISA

Moto, accessori originali inglesi
Moto e Ricambi a richiesta



Via P. Mantegazza, 36 - 20156 Milano
Tel. (02) 39261783 Fax (02) 3085925

