

LAVERDA 750 SF

ORANGE PASSO

La passione Laverda ci sta contaminando? Forse sì o forse no, ma dopo la bella SFC del numero scorso ci sembrava doveroso parlare di questa SF "made in Germany". Viene dal passato, ma ha le carte in regola per fare colpo anche su chi ama le moto moderne. Linea retrò ed un tocco di modernità

Si sa! I Cafe sono come i porti di mare. Frequentati da gente che arriva da tutte le parti del mondo, amanti però della nostra penisola e delle nostre uniche e sensuali motociclette. Ecco perché ci è sembrato giusto parlare di Willi Werndl, teutonico di stirpe ma con una innata passione per le moto tricolore, in particolare per il marchio Laverda. Willi è da sempre un inguaribile estimatore delle moto di Breganze e da diversi anni SIGLA INOX



ON

62 F





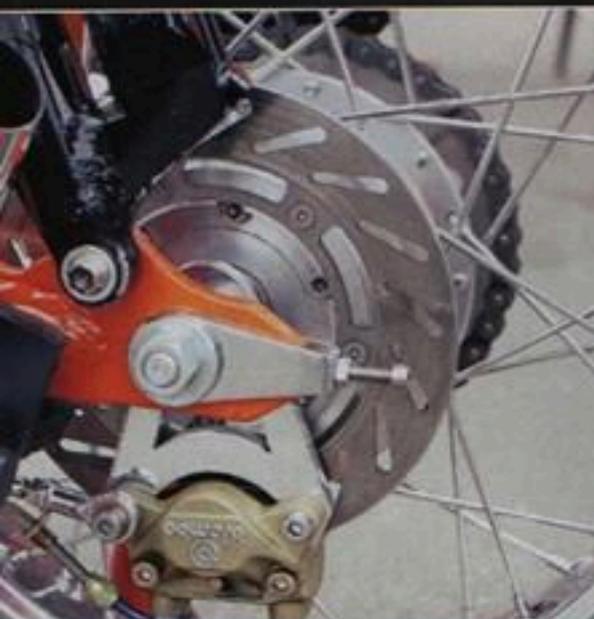
ama modificare, migliorare, personalizzare e far correre queste moto italiane. Un vero e proprio specialista che è noto nel mondo delle special su base Laverda per l'originalità e la qualità delle proprie realizzazioni. Nella scorsa edizione della Ducati Speed Week di Zeltweg sono stati in tanti a sostare presso la sua piccola ma accogliente "ospitalità" (rigorosamente di colore Laverda Orange), per il gusto di incontrare un appassionato autentico, ma anche per dare un'occhiata alle splendide moto con cui il suo team (www.laverda-team-werndl.de) ha corso nelle varie categorie, spuntando per giunta risultati di ottimo livello.

Trent'anni e non sentirli

Questa "arzilla vecchietta" è una special su base Laverda 750 SF: il modello originale venne immatricolato nel 1973 (dunque oltre trent'anni fa) eppure, per la pulizia delle linee e per la gran cura di realizzazione che è stata riposta in questo progetto, potrebbe tranquillamente trattarsi di una di quelle motociclette "old style" recentemente rimesse in produzione direttamente dalle

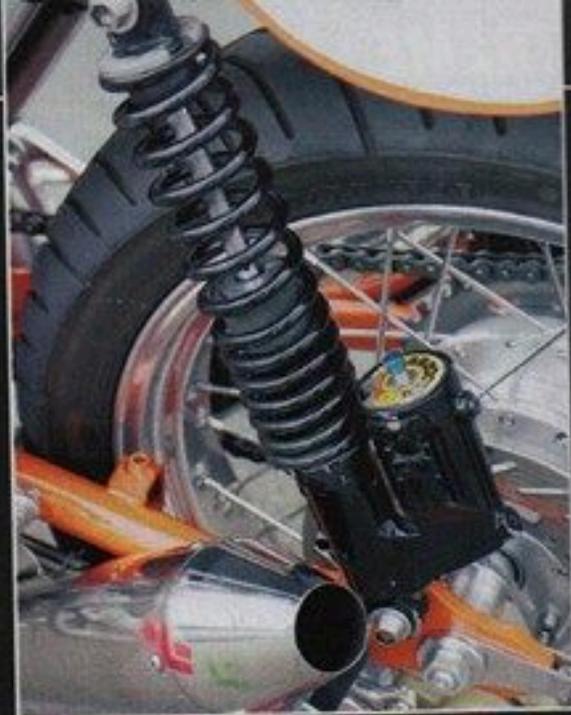
Case. Una linea unica che non lascia dubbi sulla vocazione e sull'epoca da cui proviene: la carenatura avvolgente ed il profilo pronunciato del cupolino proteggono il pilota e riparano le piastre di sterzo Ceriani ed il contagiri Veglia. Esso è disposto, come vuole la tradizione, con la lancetta rivolta verso il pilota. Poco più dietro, troviamo il serbatoio artigianale in alluminio con tappo aeronautico ed il codone - rigorosamente monoposto - con tabelle portanumero bianche. Il motore della SF 750, bicilindrico parallelo raffreddato ad aria con distribuzione a due valvole per cilindro, è stato potenziato mediante pochi ma accurati interventi: i pistoni originali sono stati sostituiti con degli elementi Wiseco ad alta compressione, i condotti delle testate sono stati lucidati e l'albero a camme è stato sostituito con un modello dal profilo più spinto. L'impianto di alimentazione sfrutta due carburatori Dell'Orto con diffusore da 40mm e filtro a trombetta; la "respirazione" del generoso Twin (capace di erogare oltre 70 CV) si completa grazie al "sonoro" intervento dell'impianto di scarico 2 in 2 con terminali cromati dal gusto decisamente

STARLE DIETRO



retro. La trasmissione della potenza avviene grazie all'opera di un cambio a cinque rapporti con frizione multidisco in bagno d'olio. Il propulsore assume, come da tradizione, una funzione stressata all'interno della ciclistica: è infatti ancorato nella zona della testata e subito dietro il basamento al telaio tubolare in acciaio d'aspetto minimalista. Ad esso è abbinata la forcella teleidraulica tradizionale Ceriani, con steli da 38mm e la coppia di ammortizzatori regolabili Marzocchi Strada. L'impianto frenante Brembo annovera una coppia di dischi flottanti con 300mm di diametro e pinze a quattro pistoncini per l'avantreno ed un disco singolo da 230mm con

pinza a doppio pistoncino contrapposto per la ruota motrice; evocativi e grintosi anche i cerchi, entrambi a raggi e con diametro di 18". Ad impreziosire questa special contribuisce il gran numero di accessori di ottimo livello utilizzati: a partire dalle piastre di sterzo, per proseguire con i semimanubri e con le pedane arretrate ricavate dal pieno o col serbatoio ausiliario per l'olio, posto subito dietro gli steli della forcella. E guardare la SF 750 di Willi mentre occhieggia, con la sua colorazione brillante, dal fondo di un paddock in una mattina di luglio, mentre tutto intorno rimbombano i motori e lavorano i meccanici, fa davvero venir voglia di saltare in sella...



IMPRESA ANCHE PER MOTO BEN PIÙ MODERNE!

