

MOTO CICLISMO

d'EPOCA

Grandi inglesi
Bill Lomas e Val Page

Pagine guida:
calendario, esperti,
mercati, quotazioni

La prima MV
nascita
avventurosa

Ducati Scrambler 450
la Bibbia del restauro

Il carter: secco,
umido o bagnato?



Grande dossier
Laverda 50 anni



Motociclismo d'Epoca

Via Gradisca, 11 - 20151 Milano
tel. 02/380851 - fax 02/38010193

Direttore responsabile
MASSIMO BACCHETTI

Direttore
CARLO PERELLI

Segreteria di redazione
ALESSANDRA ALLEGRI

Art Director
LUIGI TOSI

Hanno collaborato a questo numero:

FRANCESCO BECHI, CARLO BIANCHI, LUIGI BIANCHI, MARIO COLOMBO, MICK DUCKWORTH, ADALBERTO FALLETTA, GIUSEPPE GORI, BENITO MAGAZZINI, MARCO MASETTI, GIAN PIO OTTONE, ROBERTO PATRIGNANI, GIORGIO POZZI, GIORGIO SARTI

Foto di:
MARIO COLOMBO, GIUSEPPE GORI, BENITO MAGAZZINI, ROBERTO PATRIGNANI, CARLO PERELLI, ARCHIVIO MOTOCICLISMO

Comitato tecnico e storico:
RENZO BATTILANI, LUIGI BIANCHI, MARIO COLOMBO, DANILO CORONZO, AUGUSTO FARNETI, GIORGIO MAZZILLI, GIAN PIO OTTONE, ALBERTO PASI, VINCENZO PIATTI, MASSIMO REZZONICO, STEFANO MILANI, VITTORIO TESSERA

Servizio grafico:

BARBARA DE TOFFOLI, GRAZIELLA BERETTA, PATRIZIA CIVATI, STEFANIA FRERI, ANTONIA MASERA BODOLFO, LAURA TINELLO, BARBARA ZALTERI

Coordinamento tecnico
MASSIMO ANDREOLETTI responsabile
LORENZO PUCCI

Fototipo:
JO-TYPE - Pero (MI)

Stampa:
TLBER, spa Brescia

Distribuzione:
SODIP, spa - Via Bernola, 18

20052 Cinisello Balsamo (MI) - tel. 02/660301

Distribuzione per l'estero:
S.I.E.S. srl - Via Cassanese, 18
20122 Milano - tel. 02/76002735 - fax 02/76009455

Abbonamenti:
ITALIA: 6 numeri L. 60.000, 12 numeri L. 110.000
ESTERO: 6 numeri L. 95.000, 12 numeri L. 180.000

Via Aerea
EUROPA 6 numeri L. 115.000, 12 numeri L. 210.000

AFRICA 6 numeri L. 160.000, 12 numeri L. 300.000

AMERICA/ASIA 6 numeri L. 170.000,
12 numeri L. 320.000

OCEANIA 6 numeri L. 205.000, 12 numeri L. 380.000

Arretrati:

ITALIA L. 24.000

ESTERO L. 28.000

Spedizione in abbonamento postale 50% - Milano
Autorizzazione del Tribunale di Milano 17 dicembre 1994
n. 681

Per
Abbonamenti - Arretrati
vedi ultima pagina

EDISPORT EDITORIALE SpA

Via Gradisca, 11 (ang. Via Gallarate)
20151 Milano - tel. 02/380851 - fax 02/38010193

Presidente e amministratore delegato
PIERO BACCHETTI

Vicepresidente
ARMANDO BOSCOLO

Amministratore delegato
MASSIMO BACCHETTI

Consiglieri:
MASSIMO BACCHETTI, PIERO BACCHETTI,
ARMANDO BOSCOLO, CARLO PERELLI,
FRANCESCO ROSICA

Segretario Generale
CESARE CRISTINA

Direttore di Produzione
GIANFRANCO GLERZI

Sommario

MOTO CICLISMO d'EPOCA

Anno 3 - Numero 5
Ottobre '97

4. La foto

6. Posta

7. News

Dossier Laverda

10. Mini e maxi

(Carlo Perelli)

22. In principio

(Giorgio Pozzi)

26. Oh campagnola bella!

(Adalberto Falletta)

34. Nuda e vestita

(Giorgio Sarti)

40. Punta di diamante

(Carlo Bianchi)

44. Sudati allori

(Marco Masetti e Roberto Patrignani)



• In copertina: mezzo secolo di Laverda tra la primogenita 75 e l'attuale 750 bicilindrica.



• La poderosa Laverda 1000 bialbero nella sua prima versione nuda del '72.



• La sensazionale Laverda V6 1000 del '77-'78, dotata di un motore unico nella storia motociclistica.

• Una Laverda 1000 tre cilindri in gara nel massacrante Bol d'Or francese di 24 ore a Le Mans nel '72.





Dedicato alle giapponesi

No problem anche per la verniciatura delle giapponesi classiche: grazie alla collaborazione tra la Mycron di Rimini (fornitrice Bimota) e Davide Collini (responsabile giapponesi presso il Velocifero di Rimini), è stato messo a

punto un procedimento di verniciatura contraddistinto dalla massima fedeltà all'originale e dal pieno rispetto del metodo di lavorazione della Casa madre. Per ulteriori informazioni: Davide Collini, c/o il Velocifero, telefono 0541/390996.



Pronte le targhe FMI

La Federazione Motociclistica Italiana ha iniziato la consegna delle targhe metalliche per moto d'epoca iscritte al proprio registro storico. Sono ammesse all'iscrizione le moto costruite fino a tutto il 1968, presentando la necessaria documentazione: stampati e informazioni presso tutti i moto club affiliati FMI.



MOTO GUZZI

MOD. SPORT 15

TELAIO 12345 ANNO 1932

REG. STORICO N° 3765



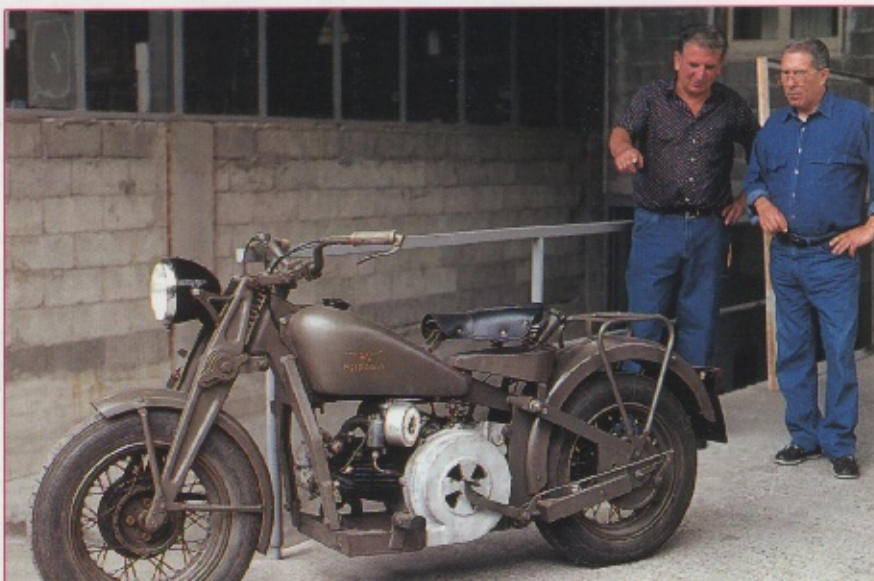
• Fedele anche nella colorazione arancio la replica inglese della Laverda SFC.

SFC replicata in Inghilterra

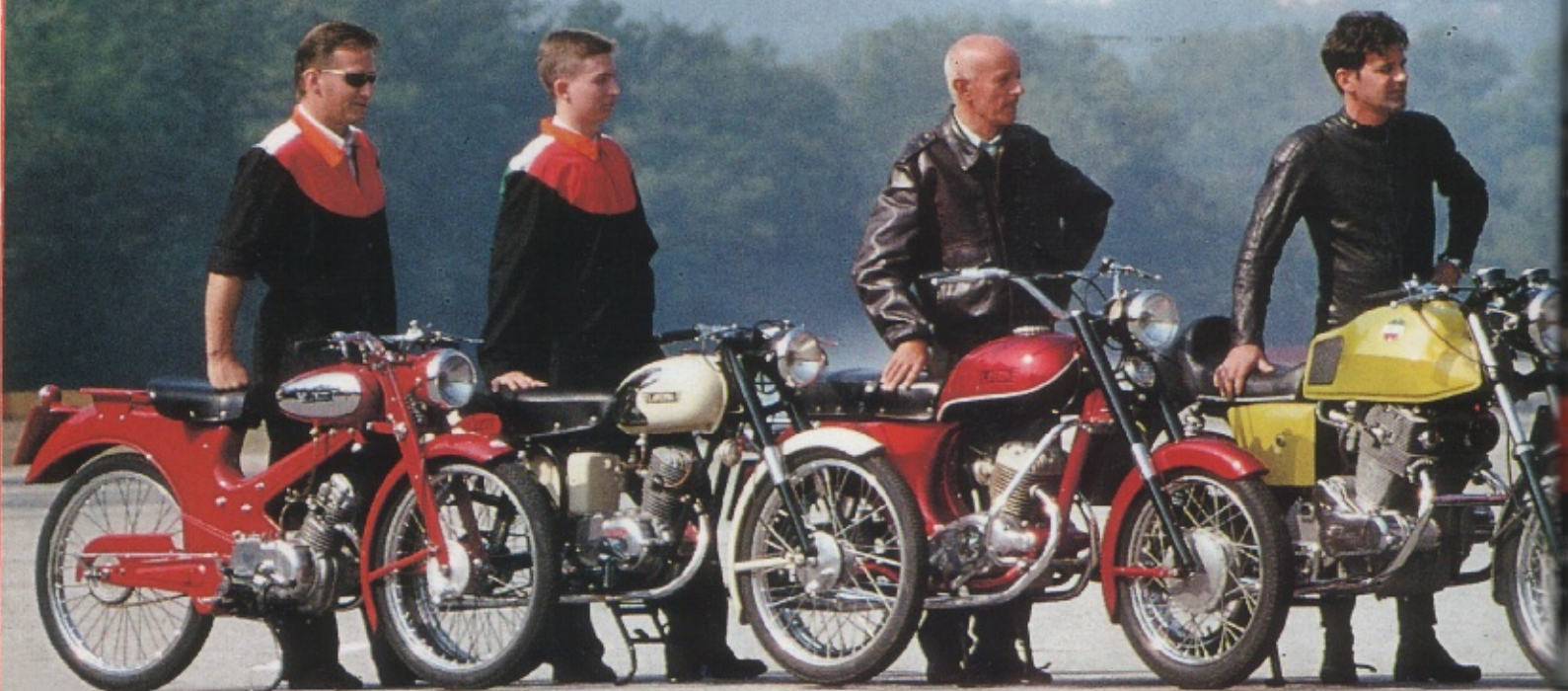
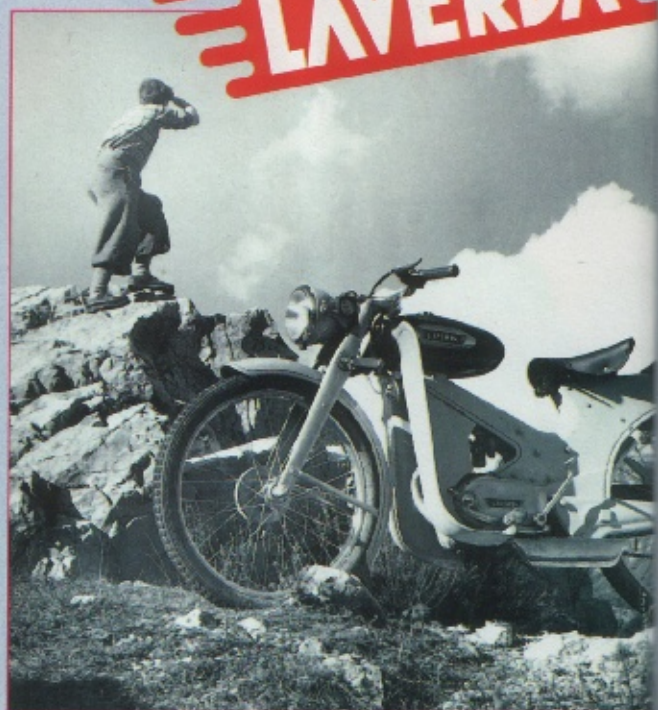
Devoti laverdisti e piloti di SFC per varie stagioni negli anni Settanta, Chris Palmer e Steve Elliott si sono uniti per replicare la famosa bicilindrica 750 da competizione costruita dalla Casa veneta nel periodo '71-'76. Partendo da un motore SF3 elaborato a livello SFC, i due inglesi ci costruiscono attorno tutto il resto con ottimi risultati, a giudicare dalla foto che accompagna queste note. Costo 7.950 sterline, circa 22 milioni. Tempo tra ordinazione e consegna tre mesi. La moto viene approntata *street legal*, cioè abilitata alla circolazione stradale. Concessionari di vendita sono i fratelli Slater, già esclusivisti Laverda per l'Inghilterra: sono raggiungibili al numero telefonico 0044/1885/410295. (D.J.)

L'oggetto misterioso

• L'origine Guzzi della moto in questa foto è chiara. Ma, per il resto, chi ne sa qualcosa? Roba da concorsino tra i lettori, con premio a chi scopre il mistero. Ma non vogliamo far arrovellare i nostri amici nella ricerca della soluzione. E allora diciamo subito che si tratta di una simpatica special-bassotto, largamente impostata sulla meccanica del motocarro Ercole 500 e realizzata dai collezionisti fratelli Ruggero e Gino Gianola di Sondrio. L'aria della Valtellina... Nella foto, Ruggero Gianola (a sinistra) con un nostro collaboratore.



Mini e maxi



Cinquant'anni di produzione estremamente diversificata per l'azienda veneta. Dalle piccole 75 alle grosse 1200 attraverso i ciclomotori e scooter. Da strada e fuoristrada. L'arditissima V6 1000. I successi nello sport. Due periodi di crisi, l'ultimo particolarmente lungo e travagliato. La via della rinascita

DI CARLO PERELLI



- Nella "sfilata cronologica", i più rappresentativi modelli Laverda, dalla primogenita 75 all'attuale 750. Nelle altre foto (fatte eseguire a suo tempo dalla stessa Laverda), una simpatica immagine della SF 750 con la vaporiera e un'inquadratura montanara della prima 75.



• Massimo Laverda con il prototipo della 75 mai entrato in produzione. Ben visibile il braccio pressofuso che ospita trasmissione, frizione e cambio. La moto è del '48, la foto invece è del '91. Sullo sfondo la cittadina di Breganze.

• Le Laverda si fanno conoscere in tutta Italia grazie alle ripetute affermazioni collettive nella Milano-Taranto e nel Giro d'Italia. Vincono sei volte la Milano-Taranto (cinque con la 75, una con la 100) e nove volte il Giro d'Italia (cinque con la 75 e quattro con la 100). Nel pieghevole celebrativo i piloti sono da sinistra Nuti, Maoggi e Zanzani.

vince nel 1954
GIRO MOTOCICLISTICO D'ITALIA
 Km. 3526 - media Km. 86.440
MILANO - TARANTO
 Km. 1283 - media Km. 83.503
GIRO MOTOCICLISTICO DELLA TOSCANA
 Km. 506 - media Km. 92.032



ULTIMA TAPPA GIRO D'ITALIA 1954

il trionfale arrivo a Bologna della Laverda vincitrice nella cat. 100 cc.

la dominatrice delle corse di gran fondo

Il Veneto è terra ad alta diffusione motociclistica, ha dato allo sport campioni e compratori; ha visto fiorire associazioni e avvenimenti di tutti i tipi fin dall'epoca dei pionieri. Eppure dovrà attendere il secondo dopoguerra prima di avere sul proprio territorio una fabbrica di moto. Come si spiega? Forse con l'economia largamente agricola di quella regione, forse con la lontananza dai centri produttori di componentistica.

Fatto sta che la prima moto veneta prende forma nel '47-'48 per merito della Laverda a Breganze, in provincia di Vicenza. Dove, fra tanta agricoltura, c'è già una certa formazione tecnica perché la famiglia Laverda possiede da quasi un secolo una fabbrica di macchine agricole (e inizialmente anche di orologi da campanile). Il passo in direzione della moto viene fatto nel '47 da Francesco Laverda, che si era laureato

• Abbandonato il telaio in lamiera stampata, nel '53 la 75 si presenta con una struttura tubolare e una linea più convenzionali. Per due motivi: riduzione dei costi e immagine più motociclistica. Sia la 75 sia la versione 100 (in vendita dal '55) vengono proposte in tre versioni: turismo, sport e corsa. La 100 avrà anche una versione fuoristrada (1955). Sarà una delle prime sul mercato.



in fisica a Padova dieci anni prima e si era specializzato all'Accademia Navale di Livorno negli esperimenti sulle micro-onde per il rilevamento degli oggetti a distanza. Un pioniere del radar, insomma.

Francesco Laverda pensa alla moto con uno spirito quasi missionario. «Mio padre non era un motociclista», ricorda oggi il primogenito Massimo, «ma voleva contribuire al miglioramento delle condizioni sociali con un mezzo di trasporto utilitario, molto economico e affidabile. Ha quindi pensato a una motoleggera. Poi si appassionerà anche alle corse, specialmente quelle di gran fondo, su e giù per l'Italia, ma sempre nell'intento di diffondere la motorizzazione popolare, di dar lavoro a tanta gente per accelerare la ricostruzione del Paese».

60 chilometri con un litro

La prima Laverda è dunque una 75 cc quattro tempi, che consente di andare in due e consuma come un ciclomotore, anzi, meno di un ciclomotore a due tempi. È caratterizzata da un braccio pressofuso sulla sinistra che contiene il gruppo trasmissione-frizione-cambio. Poi vanta un robusto telaio in lamiera stampata e la sospensione integrale. Questa moto viene provata nel '48, dimostra di poter fare 60 chilometri con un litro di benzina ma la soluzione del braccio contenitore si dimostra troppo co-



• Dopo un primo tentativo di bicilindrica 150 nel '57 (senza sbocco produttivo), nel '61 esce la 200 bicilindrica. Si distingue per il motore montato elasticamente e la carenatura della zona posteriore. Nelle foto, il dottor Francesco Laverda (in abito scuro) e il concessionario romano dottor Marcellino con la 200 accanto alla statua di Leonardo da Vinci a Flumicino e un'inquadratura della 200 sullo sfondo dello stadio milanese di San Siro non ancora "sopraelevato".



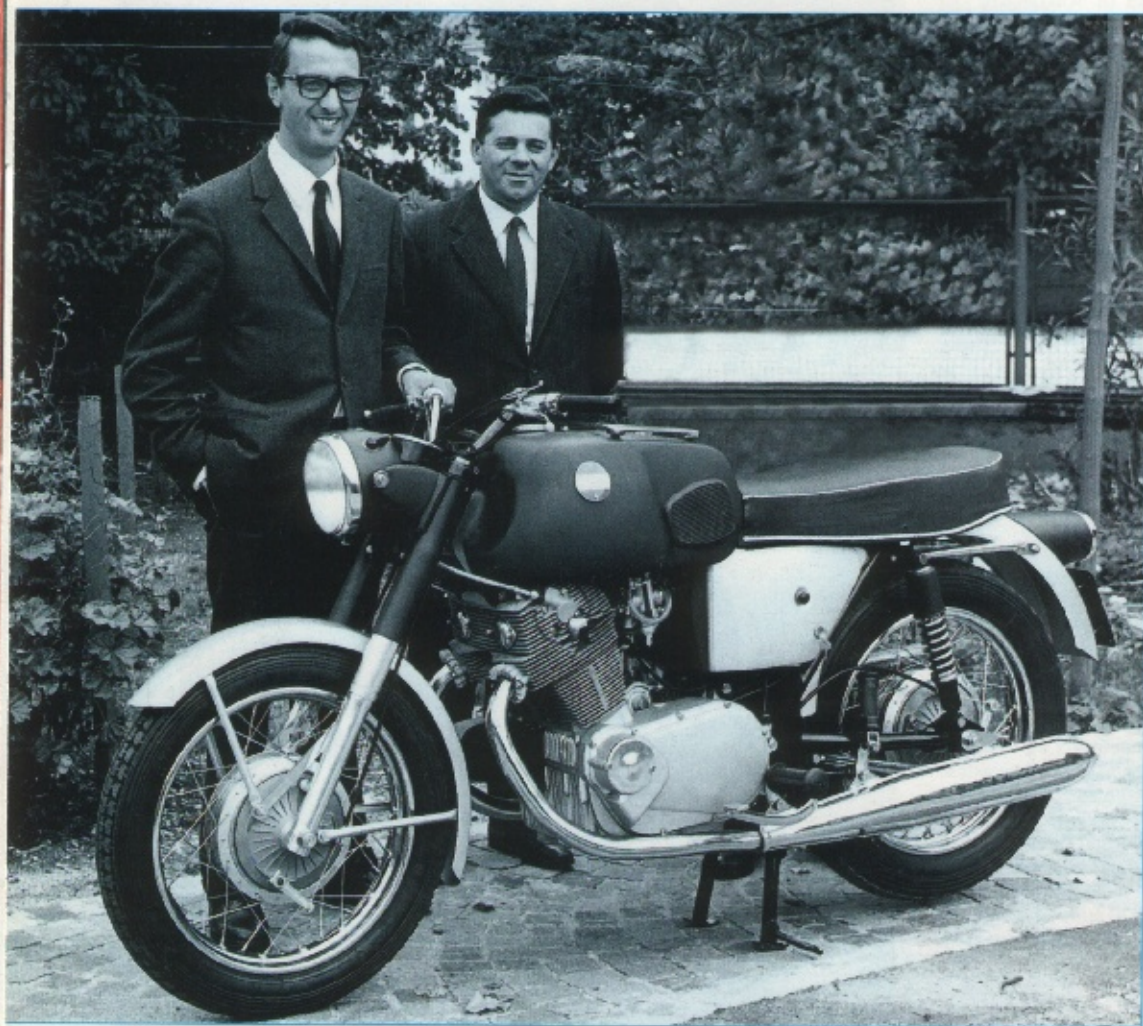
• Finita nel '60 l'era delle 75-100, la Laverda cerca di rinnovare il successo con ciclomotori e scooterini. Ma le dimensioni dell'azienda non consentono una produzione concorrenziale sul mercato. I ciclomotori del depliant verranno costruiti soltanto in 1.800 esemplari fra Turismo (1.400) e Sport (400): costituiscono oggi una rara e ghiotta preda per collezionisti di cinquantini a quattro tempi.





• Altro tentativo poco fortunato, quello della 125 quattro tempi in versione Sport e Trial. È del '65, verrà poi affiancata nel '67 da una Regolarità Corsa (foto), che però non saprà rinnovare i successi della precedente consorella di 100, vincitrice di tre titoli nazionali, medaglie d'oro alla Sei Giorni e, come squadra, alla Valli Bergamasche del '57.

• Il capitolo più bello della storia Laverda si apre nel '66 con la presentazione (al Salone di Londra) della 650 bicilindrica, che diventerà ben presto 750. Nella foto, il fautore di questa maxi-moto, Massimo Laverda, con il tecnico Luciano Zen che, dopo aver lavorato a fianco di Francesco Laverda fin dalla primissima ora, sarà anche l'artefice delle Laverda nuova generazione.



Specialisti/restauratori/prezzi

Riccardo Oro
Via Don Battistella, 48
Breganze (VI)
tel. 0445/873005

Giuseppe Andrighetto
Via S. Felice, 3
Maragnole Breganze (VI)
tel. 0445/850259

Augusto Brettoni
Via Novoli ang. Statale 2 Cassia
Barberino Val d'Elsa (FI)
tel. 055/8075122

Deo Pizzinato
Via Marcantonio del Re, 40
Milano
tel. 02/39268244

• N.B. L'elenco degli esperti Laverda è nelle Pagine Guida (pagg. 108-111), le quotazioni dei vari modelli nel "preziario" delle pagg. 114-124.

stosa e quindi viene scartata.

Si ripiega perciò su una linea più tradizionale, mentre il telaio resta sempre in lamiera stampata ma viene aperto per facilitare il passaggio della gamba. Forse Francesco Laverda pensa anche all'utenza femminile.

Le prime consegne avvengono nel '50, prezzo 164.810 lire IGE compresa. I primi clienti? Il parroco, il veterinario, il mediatore di Breganze,

tutta gente che, senza alcuna esperienza motociclistica, mettono subito a dura prova il mezzo con un intenso uso quotidiano su strade disastrose, e alla domenica si cimentano in impegnative escursioni verso le mete alpine, il Sella, il Falzarego e così via.

Passano dunque un paio d'anni tra la realizzazione del prototipo e le prime consegne. La costruzione e la messa a punto procedono infatti lentamente. Francesco Laverda di giorno deve occuparsi di macchine agricole e altre questioni aziendali e può contare soltanto sull'aiuto dell'amico Luciano Zen, che poi firmerà le grosse Laverda di maggior successo. «Fondevano i pistoni di notte, nel garage di casa trasformato in officina», ricorda oggi Massimo Laverda. E Motociclismo scriveva: «Il dottor Francesco Laverda continua a perfezionare la sua

giovane creatura e sottoparla al più severo banco di prova, nel timore di non poter accontentare i suoi clienti, e così temporeggia sul vero e proprio lancio".

Ufficialmente la Moto Laverda viene fondata il 13 ottobre 1949 e la fabbrica prende corpo nel recinto della villa di famiglia in via Mazzini, nel centro di Breganze, veramente all'ombra del campanile cittadino che - come amano ricordare i locali - è quello più alto del Veneto dopo San Marco di Venezia.

Il successo della 75 (e della consorella di 100)

- La Laverda 750 ottiene il massimo successo con le versioni S (nella foto del '69), SF ('70) e SF1 ('72). È un successo dovuto a tre fattori fondamentali: linea, prestazioni, robustezza. Le Laverda 750 verranno largamente esportate anche negli USA come American Eagle.

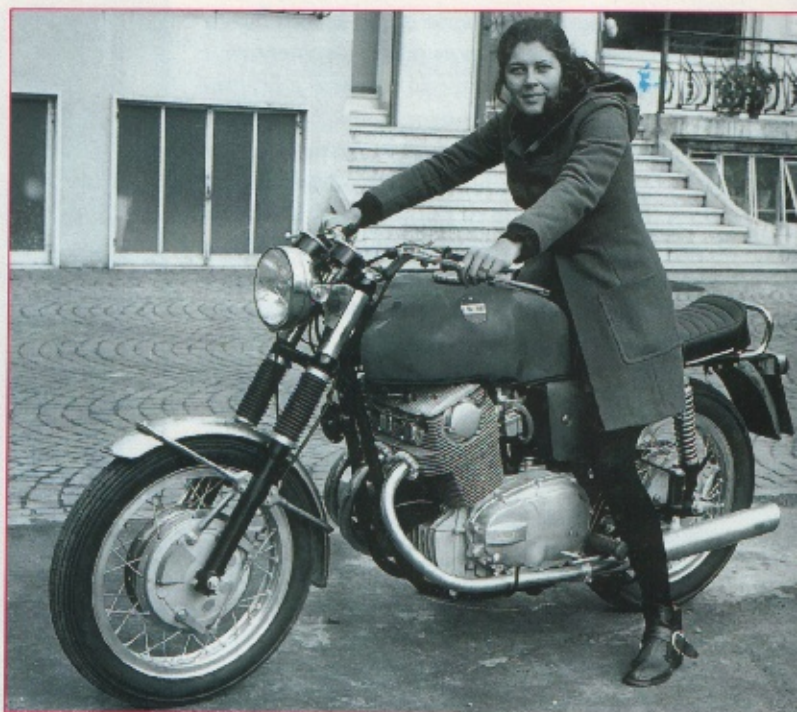


- La versione corsa SFC dimostra sul campo i validi principi costruttivi della 750, ripetendo così i successi della primogenita 75 nelle gare su lunghe distanze ma in scala "volumetrica" dieci volte superiore. Costruita in 945 esemplari e in tre versioni dal '71 al '76, la SFC (dove C sta per competizione) è oggi tra le più ambite dai collezionisti. Nelle foto, audace inquadratura di una SFC ufficiale partecipante al Bol d'Or '72 a Le Mans (sopra) e prime sgroppate di una SFC del '71 sulla pista all'interno del vecchio stabilimento (sotto).





• La 1000 tre cilindri ha vita ancor più lunga della 750, e maggior numero di versioni. Verrà anche maggiorata a 1200. Presentata al Salone di Milano '72, resterà in produzione fino alla chiusura del capitolo "famiglia Laverda" nella conduzione dell'azienda, cioè il 1986. Prima tutta nuda, poi vestita come la RGS (Real Gran Sport) dell'81 (sottoposta a spogliarello nella foto sotto).



• Alla fine degli anni Sessanta Laverda comincia a delineare una 1000 tre cilindri perché ritiene giustamente che i mercati mondiali accetteranno l'escalation di cilindrata. Ecco un prototipo del '69 con la distribuzione monoalbero a catena come quella della 750. Successivamente verrà provata anche una distribuzione bialbero a cinghia, ma la soluzione definitiva sarà bialbero a catena. Un logico passo avanti rispetto alla 750.

dura una decina d'anni, propiziato dalle travolgenti affermazioni collettive nella Milano-Taranto, nel Giro d'Italia ma anche nei campionati junior e nelle corse in salita. La fabbrica si ingrandisce e arriva ad avere 250 dipendenti. A metà degli anni Cinquanta produce una trentina di moto al giorno.

Con il divieto alle gare di gran fondo (dopo la sciagura della Mille Miglia 1957), con l'arrivo delle utilitarie Fiat (500, 600, 850) e con le migliorate condizioni economico-sociali arriva inevitabile la crisi del mercato motociclistico.

Strade alternative

Sentiamo ancora Massimo Laverda: «Abbandonata nel '60 la nostra produzione tradizionale abbiamo tentato altre strade, il ciclomotore quattro tempi del '58, lo scooterino quattro tempi del '60, il ciclomotore due tempi del '64 (venduto anche in scatola di montaggio). Sempre senza successo, anche perché le nostre dimensioni di industria media non erano adatte a questo tipo





• Sempre intensa la partecipazione Laverda all'attività sportiva. In questa foto del '78 vediamo riunite la 75 del '53, la 500 "Formula" per il Trofeo Monomarca del '78-'81 e l'eccezionale V6 1000, presentata al Salone di Milano '77 dopo due anni di studi e prove. Nel gruppo, con altri dirigenti, Massimo Laverda a sinistra e Luciano Zen a destra.

di produzione particolarmente economica. Bisognava essere un colosso come Piaggio oppure un artigiano che lavora in cantina con i figli. Il ciclomotore a due tempi (primo con i freni a disco!) ci costava 49.000 lire e lo vendevamo a 49.500! Abbiamo superato questa prima grossa crisi un po' lavorando per le macchine agricole, un po' con la 200 bicilindrica a quattro tempi che siamo anche

• Nel '74 la Laverda torna al fuoristrada con la Chott 250, dotata di motore a due tempi che avrebbe potuto essere maggiorato fino a 420 (ecco perché si presenta così massiccio). Anche questa moto documenta il profondo impegno Laverda perché è fatta quasi tutta in casa, compresi i freni. Tuttavia ha poca fortuna perché non è competitiva (neppure nella successiva versione 2TR del '76), mentre la sua cilindrata le preclude il mercato allora fiorentissimo dei giovani.



• Per essere tempestivamente sul mercato con modelli adeguati, nel '76-'77 la Laverda ricorre a celebrati motori stranieri, il tedesco Zündapp 125 e lo svedese Husqvarna 125-250. Sarà un successo, che consentirà di prendere tempo per preparare un 125 due tempi completamente made by Laverda nonostante l'aria di crisi che comincia a spirare in azienda.



• Non si può fare la storia della Laverda senza ricordare la 350-500 bicilindrica bialbero, creata nel '75 (ma consegnata a partire dal '77) per dare una risposta anche al settore delle medie cilindrata. La 350 era nata soltanto grazie alle normative fiscali che allora favorivano questa cilindrata, ed era un po' fiacca. Nonostante il cambio a sei marce non ha quindi avuto successo. Nella foto un nostro tester con lo storico collaudatore ed ex corridore Stefano Rizzitelli.



• Altamente impegnativo sul piano tecnico, scarsamente proponibile su quello commerciale, ecco il "4x4" che ha inferto un colpo durissimo alla Laverda, proprio nel momento in cui le sue sorti erano già vacillanti.

riusciti a vendere negli USA sotto il nome di Gemini. Ne abbiamo fatte 4.500 dal '62 al '67. Abbiamo tentato anche la carta della 125 quattro tempi in salse varie ma siamo arrivati in ritardo su un mercato dove erano già presenti da tempo Moto Guzzi, Gilera, Morini, Motobi, MV, inoltre

Libri

Laverda, di Raymond Ainscoe e Tim Parker

Ediz. Osprey

Lire 60.000 (esaurito)

La "Bibbia" per gli appassionati. Testo in inglese, molto completo sia nei testi sia nelle immagini. Le illustrazioni sono a colori e in bianco e nero e mostrano tutti i modelli più rappresentativi. Viene dedicato un capitolo a ogni modello - o gruppi di modelli - con trattazione approfondita, retroscena interessanti e notazioni tecniche di grande interesse.

Laverda Twin and Triple, di Tim Parker

Ediz. Ampersand Press

Lire 80.000

Il volume, in inglese, è praticamente un manuale di officina che riguarda la produzione delle maxi a due e tre cilindri. Solo un capitolo iniziale tratta la storia di questi modelli, per il resto sarà di interesse solo a meccanici o restauratori.

750 SFC - The Book, di Tim Isles e Marnix Van Der Schalk

Ediz. Marnix Van Der Schalk

Volume di piccole dimensioni ma ricchissimo di contenuti. È dedicato esclusivamente alla SFC e analizza con estrema accuratezza ogni dettaglio per ognuna delle serie costruite. Il volume costa 40.000 lire e si può richiedere direttamente all'autore: International Laverda SFC Owners Registry, B.L.F. de Montigny-laan, 219, 3055 Rotterdam, Olanda. Testo in inglese.

Registro Laverda 750 SFC Italia, di Giorgio Sarti e Antonio Frova

Ediz. Borg, a cura di Massimo Borghesi

Lire 160.000

Volume in grande formato, particolarmente curato dal punto di vista delle immagini, esclusivamente dedicato alla SFC. Il testo tratta la storia e la tecnica delle SFC e comprende l'elenco con le immagini di tutte le SFC registrate in Italia. Disponibile presso la Libreria dell'Automobile a Milano o presso l'Editore: Massimo Borghesi, viale Ariosto 24, Milano.

Laverda Gold Portfolio, a cura di R.M. Clarke

Ediz. Brooklands Brooks

Lire 45.000

Raccolta in bianco e nero degli articoli pubblicati su varie riviste inglesi nel periodo 1967-1977. Interessante la lettura delle prove su strada di bicilindriche e tre cilindri effettuate da svariate testate del settore.

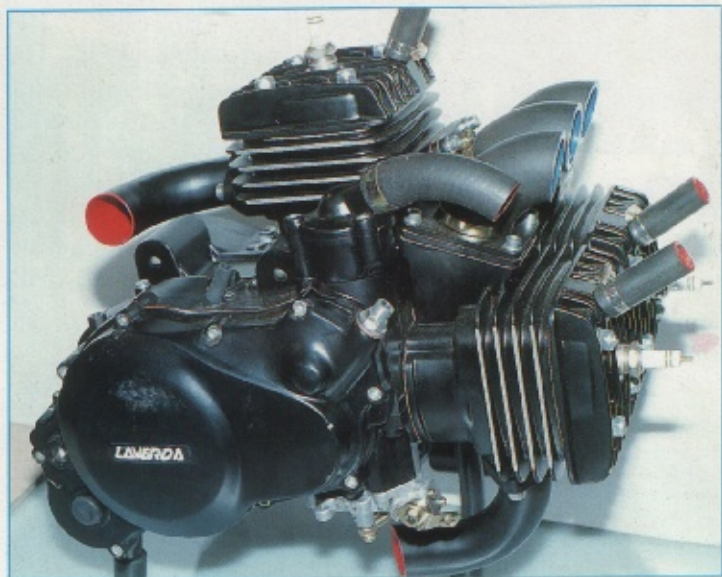
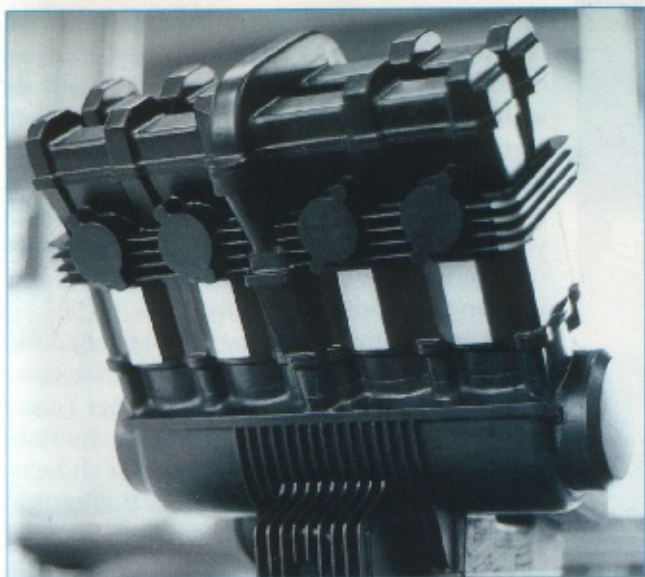
Motoscopie n. 8: Laverda

Lire 35.000

Monografia in francese. Fa parte di una collana di volumetti di sole 60 pagine dedicati ai marchi più importanti della storia motociclistica. Interessante nel testo, anche se le immagini sono esclusivamente in bianco e nero.

• Alcune pagine del volume pubblicato in occasione del cinquantenario Laverda. Intitolato *Moto Laverda 1947-1997: storia di una passione*, documenta accuratamente, in 170 pagine, tutte a colori, la ricca tipologia della Casa veneta non solo a livello produttivo ma anche di prototipi e di moto da competizione. Traccia inoltre un profilo del fondatore dott. Francesco Laverda e un quadro dei suoi inizi motociclistici, molto interessante per i particolari inediti che vengono rivelati. Gli autori sono due noti esperti del settore, Paolo Palma e Bruno Tamiello. Editore PPS, Via De Gasperi 6, 36030 Villaverla (VI), prezzo 80.000 lire.





era già nell'aria la minaccia delle due tempi che difatti, di lì a poco, avrebbero preso nettamente il sopravvento. Confesso che questa 125 è stato il mio primo impegno come direttore (mio padre mi aveva trasmesso le consegne del '63), ma il fiasco è stato anche la molla che mi ha spinto a cambiare rotta». Rinnovarsi o perire. Ma come? Facciamocelo raccontare ancora da lui: «La terra promessa allora era l'America e là mi sono recato per studiare la situazione e vedere che possibilità c'erano. Contrariamente a mio padre, avevo la moto nel sangue da sempre e avrei fatto di tutto pur di restare nel settore.

«Sono tornato a Breganze convinto che il futuro stava nelle grosse cilindrata e mi sono messo subito all'opera in questo senso con Luciano Zen, nonostante il parere decisamente contrario di mio padre. Il quale aveva fatto al massimo una 200 e considerava addirittura immorale moto da puro divertimento di 650 o 750, che sarebbero venute a costare sulle 700.000 lire».

Rilancio alla grande

A pagina 26 troverete tutti i particolari della nascita e dello sviluppo di questo concetto che, a partire dal '67, consentirà il rilancio della Laverda. Basti dire che per soddisfare le richieste si renderà necessaria, nel '74, la costruzione di un nuovo stabilimento, questa volta alla periferia di Breganze, con pista di prova annessa e 300 dipendenti.

Dal '68 al '77 verranno prodotte la bellezza di 18.500 "750", dal '73 all'86 saranno invece 12.550 le "1000-1200" che scenderanno dalla catena di montaggio.

Accanto a queste maxi moto, esportate in tutto il mondo e valorizzate dai successi sportivi, fioriscono intanto molte altre proposte come il Chott 250 due tempi da fuoristrada (1974), la

• Laverda propositiva fino all'ultimo prima del collasso. Eccone la dimostrazione fotografica, a sinistra il 750-1000 quattro cilindri dell'83 con raffreddamento a liquido e distribuzione bialbero a catena centrale, a destra il 350 tre cilindri due tempi esposto al Salone di Milano '85. Purtroppo tutto abbandonato.

• L'ultima prima del diluvio, la SFC 1000 dell'85 riservata inizialmente ai mercati stranieri e venduta in Italia solo in pochissimi esemplari, il primo consegnato personalmente da Massimo Laverda (con tanto di dedica) al milanese Deo Pizzinato che l'ha sempre conservato gelosamente. La foto risale infatti a pochissimo tempo fa. La SFC veniva data per 240 km/h a 8.250 giri e, come se non bastasse, poteva avere anche un kit di potenziamento.



350-500 bicilindrica quattro valvole (1975), la LZ 125 con motore Zündapp (1977), l'HW da fuoristrada 125-250 con motore Husqvarna (1976), infine la Lesmo, sportivissima 125 con motore tutto Laverda (1985) che scenderà anche in pista per un trofeo monomarca ('84-'85), come precedentemente aveva fatto la 500 ('78-'81). Questo senza contare i modelli minori e le varianti. Nessun'altra Casa italiana sfodera un tale assortimento.

Crisi di crescita

Forse troppa carne al fuoco, verrebbe da commentare, ma anche una dimostrazione di saper individuare tempestivamente le più svariate opportunità e richieste del mercato. E si riesce a trovare tempo anche per realizzazioni specialissime, come la V6 1000 e la Laverda BMW da fuoristrada.

Laverda 2000

Francesco Tognon, 38 anni, è l'uomo del salvataggio Laverda. L'imprenditore di Padova (con interessi nel settore tessile meccanico e alimentare) ha infatti acquistato la Laverda a un'asta pubblica nel novembre '93 e si è immediatamente attivato per la resurrezione. Perché si è buttato in questa difficile impresa? Sentiamo cosa ci ha detto al recente salone di Milano.

«Non avevo ancora l'età e già rubavo la moto (naturalmente Laverda) a mio fratello per scorrazzare dalle nostre parti. Quindi la Laverda è stata il mio primo amore motociclistico. Ma, a parte questo, considero le Laverda tra le migliori espressioni della scuola italiana, quasi opere d'arte. Mi sembrava quindi un delitto che un patrimonio così andasse disperso. Ho quindi partecipato all'asta e mi sono aggiudicato la Laverda per due miliardi e mezzo».

Cosa ha avuto in cambio?

«Praticamente solo il nome. Non c'era più niente. Anzi, mi sono subito piovute addosso richieste economiche da tutte le parti. Erano i debiti lasciati in giro dalle precedenti "amministrazioni". Insomma, per sistemare le cose ho dovuto impiegare altri dodici miliardi».

Quali difficoltà per rimettere in moto il meccanismo?

«Si è trattato di impiantare la fabbrica ex-novo. Infatti lo storico complesso di Breganze era stato venduto ben prima dell'asta durante la lunga crisi dell'azienda, con vari passaggi sempre più "distruttivi". Per fortuna, andando a richiamare in servizio tutti gli uomini della vecchia guardia come lo stilista Lino Borghesan e il tecnico Luciano Valente, ho trovato rispondenza entusiastica e altissimo livello di professionalità».

Come si è sviluppata la produzione?

«Già nel '94 abbiamo prodotto 220 moto, che sono diventate 770 nel '95, 1.500 nel '96 e 2.000 nel '97. Tutte vendute all'estero, in 18 nazioni, non solo in Europa ma anche in Australia, in Canada, negli USA, in Giappone, persino in Malesia». E per l'Italia?

«Il Salone di Milano '97 segna il nostro ingresso sul mercato naziona-

le. Il periodo d'oro Laverda sono dunque gli anni Settanta. Ma c'è una crisi di crescita. L'azienda diventa società per azioni e nel consiglio di amministrazione entrano gradatamente altri componenti della famiglia, per un totale di 26. Ben pochi di essi hanno dimestichezza con la moto e relative problematiche eppure ognuno vuol far sentire la propria voce, così le decisioni diventano più lente e dibattute, alle volte vengono rimandate all'infinito».

Negli anni Ottanta la situazione si fa più difficile. All'esterno per la sempre maggior concorrenza dei giapponesi, all'interno per i contrasti e il disinteresse nel consiglio di amministrazione. Il tutto genera contagiosa sfiducia nell'avvenire. Massimo Laverda resta praticamente da solo a difendere la causa motociclistica, ma non ha più quella rapidità e quell'autonomia decisionali che precedentemente

le. L'abbiamo lasciato per ultimo perché volevamo ritornare con la gamma più varia e aggiornata, con le novità della Formula 750, della Ghost Strike 750, della Diamante 750, tutte dotate del nuovo motore bicilindrico da 90 CV con raffreddamento ad acqua. Abbiamo inoltre preso tempo per mettere a punto una rete commerciale con nove agenti principali e 86 concessionari. Possiamo quindi presentarci con una solida piattaforma». Quali dimensioni intendete raggiungere?

«La nostra forza lavoro attualmente conta cento unità. Il nostro obiettivo è di fare 3.500 moto nel '98 e di stabilizzarci tra le 4-5.000 all'anno per il 2.000. Sarà questa la nostra dimensione giusta. Per arrivarci abbiamo fatto ulteriori investimenti per 30 miliardi (portati da nuovi soci) e naturalmente procederemo a molte assunzioni. Fortunatamente il terreno è fertile perché attorno al nome Laverda qui in zona c'è tantissimo affetto». I vostri predecessori avevano promesso la replica della V6. Ritenete fattibile anche voi un'operazione del genere?

«Sarebbe una moto da duecento milioni, un sogno, ma dobbiamo restare con i piedi per terra specialmente in questi momenti. Diciamo che l'idea non è morta ma è congelatissima». A proposito di repliche, sapete che in Inghilterra ricostruiscono la SFC?

«Non eravamo al corrente di questa iniziativa. Di SFC ne sono state fatte 525. Ma con le solite falsificazioni sparse per il mondo ci risultano oltre duemila SFC».

Abbiamo quindi intenzione di certificare con apposito documento quelle "vere" e possiamo farlo benissimo perché fortunatamente, dopo tante vicissitudini, ci sono pervenuti i registri della Casa».

Come curate le memorie della Laverda?

«Stiamo ampliando il nostro museo e abbiamo recentemente pubblicato un volume di 170 pagine, stampato anche a colori, proprio per far conoscere a tutti la storia Laverda».

• Francesco Tognon, l'industriale veneto artefice del rilancio Laverda. Ha rilevato la Casa di Breganze nel '93.



avevano fatto le fortune dell'azienda. Anzi, viene messo in minoranza e deve accettare per esempio il progetto del "4x4", che assorbirà tante energie all'azienda e si rivelerà un fallimento sul piano commerciale, se non proprio su quello tecnico.

In una situazione del genere l'azienda non riesce quindi a sviluppare nuovi piani motociclistici come il quattro cilindri 750 e il tre cilindri 350, che pur avevano destato molto interesse. Questa volta non è più possibile chiedere soccorso alla fabbrica di macchine agricole. Infatti nel frattempo è stata acquistata dalla FIAT ed è completamente autonoma.

Spunta il salvatore

La Laverda entra quindi in amministrazione controllata. È l'86. Purtroppo la situazione non si risolve, anzi continua a peggiorare con una serie di "passaggi": la finanziaria milanese, la cooperativa fra i dipendenti, il gruppo Zanini, che vende lo stabilimento di Breganze e sposta la sede a Bassano. Una serie di delusioni per quanti hanno a cuore le sorti della casa veneta.

Quando la Laverda sembra proprio finita, dopo tante traversie, nel '93 ecco spuntare un salvatore. L'azienda veneta può così rimettersi in cammino. Un evento providenziale, nel quadro sempre più depauperato delle fabbriche motociclistiche nazionali.



• Primo segno della vera rinascita Laverda: nel '94 la *troupe* di Motociclismo si reca nel nuovo stabilimento di Zanè per provare la rinnovata 650 bicilindrica.

• 18, 19 e 20 luglio 1997: celebrazione del cinquantenario Laverda con la pubblicazione di un sostanzioso volume a cura della stessa Laverda e l'organizzazione di un mega-raduno a Breganze e dintorni. Circa un migliaio i partecipanti con tutti i tipi di moto Laverda, molti provenienti dall'estero, come si vede nella foto piccola. Lo spirito Laverda è sempre fortissimo. Nell'altra foto, scattata nella piazza grande della cittadina veneta, in nero Massimo Borghesi - editore del volume *Registro Laverda 750 SFC Italia* - con una 750 S e in arancio Lauro Micozzi di Macerata, pilota tuttora in attività per gare d'epoca, con una 750 SFC.



In principio

Le Laverda prima maniera del '50-'52 con il telaio in lamiera stampata. Molto parche e resistenti. Concepite come utilitarie ma protagoniste della massacrante Milano-Taranto di 1.400 chilometri. Una brillante dimostrazione che aprirà le porte del successo alle anti-tradizionali motoleggere venete



DI GIORGIO POZZI

Alla fine degli anni Quaranta, la produzione italiana di motoleggere è in pieno boom, ma nel pur vasto panorama emergono soltanto pochissimi modelli (come la Guzzi 65) che si staccano dagli schemi convenzionali con una particolare personalità tecnica ed estetica. Tra questi comincia a farsi largo la Laverda 75, prima timidamente, poi con maggior forza, specialmente dopo la convincente prova nella Milano-Taranto del '51.

La comunicazione, allora, era piuttosto scarsa anche nell'ambito della stampa specializzata: ma quella "strana" motoleggere non mancava di incuriosire per via del telaio semi-aperto in lamiera stampata e del motore a quattro tempi (una vera rarità per le mini cilindrata). Ed ecco che *Motociclismo* spedisce a Breganze il suo corrispondente da Trento, Ezio de Tisi, per raccogliere informazioni che verranno poi tradotte nella pagina di presentazione sul numero 25 del 28 giugno '52.

Caratteristiche inconsuete

Perché l'opera prima del dottor Francesco Laverda aveva caratteristiche così poco comuni?

• La Laverda di questo servizio, come si può leggere sul "tagliavento" del parafango anteriore, è una Sport che tuttavia presenta pochissime differenze anche estetiche rispetto alla versione turistica. Pur essendo un "ultraquadrato", il motore è molto sviluppato in altezza, specialmente la testa (vedere infatti la posizione della candela). Nella riproduzione in alto, la presentazione della Laverda sulle pagine di *Motociclismo*.



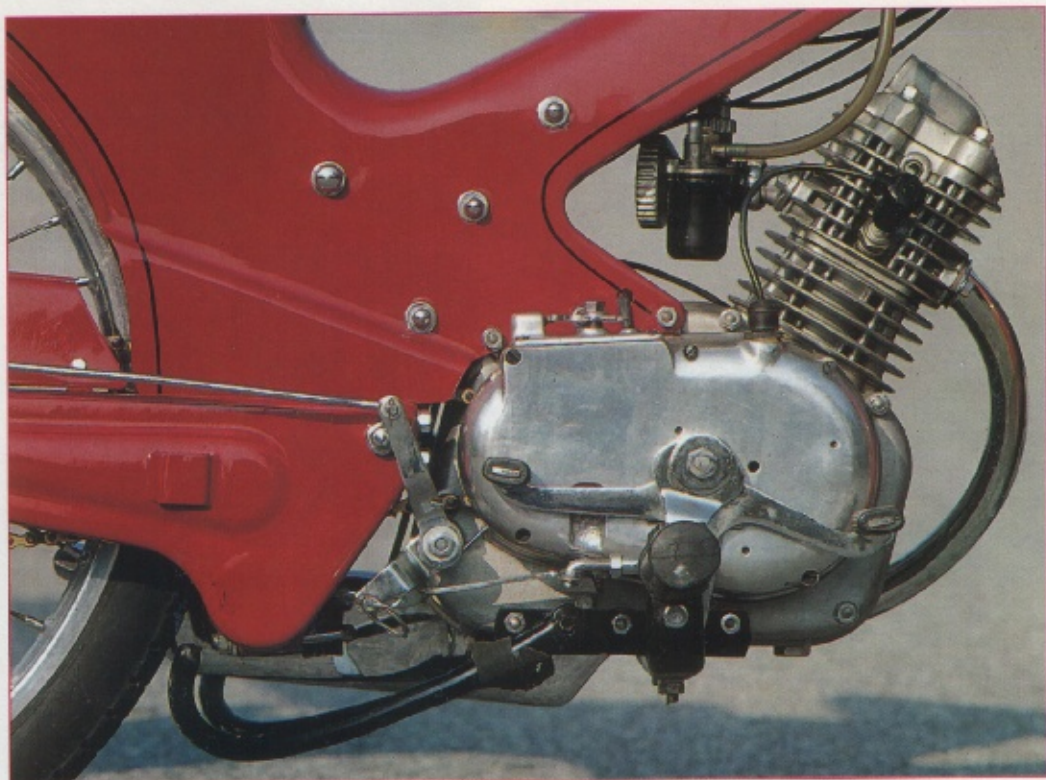
Nella visione del suo progettista, questa "75" doveva essere un mezzo utilitario adeguato ai tempi, quindi doveva consumare poco e portare ovunque due persone. Ecco quindi la necessità del motore a quattro tempi (che va a benzina, come quello delle automobili, e non sporca le candele con la miscela come erano soliti fare i due tempi). Ecco il telaio semi-aperto per facilitare l'uso del mezzo, in robusta lamiera stampata, derivante dall'esperienza accumulata in tanti anni di produzione di macchine agricole. Ecco il forcellone oscillante con ampia escursione di molleggio.

Se, diciamo pure, la soluzione del telaio semi-aperto non interessa la clientela più di tanto (anzi, gli sportivi non la gradiscono), i motivi del motore a quattro tempi e del molleggio confortevole sono invece decisivi per il successo della motoleggera veneta. Che il dottor Francesco Laverda continua a provare e riprovare (anche in gara) per renderla affidabile al massimo prima di immetterla sul mercato.

Ansia maniacale

«Aveva un'ansia di perfezionamento quasi maniacale», ricorda oggi il primogenito Massimo, «e una volontà di fare tutto autonomamente, senza copiare da nessuno».

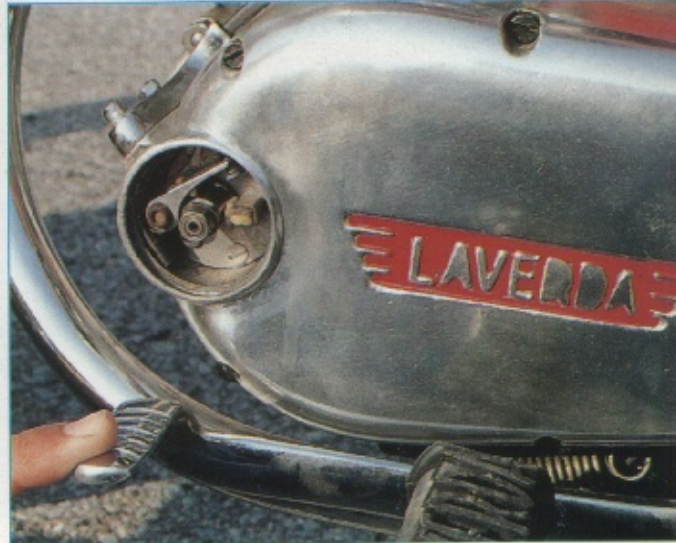
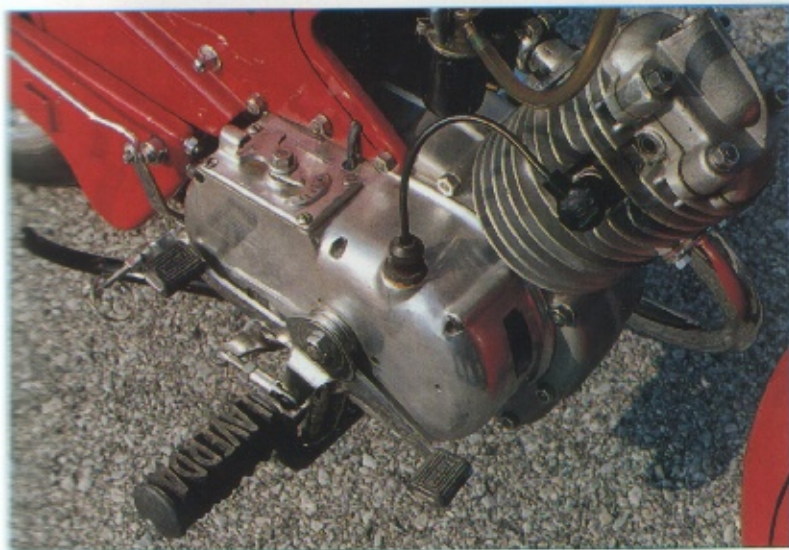
Con il risultato che il motore risulta certamente di impostazione tecnica originale ma non è un portento di semplicità, per esempio la distribuzione conta due assi a camme piut-



tosto distanziati, quando la generalità dei motori li aveva ravvicinati per evidenti motivi di semplificazione. «È vero», riconosce oggi Massimo Laverda, «ma anche così il motore aveva i suoi pregi, che si sarebbero ulteriormente evidenziati nell'impiego agonistico. Per esempio le aste in due pezzi, guidate in cavità all'interno dei cilindri, erano più leggere e anche più robuste delle solite monopezzo, e consentivano di raggiungere regimi particolarmente elevati».

Le prime 75 vengono poste in vendita nel '50, con questo numero riportato davanti al pro-

• Alcuni interessanti particolari: lo sfiatatoio sulla testa, il pedale del cambio a bilanciere, l'indicatore della marcia innestata, il leveraggio che porta il comando sotto il carter, il rottore dell'accensione separato dal volano magnete e azionato dall'estremità dell'asse a camme di scarico.





• Robusta la forcella in lamiera stampata e dotata di ammortizzatore a frizione regolabile con un galletto sulla destra. Notevoli per l'epoca le dimensioni del faro. Anche il forcellone posteriore è in lamiera stampata di particolare robustezza. Molto protettivo il carter per la catena. Curiosa la conformazione della marmitta di scarico cromata. Le ruote a perno sfilabile sono intercambiabili. La balestrina per il molleggio è nascosta nel telaio.

I dati tecnici

Motore: monocilindrico a quattro tempi, cilindro in alluminio con canna in ghisa, alesaggio e corsa 46x45 mm = 74 cc, compressione 6,5, distribuzione ad aste e bilancieri, accensione a volano magnete Nasseti, candela Marelli CW 225 A, lubrificazione con olio nel carter (capacità 1 litro) e pompa a ingranaggi, alimentazione a benzina con carburatore Dellorto MA 15 B, diametro diffusore 15 mm, getto max 62, getto min. 35, spillo conico D8 alla seconda tacca, galleggiante da 7,5 gr, polverizzatore 260B, cambio in blocco a tre marce comandato a pedale sulla destra, frizione a dischi in bagno d'olio, trasmissione primaria a ingranaggi, secondaria a catena.

Ciclistica: telaio in lamiera stampata, forcella a parallelogramma con mollone centrale, forcellone posteriore oscillante con semi-balestra, serbatoio da 5 litri, freni a tamburo laterale dimensioni utili 125x20 mm ant. e post., pneumatici 2.50-20 ant. e post., interasse 1.190 mm, peso 70 kg.

Prestazioni dichiarate: potenza 3 CV a 5.200 giri, consumo un litro ogni 60 km, velocità max 70 km/h.

Il tipo Sport presenta queste varianti: compressione 7,5; carburatore Dellorto MA 16 B con diffusore da 16 mm, getto max 78, dimensioni utili freni 135x20 mm, peso 72 kg, prestazioni dichiarate potenza 4 CV a 6.500 giri, consumo un litro ogni 50 km, velocità max 80-85 km/h.



gressivo di produzione. Nel '51 con pochissime modifiche viene allestita la versione Sport, che partecipa alla Milano-Taranto con quattro esemplari, piazzandosi brillantemente al quarto, quinto, sesto e decimo posto dopo

1.410 chilometri di pieno gas. È il preludio alle successive affermazioni delle motoleggere venete in questa "gran fondo" (nel '52, 25 Laverda partite, 17 arrivate e vittoria di classe a media record). E, soprattutto, trampolino di lancio per la diffusione commerciale. Sino alla Milano-Taranto del '51, infatti, la conoscenza della Laverda era rimasta confinata all'ambito regionale.

La produzione delle Laverda "prima maniera",





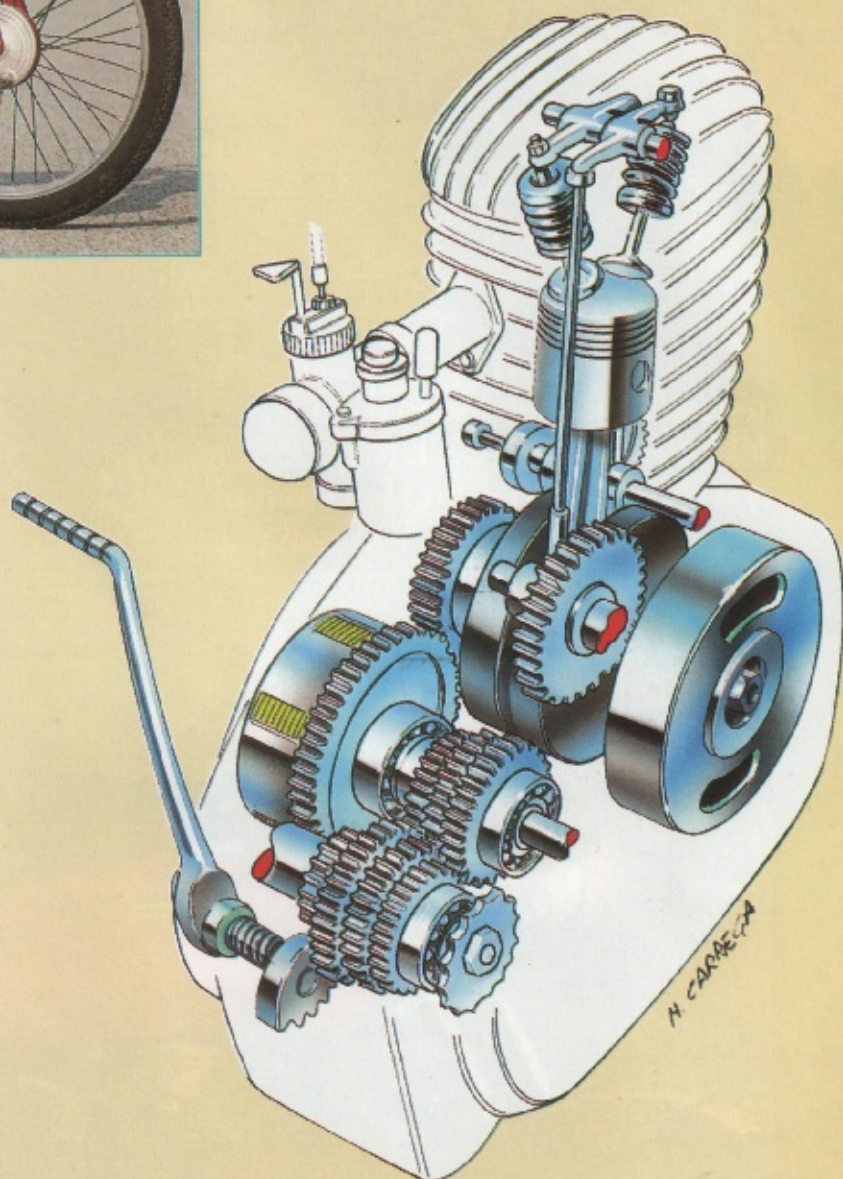
• Evidenti la personalità del mezzo e del motore. Il telaio in lamiera stampata, a guardarlo bene, non è privo di eleganza. Anche la "radioscopia" rivela caratteristiche non comuni, come la distribuzione comandata da due assi a camme ben distinti, quello per lo scarico (e l'accensione) davanti al cilindro, quello per l'ammissione dietro. Ingranaggi del cambio sempre in presa, innesto mediante nottolini espansibili, sistema che limita gli ingombri.



con il telaio in lamiera stampata, dura fino a tutto il '52, quando verranno proposte anche la versione carenata e la cosiddetta "tarantina", cioè una Sport con il serbatoio più grosso, il telaio chiuso (sempre in lamiera stampata) e gli ammortizzatori a frizione per la sospensione posteriore (quella anteriore aveva già un sistema analogo fin dal principio).

Quante prodotte?

Qual è il volume produttivo di questi primi modelli Laverda? Secondo Paolo Palma, autore del volume precedentemente citato, il tota-



le, con buona approssimazione, è 2.300, non male per un'azienda nuova e "decentrata" che si affacciava su un mercato già "battuto" da tantissime Case con un modello insolito non particolarmente a buon mercato. Infatti la Laverda costava più della popolarissima Guzzi 65, e non poteva essere altrimenti data la meccanica più complessa e la capacità produttiva infinitamente più ridotta dell'azienda. Ma, come abbiamo visto, la Laverda aveva buone frecce al suo arco.

Oh campagnola bella!

Ritratto veritiero della moto di maggior successo uscita dalla fabbrica di Breganze. E franche spiegazioni di Massimo Laverda sul perché e per come. 18.500 esemplari e otto versioni in dieci anni



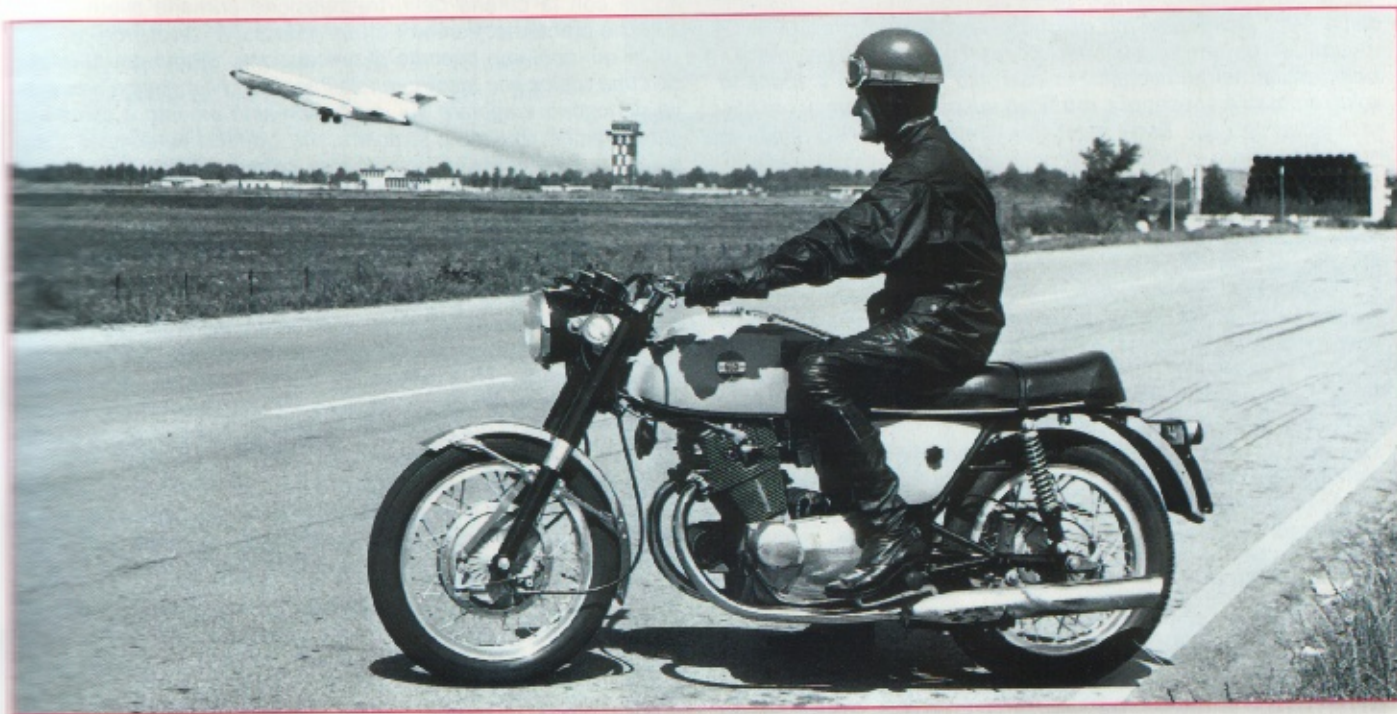
In principio furono i delusi. Ma si: abbandonare un'inglese, con le sue cromature leggere, i carter gocciolanti e le sue accensioni volubili, per una tozza Laverda 750 S era una scelta al contrario, una ripicca, una resa. Una mattina dicevi basta alle bizzie di una Norton, di una Triumph o di una BSA e ti fiondavi dalla "Cinque Anelli", il meno improvvisato dei concessionari Laverda sulla piazza di Milano, dunque d'Italia. A far maturare i primi tradimenti era bastato che *Motociclismo* pubblicasse, alla fine del 1969, le impressioni di guida della 750 S, sorella maggiore di una 650 che avrebbe avuto successo e vita brevissima. Amori che duravano da decenni si infransero di fronte alla prosaica attrattiva dell'avviamento elettrico, delle cinque marce, di testate senza trafilaggi, di freni che frenavano (o almeno di dimensioni tali da autorizzarne la speranza). Come tutti i matrimoni di interesse, anche quelli con le prime Laverda avevano un costo. Che non era soltanto la rinuncia al mito per montare in groppa a una creatura nata all'ombra di una fabbrica veneta di macchine agricole, genuina e robusta come una contadinotta di quelle ubertose campagne.



Non c'era soltanto da dimenticare il blasone, la classe, l'eleganza nervosa delle signorine assemblate nelle antiche fabbriche di Birmingham e di Coventry. Il pedaggio era assai più pesante e doloroso. Lo si scopriva appena montati in sella. I 240 chili che avevi tra le gambe non erano soltanto 40 o 50 in più di una maxi inglese: soprattutto erano "alti". Con una Norton le curve si facevano quasi col pensiero, la Laverda dovevi tirarla giù come un mulo recalcitrante. E, una volta inclinato, il bestione di Breganze sembrava non avere alcuna intenzione di raddrizzarsi fino a quando non lo richiama a forza di braccia e di acceleratore.

Forse nessun laverdista lo ammetterà mai, ma

• Un dépliant del concessionario svedese, la GT 650 sullo sfondo dell'aeroporto, la S e la SF da fermo e in movimento. Ancora oggi queste Laverda si fanno ammirare per la linea possente. Una memorabile sportiva all'italiana.



la luna di miele con una 750 S, specie per chi aveva scriteriatamente deciso di consumarla su un percorso misto, magari montano, era un supplizio. Si soffriva in silenzio, braccia e spalle provate come da due ore di palestra. In cambio, la sposina non accampava pretese e non creava problemi. Condizionato come un cane di Pavlov, a ogni sosta andavi a inginocchiarti

sotto il carter: e lo trovavi magnificamente asciutto e pulito. Asciutte e chiare erano le testate e pure i cilindri non presentavano un alone d'olio, e la catena non si era rilassata come una vecchia mutanda. Mollavi la giovanissima Laverda una notte intera sotto la pioggia e la mattina dopo, senza alcuna rimostranza, si metteva in moto appena accarezzavi il botto-

Fatti e antefatti

A colloquio con Massimo Laverda per approfondire la storia della 650 - 750.

Il motore ricorda molto da vicino quello della Honda 250-305 primi anni Sessanta. Perché questa similitudine?

«La 650-750 è nata per il mercato americano, solo in un secondo tempo si è diffusa sugli altri mercati. Quando sono stato in California nel '64 per esaminare quali prospettive c'erano per la creazione di un nuovo modello importante, gli operatori commerciali e i giornalisti specializzati mi hanno unanimemente indicato nella Honda Hawk 305 bicilindrica la moto di maggior successo. Poi mi hanno detto che c'era una forte tendenza all'aumento di cilindrata.

«Insomma, era chiaro: per imporsi sul mercato USA bisognava fare una Hawk di grossa cilindrata. Dunque, io confesso: acquistai questa Honda e la portai in Italia per studiarla bene. Ma non si può dire che l'abbiamo copiata da cima a fondo, anzi abbiamo cambiato quasi tutto. È rimasta soltanto l'estetica dei cilindri perché, volendo fare un monoalbero a catena centrale montato a sbalzo nel telaio, veniva per forza così. Ma il resto del motore era diverso, sia dentro che fuori. Certo, al primo colpo d'occhio fanno spicco i cilindri e sembra tutto uguale...».

Quali problemi avete incontrato nella stesura del progetto?

«Il compito non era facile perché allora noi italiani eravamo bravissimi con le piccole cilindrata e gli scooter ma non avevamo cultura per le grosse cilindrata. Comunque il progetto fu completato in sei mesi. Io davo le indicazioni, il direttore tecnico Luciano Zen le "traduceva" e il disegnatore Adriano Valente le metteva sulla carta».

Cosa avete curato in particolare?

«La rigidità del telaio, la robustezza del motore, la strutturazione dell'albero, il cinematismo del motorino d'avviamento. Ci muovevamo su un terreno sconosciuto, cercavamo le migliori soluzioni, anche nei particolari. Per esempio i bilancieri li abbiamo voluti cromati a spessore e rettificati sul pattino come allora c'erano soltanto sulle BMW auto. Per l'impatto estetico abbiamo messo il motore in bella vista, potente ma armonioso, parte lucidata, parte sabbiato, con il carter che seguiva la conformazione degli organi interni e non tondeggianti come si usava. Naturalmente eravamo attenti anche alle prestazioni, al rendimento. Al banco Dellorto il motore segnò il record di 195 gr/CV/h. Per le vibrazioni abbiamo cercato il miglior compromesso di equilibratura e, soprattutto, abbiamo evitato che si scaricassero in posizioni strategiche».

Avete commesso qualche sbaglio, in questa fase creativa?

«Un eccesso di prudenza e, come ripeto, la mancanza di cultura specifica ci hanno portato a sovrabbondare nel dimensionamento del motore. Così è venuto indistruttibile ma anche un po' pesante, sui 90 kg. Avremmo potuto tranquillamente ridurre gli spessori del carter, ma sono sempre rimasti così. Avevamo anche messo i pemi di manovella a 180 gradi (come sulla Honda) nella convinzione di ottenere una miglior equilibratura. Ma

poi abbiamo visto che, con cilindrata così generose, era meglio la classica disposizione a 360 gradi. E ci siamo di conseguenza adeguati. Inoltre gli americani ci avevano raccomandato di tenere il motore piuttosto alto da terra, perché era loro abitudine usare le moto normali anche in fuoristrada. Quando abbiamo cominciato a vendere le moto in Europa, abbiamo corretto l'architettura, abbassando telaio e motore. Ma più di tanto non abbiamo potuto fare».

Quali difficoltà nell'industrializzazione del progetto?

«Qui le cose sono andate per le lunghe, ci sono voluti un paio di anni per attrezzarsi. L'industria italiana della componentistica non aveva nulla di già pronto e collaudato per le grosse cilindrata. Salvo i carburatori. Abbiamo così dovuto rivolgerci all'estero, ai tedeschi, agli inglesi, successivamente agli stessi giapponesi. Così è passato parecchio tempo, e non sono mancati i problemi, specialmente con gli inglesi. Anche per le fusioni abbiamo penato. Non riuscivamo infatti a trovare un'azienda nazionale che ci garantisse un buon lavoro, soprattutto per le teste e i cilindri. E andare all'estero anche per questo sarebbe stata una follia. Finalmente siamo arrivati in porto con la FLAM di Gallarate. Ma ci sono voluti sei mesi solo per avere risultati ottimali con teste e cilindri».

Chiunque abbia guidato una Laverda 750 ricorda bene lo sforzo titanico per l'azionamento della frizione. Un difetto che non è mai stato eliminato. Perché?

«La responsabilità era dei materiali di attrito del tempo, che si "gonfiavano" quasi subito. Era quindi necessario staccare maggiormente i dischi durante la manovra e, ovviamente, questo richiedeva un maggior sforzo».

Anche con la catena della trasmissione primaria avete avuto qualche problema. Perché?

«Pure qui abbiamo peccato di precauzione. Siamo partiti infatti con una triplex che incomprensibilmente si allungava e provocava un logorio irregolare sui denti. Abbiamo provato a cambiare varie marche, italiane e straniere, ma il difetto persisteva. L'abbiamo poi eliminato montando due catene singole, che erano più "libere" di adattarsi alla trasmissione».

In dieci anni di produzione la 750 non è cambiata granché. Come mai questa limitata evoluzione?

«Quando è apparsa, questa moto aveva tecnica e stile d'avanguardia. Non richiedeva quindi grossi interventi migliorativi a breve scadenza. Poi, quando effettivamente ne avrebbe avuto bisogno, la richiesta era diminuita e d'altra parte noi eravamo impegnati con progetti più avanzati, la 350-500 bicilindrica quattro valvole, la 1000-1200 tre cilindri bialbero. Comunque non sono mancati i miglioramenti anche alla 750. Per esempio l'abbassamento del telaio e del motore. E poi, modifiche poco spettacolari ma utili: alla trasmissione primaria, al cambio, all'albero motore. Tuttavia l'applicazione delle quattro valvole o del centralbero antivibrazioni era improponibile perché avrebbe richiesto un rifacimento totale».

ne. Le imponevi un passeggero e assieme a lui un bel bagaglio pesante da "ci portiamo anche la tenda che non si sa mai", e le sospensioni reggevano senza farti raschiare i tubi di scarico alla prima cunetta in curva.

Quando, finito il rodaggio (3.500 giri massimo, che in quinta equivalevano sul tachimetro a cento all'ora), cominciavi ad aprire davvero il gas, apprezzavi il fatto che quel telaio senza "culla" né semplice né doppia, svolgeva egregiamente il suo dovere anche nelle curve veloci, e le sospensioni Ceroni facevano la loro parte. Anzi, sul veloce, infilare una traiettoria era anche più facile, bastava pensarci per tempo. La mia prima Laverda 750, acquistata a rate di 50 mila lire al mese nell'inverno del 1969, doveva aiutarmi a dimenticare un Norton Commando che regalmente aveva deciso di farsi saltare le bronzine dopo soli 3.000 chilometri: ci riuscì definitivamente una mattina di febbraio, a Monza.

La pista, che allora si chiamava "circuitone stradale" per distinguerlo da quello con le due curve sopraelevate in uso fino a pochi anni prima, non era interrotta ancora dalla variante dopo il box. La Laverda galoppava a settemila giri sul rettilineo delle tribune e si infilava senza un'indisione, soltanto abbassando un po' il colone gommatto Metzeler, nella curva grande ombreggiata dalle robinie. Sotto lo stivale sentivi la pedana destra che si consumava dolcemente sull'asfalto. Poi altre strisciate, più decise: alla prima e alla seconda di Lesmo e, soprattutto, alla parabolica, che sembrava studiata apposta per tirare tutta la terza. Giravi un'ora (1.500 lire), e quando lasciavi il circuito, la Laverda esalava un bel tepore, il motore teneva ancora il minimo a 900 giri, lo scarico era trasparente come aria alpina, e i freni frenavano ancora.

Riconoscente stupore

Capisco che quel nostro riconoscente stupore verso una moto che dopo una sola ora di marcia, per quanto sportiva, non andava in pezzi, oggi fa sorridere. Ma allora no: allora una moto che non rompeva lacrimando olio non era



• Il prototipo 650 del '66 (sopra) e quello della 750 del '67 (sotto). In basso, la versione definitiva delle GT 750 in una foto del '69.



una moto, era quasi un miracolo. E poi c'era la dolce musica dei ricambi. Esagerando con una Laverda, l'avrete capito, finire a terra era facile assai. Specie sul misto stretto, un po' di ghiaia sull'asfalto o una spruzzata di pioggia imponevano rallentamenti da neofiti anche a chi, di solito, ci sapeva fare. Così ogni tanto anche chi ci sapeva fare si trovava a dover sostituire un carter laterale graffiato, un fanalino o il serbatoio ammaccato, una leva del manubrio contorta come un cucchiaino di Uri Geller.

Ventiquattr'ore bastavano a ottenere il pezzo

nuovo. Ventiquattr'ore e un prezzo non da rapina. In principio, come dicevo, furono i delusi dalle inglesi a decretare il successo della Laverda. Ma in breve tempo dai concessionari del marchio di Breganze cominciò a bazzicare gente che in moto non era mai salita, attratta proprio dall'affidabilità. Ricordo Renato Pozzetto che aveva addobbato una 750 S come un albero di Natale, con borsoni e lampade e manubrio che ricordavano una Harley-Davidson accessoriata da un mandriano, ammesso che ai mandriani piaccia accessoriare le Harley-Davidson. Fu in assoluto la più pacchiana Laver-

La successione dei modelli

GT: 1968-1975. Le prime moto nascono con questa sigla (allora molto in voga) e sono di 650 cc. Dal 1968 la cilindrata passa a 750 cc e, con poche varianti estetiche, le GT rimangono in listino fino al '75. Le GT sono caratterizzate dal manubrio alto, dalla sella biposto e dal portapacchi posto sul serbatoio.

S: 1969-1970. Deriva dalla GT, ma presenta molte varianti. Esteticamente si riconosce per la singolare sella monoposto con codino e per il serbatoio svasato con le ginocchiere in gomma. I parafanghi hanno lo spigolo arrotondato, la forcella è inizialmente protetta da soffiotti in gomma, gli scarichi sono collegati tra loro e il manubrio è basso. Il cambio ha rapporti ravvicinati, i freni sono più potenti, il motore eroga parecchi CV in più.

SF/0 prima serie: 1970-1971. La chiamiamo "zero" per distinguerla dalla SF/1 e prima serie per differenziarla dalla succes-

le di tipo lungo.

SF/1: 1972-1973. Lo sviluppo rispetto alla precedente è notevole ed è forse il modello più apprezzato di tutta la serie. Esteticamente si riconosce per il serbatoio slanciato e per il bauletto nel codone. Molto più moderni anche il faro appiattito CEV (del '73) e la strumentazione Nippon Denso giapponese. Grasse modifiche nel motore. Valvole carburatori e scarichi maggiorati. Rispettivamente 41,5 e 35,5 (anziché 38 e 34 mm), 36 (anziché 30) e 40 (anziché 36). Compressione ridotta da 9,6 a 8,9, potenza aumentata a 66 CV. La chiave di contatto si trova tra gli strumenti. Il perno del forcellone ruota su bronzine invece dei silentbloc per irrigidire il retrotreno. Il cavo della frizione è più scorrevole grazie alla guaina in teflon.

SF/2: 1973-1974. Risulta modificata in maniera non sostanziale rispetto alla versione precedente. L'unica vera novità è rappresentata dal freno a disco anteriore e singolo (a richiesta si può avere quello doppio).

SF/3: 1975-1978. È il canto del cigno per la serie 750. Le energie della Casa si concentrano infatti su altri modelli. La principale variante rispetto alla serie precedente è data dalle ruote a cinque razze. Esteticamente aggiornata con il codino dietro la sella, ha i tre freni a disco e l'accensione elettronica.

Esiste poi la 750 GTL che ha proseguito la serie GT per qualche anno dopo il 1974, ma con scarsa rilevanza. È stata impiegata dalla Polizia italiana ma anche da molte polizie straniere. Le modifiche rispetto alle GT comprendevano: il serbatoio più capiente, il sellone modificato, i fianchetti raccordati con il serbatoio e un maniglione dietro la sella. La versione speciale per le polizie era colorata solitamente di rosso e di blu e adottava anche parabrezza, sella monoposto e paragambe.

• La S del '69-'70 (a sinistra) e l'ultima versione della SF 750, la 3 del '76.



siva, modello di transizione. Anche la "zero" prima serie ha, come la S, il serbatoio con le svasature mentre in tutte le altre serie diventerà liscio. Molti i miglioramenti rispetto alla S, soprattutto per quanto riguarda l'abbassamento del baricentro a favorire la maneggevolezza che tanto manca alla sorella più anziana. Il telaio viene abbassato di 2 centimetri e il motore di 4. La forcella è meno inclinata (28° invece di 29°) e non ha soffiotti. La ruota posteriore ha il perno sfilabile per facilitare lo smontaggio, mentre il forcellone viene irrobustito e cambia la curvatura degli scarichi per permettere pieghe più accentuate. Gli ammortizzatori posteriori diventano quasi verticali. Cambiano anche il tappo del serbatoio e le trombe. Ma il particolare fondamentale, che darà addirittura la sigla al modello (Super Freni), sono i nuovi freni progettati dalla Laverda.

SF/0 seconda serie: 1971-1972. Rispetto alla prima serie il serbatoio si presenta maggiormente slanciato ma resta il fana-



I prezzi

I primi esemplari vengono posti in vendita nel '68 a 710.000 lire, prezzo molto concorrenziale rispetto a quello delle maxi-moto tedesche e inglesi (le giapponesi non c'erano ancora). Tuttavia già nel '69 c'è un sensibile aumento, come si vede nella riproduzione della pagina pubblicitaria che accompagna queste note. Nel '70 altra escalation (840.000 lire per la GT e 940.000 per la S), poi si sfonda il tetto del milione quando arriva l'IVA (1° gennaio '73): il prezzo della SF è 1.227.000 lire. Poi è un continuo crescendo sempre per le varie versioni SF: 1.392.000 nel '74, 1.846.000 nel '75, 2.544.000 nel '76, 2.641.000 nel '77 e 2.975.000 nel '78, che è l'ultimo anno in cui la Laverda 750 compare nel listino.



da in circolazione a Milano, dove peraltro venne vista circolare assai poco. Noialtri, che ce la tiravamo da "sportivi", alla Laverda imponemmo quasi subito un bel marmocchio Menani in due pezzi, vero strumento di tortura che ti stritolava le dita quando dovevi sterzare da fermo e che sotto i 140 all'ora ti spezzava le braccia e le reni. In compenso la disgraziata fidanzata che viaggiava con te era costretta a dolorosi contorsionismi per appoggiarsi alla tua schiena, mentre le sue ginocchia sfioravano le ascelle. Ma a noi (e magari anche alle fidanzate) piaceva così. Però la prima immagine che associò alla mia prima Laverda non sono le gradassate a Monza, né le passeggiate che finivano in camporella, ma un barattolino

Le prestazioni

La prima prova strumentale delle maxi-moto eseguita in Italia è quella di *Motociclismo*, pubblicata sul fascicolo di settembre '72. Sono messe a confronto Ducati GT 750, Honda CB 750 F, Kawasaki H2 750, Laverda SF 750, Moto Guzzi V7 Sport e Suzuki GT 750 J, cioè tutte quelle presenti allora sul mercato. Un bell'assortimento, soprattutto in fatto di motori. Ebbene, in questa prova la Laverda ottiene i risultati peggiori (per esempio 13"930 sui 400 metri da fermo, con uscita a 137,400 km/h), quando la Kawasaki triclindrica due tempi fa meglio di tutte con 12"170 e 157,290 km/h. Ma oggi possiamo rivelare un retroscena: Massimo Laverda era contrario a questa prova comparativa e ci aveva quindi negato la

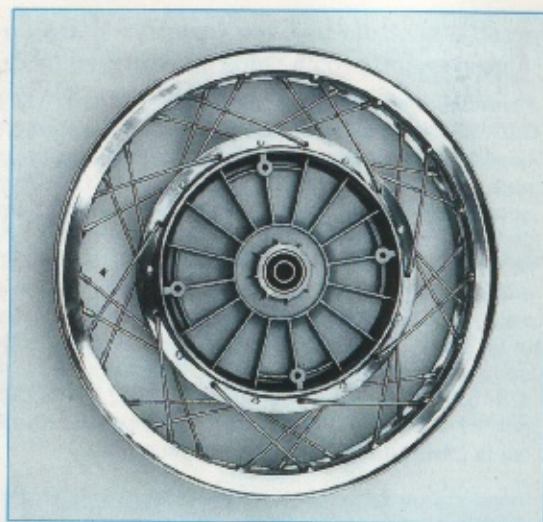
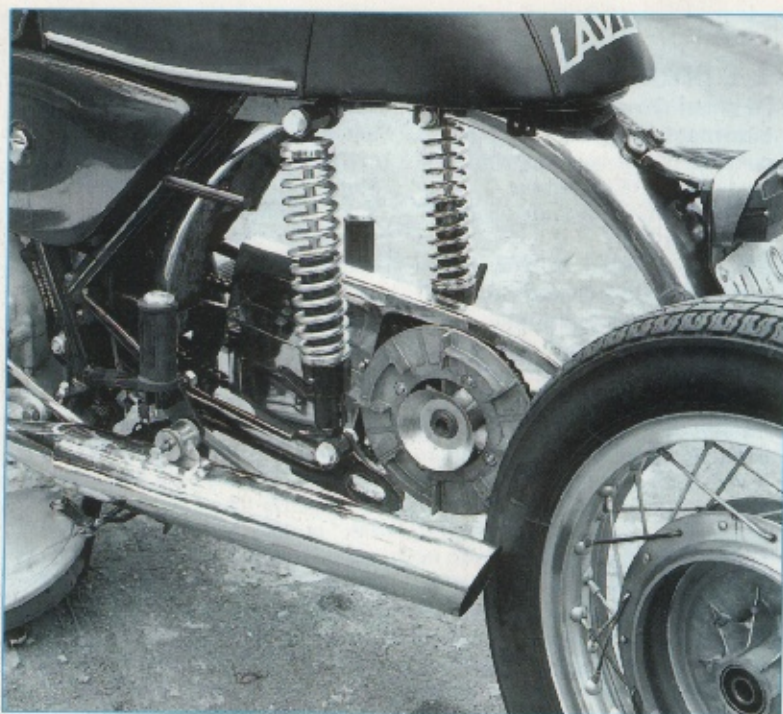
moto. Così per non "bucare", come si dice in gergo, all'ultimo momento ce ne eravamo fatta prestare una dal concessionario milanese L'Abruzzi e certamente questa moto non era nelle migliori condizioni. Soprattutto nelle prove di accelerazione la Laverda ha sempre sofferto il peso piuttosto elevato (oltre 220 kg), comunque la versione SF ci ha dato nel '73 questi risultati: 13"272 sui quattrocento metri da fermo e 195 km/h a 7.600 giri, due valori che resteranno insuperati anche per le successive versioni. Per quanto riguarda potenza e coppia, in assenza di prove strumentali (anche sulla stampa estera), ricordiamo che la Laverda denunciava 66 CV a 7.300 giri e 6,1 kgm a 6.000 giri.

chiaro con una crema che puzzava di canfora che un massaggiatore mi aveva indicato come miracolosa contro le tendiniti. Perché se guidare una Laverda era duro, usare la sua frizione nel traffico della città poteva provocare - e li provocava - gemiti di dolore.

Non ho mai capito perché la frizione della Laverda fosse la più dura frizione mai montata su una due ruote. I tecnici di Breganze, in realtà, mi fornirono più volte doviziose spiegazioni tecniche dalle quali si evinceva che il sistema di leve, molle, dischi, spinte e contropinte della 750 S in realtà non era dissimile da quello generalmente adottato dalle altre Case, e che quindi era "impossibile" - dicevano proprio così, scuotendo la testa: «impossibile» - che l'azionamento richiedesse più fatica. Io cercavo di autoconvincermi, non immaginate con quanto impegno, ma la frizione non si am-

• Alla pista Pirelli nel '73 per verificare le prestazioni velocistiche. Nella foto una partenza allo sprint per i 400 metri da fermo.





• I freni brevetto Laverda applicati dalla SF (Super Freni) dal '70 in poi. Le ganasce e le corone d'attrito sono racchiuse e protette entro un apposito involucro ma, nello stesso tempo, sono raffreddate mediante alette radiali e uscite d'aria centrifughe. Inedito anche il sistema di azionamento delle ganasce mediante biellette per rendere l'azione più dolce e progressiva.

morbida e la tendinite mi faceva ululare. Anche qui, però, la bestiolona di Breganze cercava di farsi perdonare: aveva un cambio obbediente e preciso che, a saperci fare, appena eri in movimento, potevi comandare ignorando la frizione. Un "rimedio" che non evitò un buon numero di defezioni, dalle schiere dei

laverdisti, di motociclisti stoltamente convinti che guidare una moto non debba per forza essere pura sofferenza.

Una mattina non trovai più la Laverda che avevo parcheggiato sotto casa. Sull'asfalto raccolsi le schegge del bloccasterzo e cominciai a fare i conti di quanto avrei dovuto aggiungere

I dati tecnici (versione SF/1)

Motore: bicilindrico quattro tempi a cilindri affiancati fronte marcia inclinati in avanti di 25°, fusi in blocco, teste e cilindri in lega leggera con camicie riportate in ghisa speciale; distribuzione monoalbero in testa comandata da catena duplex scorrente al centro dei cilindri; manovelle a 360°. Alesaggio e corsa mm 80x74x2 = 743,922 cc. Compressione 8,1:1. Potenza 66 CV a 7.300 giri.

Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 45° prima del PMS e chiude 70° dopo il PMI; scarico apre 65° prima del PMI e chiude 52° dopo il PMS. Valvola di aspirazione inclinata di 32°30', diam. 41,5 mm; valvola di scarico inclinata di 37°30', diam. 35,5 mm. Gioco di funzionamento (a freddo) e gioco per controllo messa in fase, mm 0,15 aspirazione e scarico.

Accensione: a batteria 12 V con rottore a due coppie di contatti montato sulla sinistra dell'albero motore e bobina singola per ogni candela. Anticipo minimo 0°; anticipo massimo (automatico) 40°. Apertura tra i contatti mm 0,45. Candele grado termico 260 scala Bosch, distanza tra le punte 0,7 mm.

Lubrificazione: forzata con pompa ad ingranaggi, olio nella sottocoppa del carter, capacità 3 kg olio Shell Super 10W-40, sostituzione ogni 2.500 km, sostituzione filtro ogni 10.000 km.

Alimentazione: a caduta. Benzina Super. Capacità serbatoio 19 lt, di cui riserva 2,5 lt.

Carburatori: due Dellorto PHF 36 AS (sinistro) e PHF 36 AD (destro), con vaschetta centrale e pompetta di ripresa. Diffusore 36 mm, getto max 140, getto min. 60, valvola gas 40, spillo conico K2 alla 2ª tacca, polverizzatore 265, vite aria aperta un giro e mezzo.

Cambio: in blocco a 5 rapporti, comandato a leva singola sulla destra, con ingranaggi dritti a innesti frontali e quinta in presa diretta. Rapporti interni: 2,619:1 in prima, 1,883:1 in seconda, 1,374:1 in terza, 1,173:1 in quarta, 1:1 in quinta.

Trasmissioni: primaria a catena triplex sulla sinistra, rapporto 2,2:1 (denti 25/55); secondaria a catena semplice sulla destra mis. 5/8" x 9,6, rapporto 2,10:1 (denti 19/40). Rapporti totali di trasmissione 12,099:1 in prima, 8,699:1 in seconda, 6,347:1 in terza, 5,419:1 in quarta, 4,62:1 in quinta.

Sospensioni: forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici a doppio effetto incorporati; contenuto 170 cc olio Shell Tellus 33 per gambo. Sospensione posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori teleidraulici.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera WM 3-18; pneumatico anteriore Metzeler Rille 10 3,50-18 (press. 2 atm); pneumatico posteriore Metzeler Block C6 4,00-18 (press. 2,2 atm).

Freni: a tamburo centrale in lega leggera a doppia camma, diam. 230 mm x 30 ant. e post.

Impianto elettrico: a 12 V alimentato da dinamo Bosch da 150 W comandata da cinghietta sulla destra. Batteria Bosch 27 Ah. Motorino di avviamento elettrico. Faro anteriore Bosch con lampada 40/45 W e lampada posizione 3 W. Fanalino posteriore e stop con lampada bilux 5/20 W. Spie dinamo, luci e folle del cambio. Lampade illuminazione strumenti.

Dimensioni e peso: lunghezza 2,2 m; passo 1,465 m; larghezza (manubrio) 0,675 m; altezza (manubrio) 1 m; altezza massima 1 m; altezza sella 0,81 m; altezza pedane 0,36 m; altezza minima da terra 0,15 m; peso 218 kg.



• Il tipo di telaio è quello che i giapponesi avrebbero poi chiamato a diamante, cioè con il motore "incastonato" alla testa e nella zona posteriore del carter. Una soluzione per migliorare il posizionamento del baricentro, che comunque resta sempre piuttosto alto.

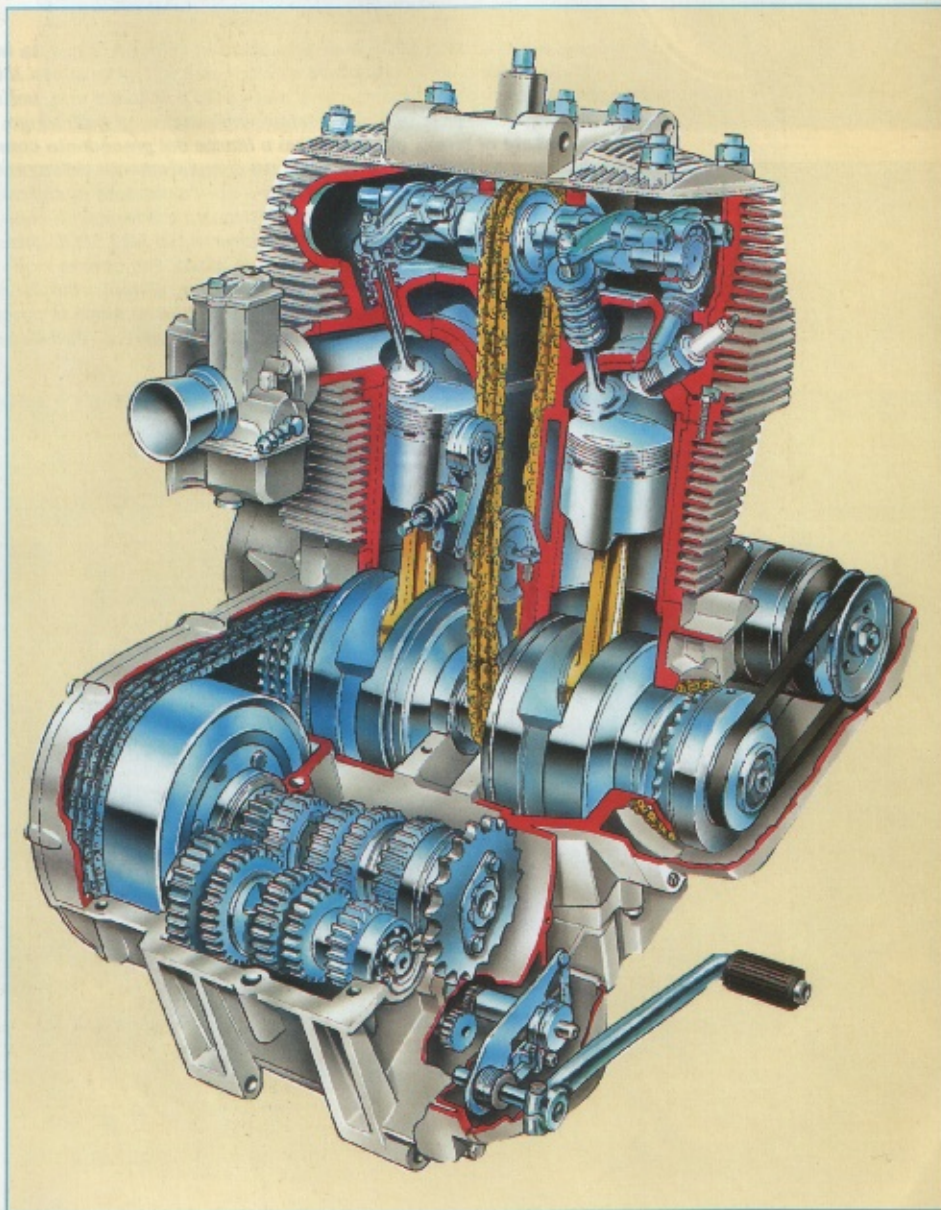
allo strozzinesco risarcimento dell'assicurazione per comprarmene un'altra. Una settimana dopo ricevetti una telefonata dalla caserma dei carabinieri di via Moscova. Un tenente del quale io, allora giovane cronista di "nera", ero diventato amico occupandomi di rapine e morti ammazzati, ghignava nel microfono: «Mi devi una cena: abbiamo ritrovato la tua moto». Mi informai trepidante: «In che condizione?». Il tenente mi liquidò: «Lo vedrai...».

Ladro incauto

Andai in caserma, e non era un bel vedere. Gli steli della forcella erano spezzati come rami secchi, la ruota anteriore sembrava uscita da una pressa, il sellone divelto, il serbatoio schiacciato a destra, sinistra e anche sopra, circostanze che riuscii a spiegarmi solo quando il tenente mi raccontò che la moto, la notte prima, era letteralmente decollata dopo aver investito una catasta di traversine del tram dalle parti di Affori. «Gli uomini della pattuglia», rievocò il tenente, «hanno cominciato a inseguire il ladro perché aveva saltato un semaforo rosso. Alla prima curva è andato dritto. È un miracolo che non ci abbia rimesso la pelle: è un ragazzo incensurato di vent'anni».

Non era facile guidare una Laverda.

• Semplice e robusta la meccanica. È un motore ampiamente "sottoquadro". La catena triplex della primaria diventerà poi duplex come quella della distribuzione. Il motorino elettrico di avviamento è posto sul dorso del carter, dietro i cilindri. Davanti c'è la dinamo comandata a cinghia, a sinistra il rottore per l'accensione. Una curiosità: il tamburo della frizione all'interno della trasmissione primaria.



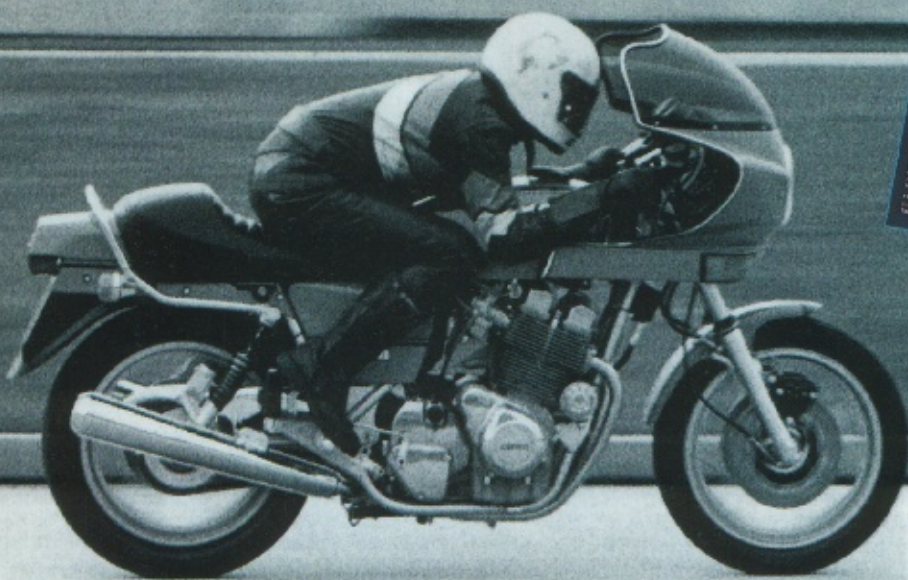
Nuda e vestita

La tre cilindri veneta nasce mettendo ben in mostra la possente muscolatura, poi si veste ma lasciando sempre in vista il blocco motore. Una decina di versioni e due cilindrata in quindici anni a partire dal '72, prodotte in totale circa 14.500 moto. Problematiche e retroscena

DI GIORGIO SARTI

Nella vita di tutti noi c'è un giorno in cui le stesse persone che fino al giorno prima ci davano del "tu" senza quasi accorgersi passano al "lei". A noi è successo con l'abituale benzinaio quando, più o meno vent'anni fa, ci siamo presentati per il pieno con una Jota 1000 nuova fiammante. L'arrivo di quella che negli anni

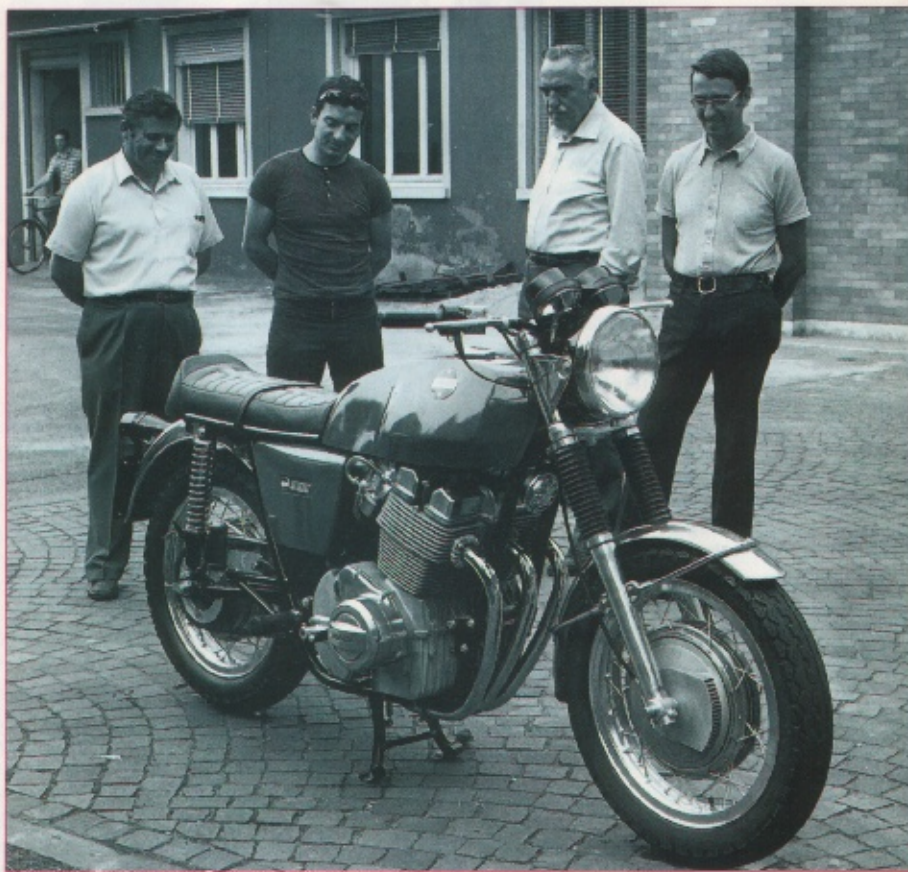
• Un pieghevole della Jota 1000 e un passaggio in velocità di questa moto che *Motociclismo* così presentava all'inizio dell'81: «Alla nuova Jota 1000 sono stati apportati numerosi aggiornamenti meccanici e stilistici che, unitamente alla ciclistica di prim'ordine, ne fanno una sportiva di gran rango. Nuovo il cupolino, fissato al telaio, più protettivo e filante del precedente come pure il codino e la sella. La testa è stata completamente ridisegnata con condotti e valvole maggiorate; la frizione è ora comandata idraulicamente come sulla 1200 TS, mentre accensione elettronica e alternatore sono stati separati e disposti uno per parte sotto i carter laterali. La Jota 1000 gommata con i Pirelli Phantom costa 5.702.500 chiavi in mano. Per questo modello è disponibile un kit di potenziamento (alberi a camme, pistoni, complesso di scarico) venduto a 367.700 lire, IVA compresa, che ne eleva la potenza da 75 a 85 CV e la velocità massima da 210 a 230 km/ora (dati Casa)».



Semanta era la maxi più maxi di tutte, è stato sufficiente a mettere sull'attenti l'addetto. E - particolare del tutto eccezionale - il benzinaio aveva persino interrotto la chiacchiera che lo stava assorbendo per venire a dare un'occhiata da vicino. Persino l'interlocutore, tutt'altro che appassionato di moto, aveva dovuto convenire sull'eccezionalità del mezzo.

Naturalmente avevano ragione. I commenti ultra-lusinghieri erano del tutto dovuti nel caso della Jota. Nome peraltro assolutamente azzeccato, dato che si riferisce a una danza spagnola, di quelle che fanno scorrere la sangria nelle vene e sprizzano energia in quantità industriale. Per essere precisi l'energia della Jota, mai ufficialmente dichiarata dalla Laverda, era di oltre 80 cavalli. Però di quelli gitani, selvaggi e focosi, sempre pronti a lanciarsi in corse sfrenate nella sierra.

Ma la Jota dava il meglio di sé sui curvoni automobilistici, così come nei lunghi rettilinei a macchina spalancata. Sul misto, invece, l'andatura



— Nel fotocolor, la Mille prima versione del '72 e la RGS di dieci anni dopo. Nel bianco e nero una delle primissime Mille uscite dallo stabilimento di via Mazzini con, da sinistra, Luciano Zen, Roberto Dall'ora, il dottor Francesco Laverda e Massimo Laverda.



• Un collaudatore al rientro in fabbrica dopo un lungo giro di prova con il prototipo finale della Mille. Foto dell'estate '71. I coperchi delle valvole verranno poi cambiati.



La successione dei modelli

• Le prime Mille tre cilindri costruite costituiscono un lotto di produzione di soli 50 esemplari. Sono caratterizzate da manovellismo a 360-180°, dal freno anteriore a tamburo, dal serbatoio in fibra di vetro e dallo scarico singolo (1972). La prima serie Mille in normale produzione presenta ancora il freno a tamburo anteriore, ma ora il serbatoio è in lamiera, il manubrio è regolabile, la sella è più bassa di 2 cm e lo scarico è tre-in-due. Gli anni di produzione sono 1972-1973.

• Mille 2° serie, 1974-1975

Le modifiche riguardano soprattutto il freno anteriore, che è un doppio disco Brembo. Viene aggiunto un radiatore dell'olio e spariscono i soffiotti dalla forcella.

• Mille 3° serie, 1976-1977

Esteticamente questa versione si riconosce per il freno a disco posteriore, le ruote a razze e il codino dietro alla sella.

• Mille Jota/180°, 1977-1981

Prende il nome di una danza spagnola questa versione di transizione prima di passare ai motori a 120°. Ha un nuovo telaio, una sospensione posteriore con ammortizzatori più inclinati e una semicarena. Inoltre il comando della frizione è idraulico. Telaio argento, carena arancio.

• Mille Jota, 1982-1983

Il manovellismo diventa a 120°. Cambiano anche i fianchetti (più piccoli) e la strumentazione (più completa). Molto apprezzati i nuovi colori sfumati al nero, rosso oppure grigio.

• Mille RGS, 1982-1986

Capostipite di una nuova generazione, tutta riconoscibile per via della semicarena molto ben profilata. La RGS è riconoscibile per il bocchettone di rifornimento inserito nel cupolino, una soluzione costosa che verrà abbandonata negli altri modelli. Il codone permette di trasformare la sella in biposto. Colore rosso.

• Mille RGA, 1984-1986

Versione economica della RGS, ha soltanto un cupolino con spoiler in luogo della semicarena. Ha il faro tondo, il manubrio rialza-

to e la sella doppia. Viene prodotta soprattutto per il mercato inglese, come la successiva. Colore azzurro.

• Mille RGA/Jota, 1984-1986

Come la RGA, ma in versione un po' più sportiva, con manubrio abbassato e scarichi neri. Colore arancio.

• Mille RGS Executive, 1984-1986

Versione "gran turismo" della RGS, con le borse laterali aerodinamiche e in tinta con la carrozzeria, argento.

• Mille RGS Corsa, 1984-1986

Versione leggermente potenziata della RGS, con 98 CV. Colore nero.

• Mille SFC, 1985-1986

Versione particolarmente raffinata della RGS, costruita in piccola serie e soprattutto per i mercati esteri. Il telaio è oro, gli strumenti hanno un supporto alleggerito e hanno una scala bianca (la RGS ha gli strumenti quadrati e la scala nera). Il serbatoio presenta un doppio bocchettone. Presenta la scritta SFC sul forcello. Colore rosso.

• 1200 T, 1978-1981

Per ampliare la gamma viene maggiorata la cilindrata con lo scopo di rendere la tre cilindri più adatta al gran turismo. La T ha un motore più elastico, un nuovo telaio con ammortizzatori posteriori più inclinati, un serbatoio più capiente, manubrio rialzato e sella più ampia. Colori: azzurro oppure rosso con strisce arancio.

• 1200 TS, 1978-1982

Versione decisamente da gran turismo, presenta una semicarena con ampie pannellature laterali e codone. Colore argento con doppi filetti rossi.



• Alfa e Omega della Laverda tre cilindri, dalla prima versione del '72 alla SFC dell'86 che conclude il ciclo (sopra).



Problemi e soluzioni

Eccoci ancora a colloquio con Massimo Laverda per conoscere genesi e retroscena di questa moto.

Perché tre cilindri?

«A cavallo del '70 si prevedeva un'ulteriore escalation delle cilindrate, ma portare a 1000 la nostra bicilindrica era semplicemente improponibile. Luciano Zen avrebbe voluto fare una quattro cilindri ma subito dopo è uscita la Kawasaki bialbero 900, che era veramente bella e difficile da superare. Poi non volevamo accodarci ai giapponesi, così abbiamo scelto la soluzione a tre cilindri anche per contenere peso e dimensioni rispetto al quattro. Abbiamo cominciato attaccando un cilindro al 750, ma abbiamo incontrato grossi problemi di fusione volendo conservare le stesse forme, con le alette così vicine. Poi abbiamo provato la distribuzione bialbero a cinghia ma abbiamo dovuto scartarla per motivi di estetica; non potendo stare tra un cilindro e l'altro, l'avevamo messa a destra ma il coperchio stava malissimo. Infine abbiamo scelto la soluzione bialbero a catena centrale, che aveva anche il vantaggio di dimezzare il volume della testata riducendo l'altezza del motore. E poi un bialbero è sempre più performante».

Perché il motore nasce con le manovelle esterne a 360 gradi e quella interna a 180, una "fasatura" senza precedenti?

«Per motivi di raffreddamento i cilindri erano piuttosto spazati, inoltre c'era il passaggio per la catena di distribuzione. Così l'albero motore è venuto largo e pesante. La fasatura inconsueta è stata escogitata per ridurre le vibrazioni e le flessioni delle estremità dell'albero».

Successivamente però l'avete rinnegata, passando alla classica "spaziatura" a 120 gradi...

«Ma in contemporanea abbiamo montato il motore elasticamente per combattere le vibrazioni. Così la rumorosità di scari-

co è diventata più equilibrata e simpatica. Con il sistema precedente il motore sembrava un quattro che va a tre». Perché avete lamentato tanti problemi di accensione anche a produzione inoltrata?

«Per colpa di un maledettissimo tiristore made in USA particolarmente sensibile all'umidità. Faceva parte della centralina elettronica Bosch, era sigillato ma bastava niente e bloccava tutto. Abbiamo dovuto sostituire una quantità di centraline senza sapere se l'operazione avrebbe sistemato il guaio. Un incubo». Perché avete continuato con le calotte in ghisa nelle camere di scoppio, secondo una soluzione introdotta sulla 200 bicilindrica del '61 e poi trasferita sulle 750?

«Fino ai 100 CV/litro non è male trattenere un po' il calore, come fanno le calotte di ghisa, perché il calore è potenza. Inoltre le calotte venivano annegate di fusione nella lega leggera della testata, semplificando il procedimento costruttivo. Infine controllavano bene le dilatazioni sotto stress termico, si dimostravano pressoché invulnerabili anche in caso di rottura valvole e non davano problemi con le sedi».

Perché dopo il telaio a diamante della 750 (che aveva dato ottima prova anche in gara) avete scelto un classico doppia culla? Sembra un'involuzione...

«Con la distribuzione bialbero era impossibile "prendere il motore per la testa" come sul 750 monoalbero perché poi ci sarebbero state grosse difficoltà per accedere agli organi della distribuzione».

Perché la moto era così dura da inserire in curva?

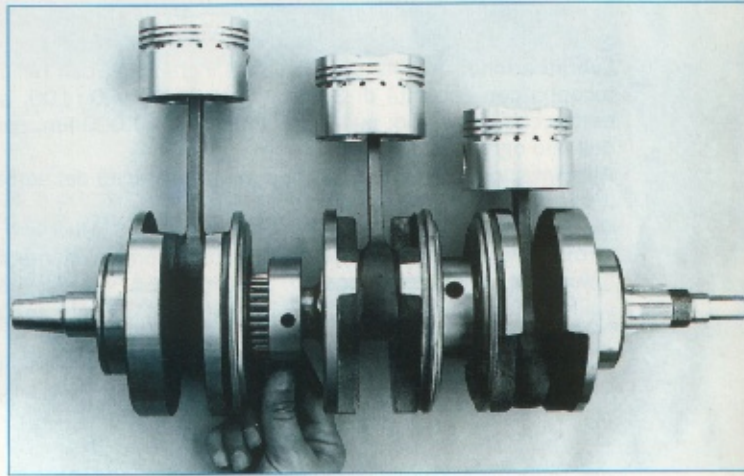
«L'albero motore molto largo e pesante, per giunta con l'alternatore a sinistra e l'avviamento elettrico a destra, costituiva un'imponente massa giroscopica che, ovviamente, opponeva resistenza alle modifiche di traiettoria».

e le giapponesi quattro cilindri XS 1100 Yamaha, GSX 1100 Suzuki e ST 1000 Kawasaki. La Honda era un po' outsider per via dei suoi sei cilindri, con la CBX. Poche erano più veloci, nessuna così affascinante per il motociclista appassionato del mezzo tutto sostanza e poca apparenza. E quel suo motore zoppicante con il manovellismo a 180° non era certo un difetto, al massimo una caratteristica. Tanto è vero che la serie successiva, a 120°, era sì più

• Contrariamente a quello della 750, il telaio è di tipo convenzionale, a doppia culla chiusa, con rinforzo dietro il canotto di sterzo e maniglia di sollevamento sulla destra.



• In basso, a confronto gli alberi motori con diversa collocazione delle manovelle: a sinistra la prima versione con quelle laterali a 360 gradi e quella centrale a 180, a destra la seconda versione con manovelle nella classica sistemazione equamente spaziata di 120 gradi. Si vede anche un cuscinetto di banco a rulli.





• La frizione a comando idraulico applicata nell'80 è un'esclusività mondiale Laverda. Un apprezzabile miglioramento, anche se la manovra richiede sempre un certo sforzo.

fluida ma aveva perso quel carattere così tipico che faceva tanto brutale.

E poi, volete mettere la frizione? Nonostante si fosse appena passati al comando idraulico - effetto della modifica praticamente nullo - ci volevano due mani per azionarla come si deve. E davanti all'amico filo-giapponese si diceva sempre "tira qua". Se aveva dietro una fanciulla questa vi avrebbe ammirato più dei cacciatori di leoni dei racconti di Hemingway. "Complimenti, non è per tutti!" recitava la pubblicità Laverda dell'epoca illustrando la Jota in piega. E noi, come al solito, abboc-

cavamo a queste provocazioni-lusinghe per dimostrare che sì, perbacco, una moto con gli steroidi come questa Mille era davvero alla nostra portata.

Sella alta? Bastava inclinarsi appena ai semafori e anche noi piccoletti ce la potevamo cavare. Vibrazioni a 5.000 giri da far tremare i polsi? Ci spingevamo a un regime subito superiore. Strumentazione sorpassata? Ma cosa guardate, il motore o queste inezie? Sospensioni rigide da far ballare i denti? Il vero motociclista si vede sui curvoni da quinta piena, non sul pavé cittadino.

Scuola italiana

Comunque la si guardasse la Jota era insomma una moto straricca di personalità, di quelle che potevano solo piacere o non piacere. Certo, le frecce del cupolino prese dalla Vespa PX facevano gridare vendetta, ma nel complesso anche esteticamente rappresentava quella scuola italiana che a tanti anni di distanza fa ancora piacere osservare. Non così si può dire di tante sue concorrenti, magari perfette giapponesi, allora ammirate per i loro scintillanti quattro cilindri e oggi trascurate nei vari mercatini per moto d'epoca.

Invece la Jota rimane un classico. Abbiamo avuto l'occasione di provarne una dopo tanti anni e abbiamo risentito subito quella vam-

I dati tecnici (versione 1972)

Motore: a quattro tempi e tre cilindri paralleli fronte marcia inclinati in avanti di 20°, fusi in blocco, teste e cilindri in lega leggera con camicie riportate in ghisa speciale; distribuzione a catena semplice con doppio albero a camme in testa, posta tra il secondo e il terzo cilindro da sinistra; manovellismo a 180° con due pistoni al PMS e uno al PMI. Alesaggio e corsa 75x74 = 980,76 cc.

Diagramma di distribuzione: aspirazione apre 46° prima del PMS, chiude 82° dopo il PMI, scarico apre 68° PMI, chiude 56° dopo il PMS. Valvola di aspirazione inclinata di 32°30', diametro 38 mm; valvola scarico inclinata di 37°30', diametro 35 mm. Gioco di funzionamento (a freddo) tra valvole e camme, regolabile con apposite pastiglie, di 0,25÷0,35 mm sia all'aspirazione che allo scarico.

Accensione: elettronica ad anticipo automatico e bobine AT esterne: anticipo minimo 18°, massimo 36°. Candele grado termico 240 T2 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,6 mm.

Lubrificazione: forzata con pompa a ingranaggi, olio nella sottocoppa con capacità di 3 kg di Shell-Super M.O. 100, sia in estate che in inverno; pulizia del filtro ogni 10.000 km, cambio dell'olio ogni 2.500 km.

Alimentazione: a caduta, benzina super; capacità del serbatoio lt 17, di cui 3,5 lt come riserva.

Carburatori: 3 Dellorto PHF-32-AD e PHF-32-AS (destro e sinistro) con vaschetta centrale e pompetta di ripresa. Diametro diffusore 32 mm, getto max 120, getto min. 55, valvola gas 60, spillo conico K1 alla 2° tacca. Polverizzatore 265. Vite aria aperta di 1 giro e mezzo.

Cambio: in blocco a 5 rapporti comandato a leva singola sulla

destra con ingranaggi dritti e innesti frontali e quinta in presa diretta. Rapporti interni: I 1:2,618, II 1:1,883, III 1:1,373, IV 1:1,173, V 1:1,1.

Trasmissioni: primaria a catena triplex sulla sinistra, rapporto 1:2,04 (denti 25/51); secondaria a catena semplice sulla destra, mis. 5/8x9,6, numero maglie 106, rapporto 1:2,105 (denti 19/40). Rapporti totali di trasmissione: I 1:11,24, II 1:8,08, III 1:5,89, IV 1:5,03, V 1:4,32.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera di alluminio WM 3-18", pneumatici anteriore e posteriore Dunlop K 81 4,10 H 18", pressioni: senza passeggero 2,00 kg/cm² anteriore e 2,20 kg/cm² posteriore, con passeggero 2,20 e 2,40.

Freni: a tamburo centrale in lega leggera a doppia camma, diametro 230x30 anteriore e posteriore.

Impianto elettrico: a 12 V alimentato da volano alternatore da 100 W, batteria FIAMM 12 V-27 Ah. Motorino avviamento elettrico. Faro anteriore Bosch Ø 200 mm con lampada biluce 12 V 45/50 W e lampada di posizione 12 V-4 W. Fanalino posteriore 1 lampada biluce 12 V-21/5 W.

Dimensioni (in metri) e peso: larghezza 2,180, passo 1,460, altezza manubrio 1,015, larghezza manubrio 0,660, altezza max 1,125, altezza sella 0,78, altezza minima da terra 0,120, altezza pedane 0,290. Peso 214 kg.

Varianti per la versione 1200

Alesaggio 80, cilindrata 1115,89 cc, diagramma di distribuzione aspirazione 48°-83°, scarico 83°-48°, anticipo max accensione 34°, pignone uscita cambio da 16 denti, corona posteriore da 34 denti.

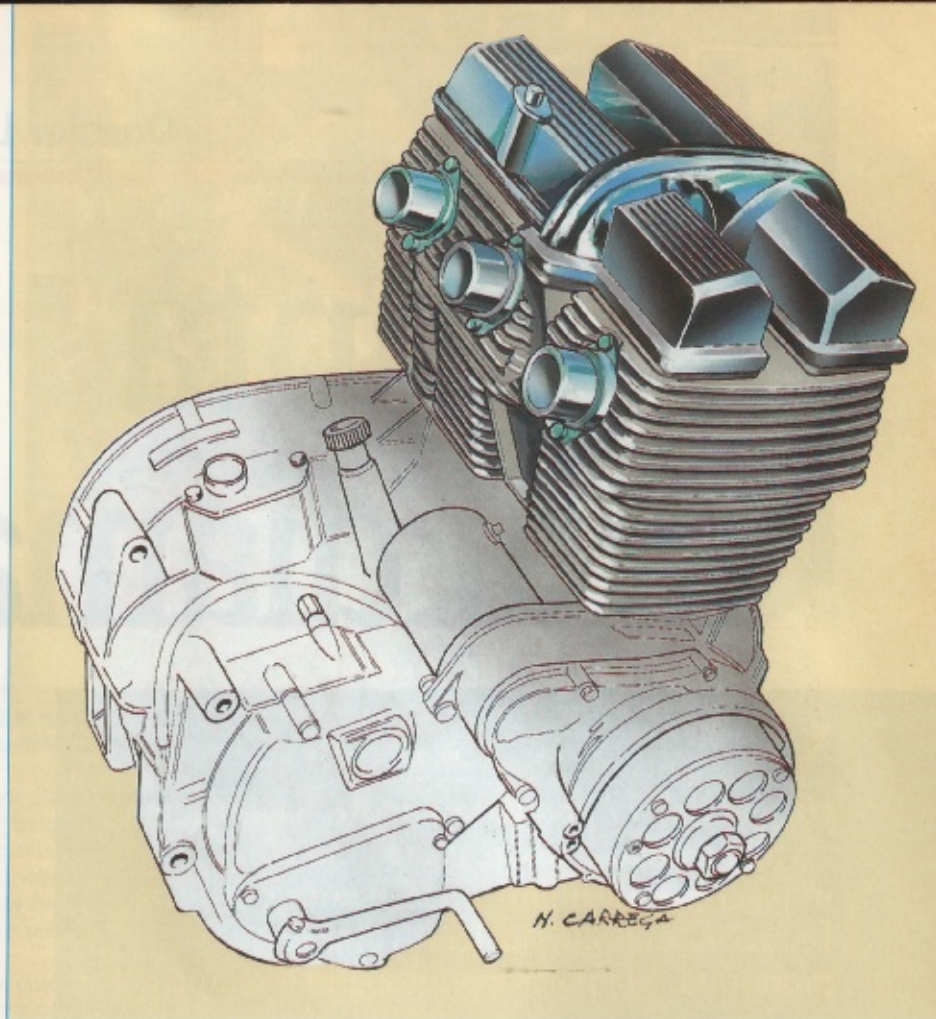
Le prestazioni (verificate)

Dalle prove strumentali di *Motociclismo*: la prima versione compie i 400 metri da fermo in 12"210' con uscita dalla base a 174,557 km/h. Nel '76 questi valori cambiano in 12"079' e 175 km/h. La 1200 provata nel '79 fa 12"014 con uscita a 176,470 km/h, mentre il suo motore sviluppa 76 CV a 7.500 giri alla ruota (86,7 all'albero). La TS 1200 parzialmente carenata dell'80 con la stessa potenza fa 11"980 con uscita a 178,217 km/h. La RGS 1000 dell'82 fa 12"067 sui 400 metri da fermo (uscita a 176,480 km/h) con potenza di 75 CV alla ruota a 8.000 giri (83,11 all'albero: la Laverda ne dichiara 83). Come velocità massima, nel corso degli anni e secondo le versioni si passa da 209,740 ai 221 km/h registrati per la RGS.

• Evidente la parentela del motore con il precedente 750, soprattutto per quanto riguarda trasmissione primaria, distribuzione, cambio e taglio orizzontale del carter. Anche in questo caso si tratta di un "superquadro", che lo diventerà ancor di più con la maggiorazione da 1000 a 1200 cc.

giuta di emozioni che procurava la sua guida. Non parlare delle prestazioni. Oggi una Jota vi farebbe scattare una bella foto Autovelox: dopo 6,4 secondi e togliere la patente dopo 11,2 secondi.

Rude, possente, muscolosa, maschia. In una parola, Jota. Olè.



• I vari allestimenti della 1000 in un pieghevole datato 1983. Una notevole varietà di proposte sulla stessa meccanica.



I prezzi

Quando arriva sul mercato nel '72 la Mille costa 1.593.000 lire IVA compresa, quotazione che è seconda solo a quella della MV S 750 quattro cilindri (1.980.000 lire), mentre tutte le altre maxi-moto costano meno. La Ducati GT 750 è addirittura sotto il milione (960.000 lire), la BMW R75 750 viene 1.240.000 lire, la Honda CB F 1.280.000 lire, la triclindrica Triumph Trident 750 1.350.000 lire. Ma la Laverda vanta maggior potenza e ci-

lindrata. Il prezzo aumenta a 2.522.000 nel '76, a 4.387.000 nel '79, a 7.815.000 con la versione RGS dell'82 che poi va a 9.754.000 nell'85 (10.099.000 per l'Executive con le borse). La 1200 parte da 4.266.000 nel '79, poi sale a 5.960.000 per la TS dell'80. Infine, l'ultima, la SFC 1000 dell'86 conclude la lunga serie a 12.900.000 lire. Sempre restando sopra le quotazioni delle altre maxi-moto.

Punta di diamante

Veramente eccezionale la 1000 sei cilindri del '77 prematuramente accantonata. Avrebbe dovuto essere costruita in piccola serie all'inizio degli anni Novanta. Prezzo 90 milioni, qualcuno l'ha prenotata. Ma purtroppo il sogno è svanito

DI CARLO BIANCHI

Pochissime le moto da corsa che al loro apparire destano il massimo scalpore per la concezione tecnica avanzatissima. Per contarle bastano le dita di una mano. Nell'anteguerra, la Gilera-Rondine 500 quattro cilindri, nel dopoguerra la Moto Guzzi 500 otto cilindri, la Honda 250 sei cilindri (più la consorella 125 cinque cilindri) e, per tornare ancora in Italia, la Laverda 1000 sei cilindri.

La pluricilindrica di Breganze viene presenta-



• Il progettista Ingegnere Giulio Alfieri e la V6 scesa in gara al Bol d'Or '78 con Cereghini e Perugini. A fianco, la moto come è gelosamente conservata oggi presso la Laverda, presentatore d'eccezione Augusto Brettoni. Nella foto in alto di pagina accanto, il primo modello, esposto al salone di Milano '77. È così possibile un confronto, specialmente per quanto riguarda il forcellone, con i perni di oscillazione spostati in avanti e i bracci rinforzati per aumentare la rigidità e ridurre le reazioni di coppia.

ta al salone di Milano nel '77 (dopo due anni di gestazione) con un duplice intendimento: partecipare alle gare di endurance (terreno congeniale alla Laverda) e servire da laboratorio viaggiante per sperimentare nuove tecniche da trasferire alla produzione di serie. Senza trascurare l'eventualità di replicare il fantastico modello per una selezionatissima clientela internazionale.

Da una coraggiosa idea di Massimo Laverda, "tradotta" dal fedelissimo Luciano Zen e dall'ingegner Giulio Alfieri, la V6 è largamente innovativa sia nel motore sia nel telaio: mai si era visto nulla di simile in campo motociclistico. Tra l'altro il motore è modulare e può quin-



Incredibile meteora

Solo una volta in gara la V6, al Bol d'Or di Le Castellet nel settembre '78. Sentiamo com'è andata dal pilota-giornalista Nico Cereghini.

«Correvo con le arancioni di Breganze dal '72, divenni pilota ufficiale Laverda nel '74: prima con le bicilindriche, l'anno dopo con la tre cilindri 1000, concludendo al quinto posto il campionato europeo endurance. Dopo una stagione di stasi, Massimo e Piero Laverda ci mostrarono nell'autunno del '77 la favolosa 1000 sei cilindri; ci sarei montato sopra per la prima volta soltanto un anno dopo, per le prove del Bol d'Or.

«Credo di aver avuto un ruolo non secondario in quell'unica partecipazione. Più che come pilota, in qualità di giornalista che spinse per mesi affinché si disputasse quella ventiquattr'ore, l'ultima del calendario. La moto non era pronta, inutile negarlo: le perplessità dei fratelli Laverda erano giustificate. Era molto pesante, quel primo prototipo, sui 240 kg; poi i rapporti del cambio erano sballati e la carburazione approssimativa. L'ingegner Alfieri (che mi fece subito un'ottima impressione) e il compianto Luciano Zen avevano fatto un magnifico lavoro, considerando i tempi a loro disposizione; ma erano anche i primi a sapere che la probabilità di concludere bene una gara così dura erano limitatissime. In particolare creava preoccupazione l'albero di trasmissione finale.

«Ma alla fine prevalse il partito degli ottimisti: comunque fosse andata la gara sarebbe servita a mettere la moto sotto stress, a raccogliere i parametri utili al suo sviluppo, che purtroppo non sarebbe proseguito per l'imminente crisi dell'azienda.

«Penammo parecchio, nei due giorni di prove, per affinare un po' il bolide. Carlo Perugini e io (i piloti) ci inzuppammo nell'olio che abbondantemente defluiva dallo sfianto per un eccesso di pressione. I tecnici, capeggiati da Zen, fecero miracoli per abbozzare una carburazione soddisfacente: quei sei carburatori verticali, così belli da vedere, non volevano saperne di ac-

cordarsi tra loro. E il consumo era altissimo.

«Ma, nonostante tutto, la sei cilindri aveva più pregi che difetti. Era velocissima e certamente la più potente in pista. L'urlo del suo motore faceva accapponare la pelle. Che importa se in accelerazione arrancava, per il peso e per la rapportatura? E se in staccata la prima non voleva saperne di entrare alle chicane e ci faceva finire quasi immancabilmente dritti nell'erba della via di fuga? Al termine del rettilineo del Mistral (quasi due chilometri di lunghezza), la 1000 Laverda era la più veloce: 278 km/h! Persino la Honda ufficiale di Léon e Chemarin, mattatrice dell'Endurance, era risucchiata dal mostro.

«E la moto si guidava, nonostante il peso. Era bassa, e con le masse centratissime; dentro le "esse" del Castellet, grazie anche alla frizione controrotante, si lasciava buttare di qui e di là senza nessuna fatica. Inoltre non beccheggiava in frenata e in ripresa. Dopo otto ore di gara, intorno a mezzanotte, proprio passando davanti ai box con la quarta inserita, presi una gran sfoltata mandando il motore in fuorigiri. Mi diedi mentalmente del cretino, ma non avevo colpa: si era rotto il giunto cardanico vicino al motore».

• Nico Cereghini in gara al Bol d'Or '78 con la V6.

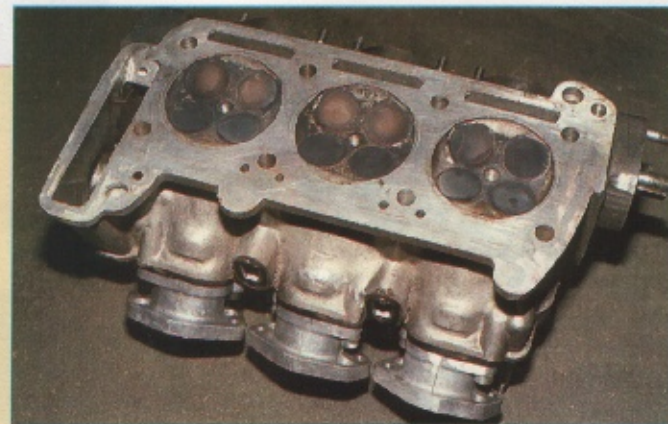
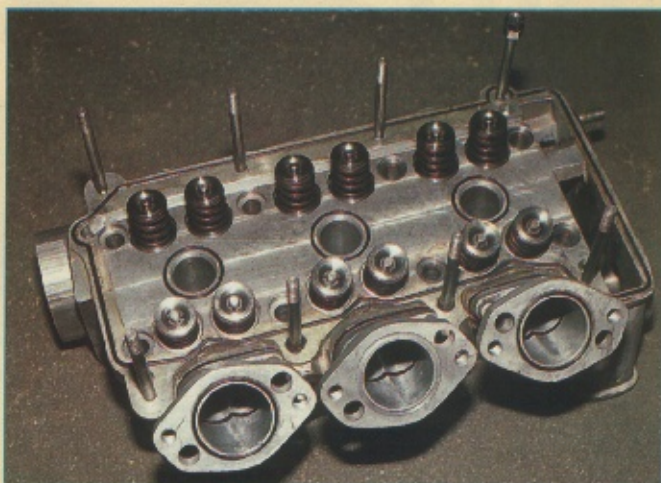


di essere "ridotto" a tre cilindri. Purtroppo la V6 vive solo il breve spazio di una stagione o poco più: la crisi dell'azienda veneta è infatti alle porte e mancano le risorse per portare avanti seriamente il meraviglioso progetto, anche se Luciano Zen tenta qualche aggiornamento come la trasmissione fina-

le a catena inserendo una coppia conica all'uscita del motore. Così la V6 viene parcheggiata nella *reception* a dimostrazione della fertilità e dello spirito della casa. Ma la sospirata ripresa dello sviluppo non giunge mai, anzi la Laverda passa di mano ed entra in un lungo periodo di confusione gestionale.

Endoscopia

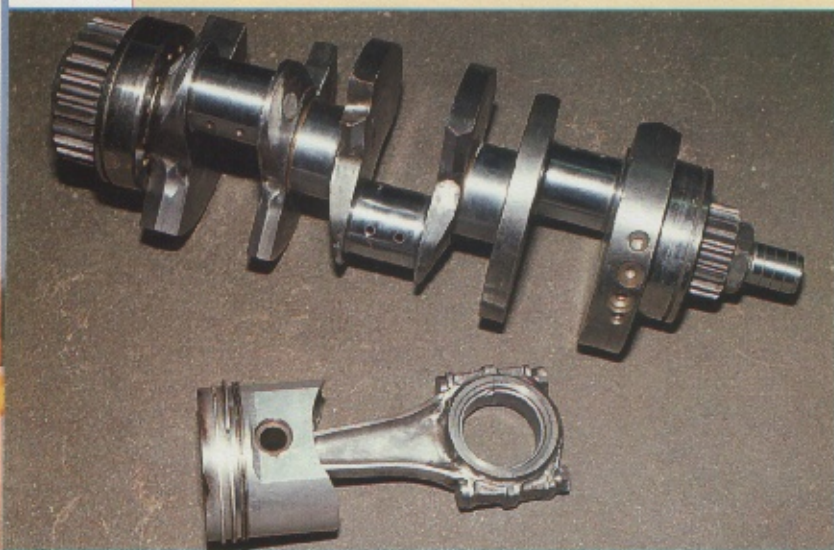
I pezzi più importanti del motore dimostrano l'altissimo livello del progetto, che detiene tuttora punti di validità nonostante sia ormai vecchio di oltre vent'anni.



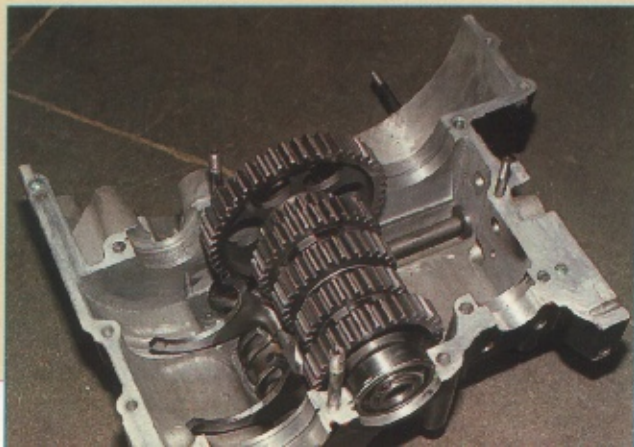
• Sopra e sotto di una testata. Le quattro valvole sono moderatamente inclinate ($14^\circ + 14^\circ$) per favorire l'afflusso dei gas freschi provenienti dai carburatori verticali e per compattare le camere di scoppio, con la candela centrale.

• Il carter è tagliato orizzontalmente, nella foto la metà superiore che incorpora anche le canne dei cilindri. Alla base del "V" trova alloggio l'alternatore, di prima necessità su una moto da endurance che deve correre anche di notte.

• L'albero motore monolitico ha quattro supporti di banco e i perni di manovella a 120° con scoppi a 90° - 150° e, quindi, ottima equilibratura. L'ingranaggio piccolo comanda la distribuzione, l'accensione, le pompe dell'acqua e dell'olio. Quello di maggior diametro impegna la trasmissione primaria. Le bielle sono ovviamente in due pezzi e girano su bronzine.



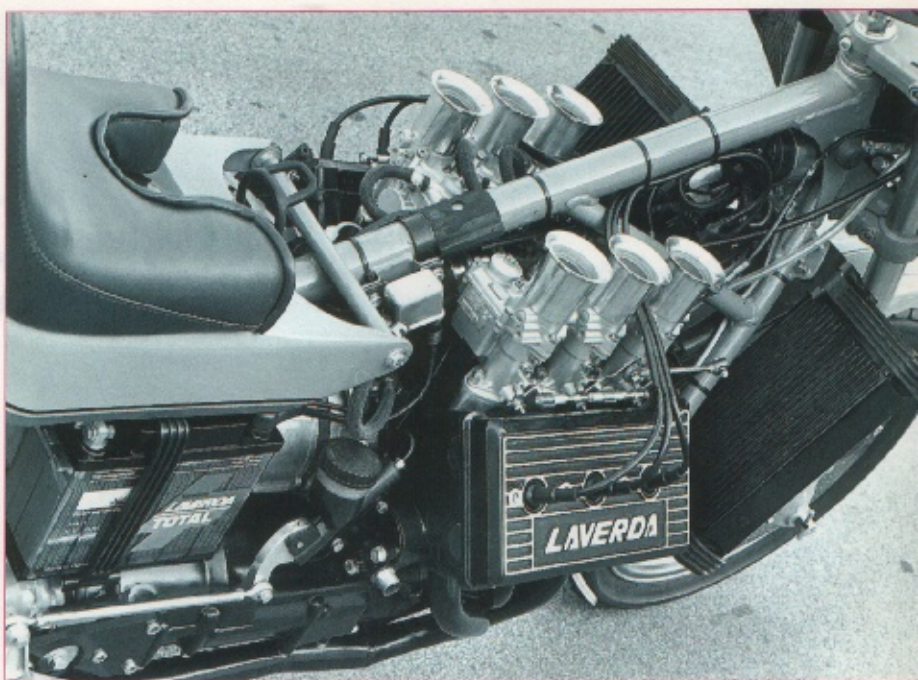
• L'impressionante dimensionamento dell'ingranaggeria del cambio, alle prese da una parte con potenze di circa 140 CV e dall'altra con la trasmissione finale ad albero. La V6 era stata volutamente realizzata senza ricorrere a materiali "esotici" per ricavare esperienza più utile alla produzione di serie.



Dal Giappone, però, arriva una richiesta che solleva entusiasmo. Infatti nel '91 la Shinken Corporation di Tokyo si dichiara intenzionata a finanziare la "replica" della V6, inizialmente per un lotto di 25 pezzi, poi si vedrà. Il management Laverda ne approfitta per proporre la replica della V6 anche in Europa, USA, Australia eccetera, facendo stampare un'appetitosissima brochure che ha il potere di infiammare il cuore di alcuni super-entusiasti. I quali versano così i 18 milioni della caparra su un prezzo annunciato prima di 50, poi di 60 e, infine, di 90 milioni (esattamente 89.700.000 lire IVA compresa).

Il sogno sfuma

Purtroppo la crisi del mercato immobiliare giapponese (dove la Shinken Corporation aveva fortissimi interessi) chiude presto il rubinetto dei finanziamenti e mette la parola fine al bel progetto che era stato presentato alla stampa internazionale nel corso di un affollato meeting in quel di Breganze. Il crollo travolge anche la gestione Laverda, che aveva promesso la realizzazione di cinquanta repliche. Sfumma così il meraviglioso sogno della sei cilindri. E contemporaneamente svaniscono anche i soldi delle caparre già versate...



• La V6 prima versione (foto sopra) aveva la sospensione posteriore a monoammortizzatore piazzato sotto il cambio; la versione scesa in gara era invece dotata di due ammortizzatori classici ai lati della ruota per un miglior controllo del retrotreno. Da tener presente a questo proposito l'interasse lungo tipo Guzzi Falcone e il notevole peso, molto superiore a quello dichiarato anche perché si era volutamente rinunciato a materiali speciali per fare esperienza con quelli da produzione di serie. Altri punti interessanti l'avviamento elettrico, la frizione controrotante e il motore parte integrante del telaio.

I dati tecnici

Motore: sei cilindri a V di 90 gradi disposto longitudinalmente, alesaggio e corsa 65x50 = 165,9 cc x 6 = 995,4 cc, compressione 11,5, distribuzione bialbero a catena con quattro valvole inclinate di 14°+14° con diametro 24 mm (asp.) e 23 mm (scarico) per cilindro, alimentazione con sei carburatori verticali Dellorto da 30 mm, raffreddamento ad acqua con due radiatori, accensione elettronica con candele da 10 mm, avviamento elettrico, lubrificazione a carter secco e doppia pompa a ingranaggi, frizione controrotante a dischi multipli, cambio in blocco a cinque marce.

Ciclistica: telaio a "diamante" in tubi al cromo-molibdeno con forcellone imperniato nel retrocarter e ammortizzatori teleidraulici laterali, forcella teleidraulica con steli da 38 mm, ruote in lega a cinque razze con pinze Brembo e dischi Brembo da 280 mm, pneumatici da 18 pollici 3.25/400 ant. e 3.50/600 post.

Peso, dimensioni e volumi (dichiarati): peso a secco 178 kg, interasse 1.450 mm, larghezza carenatura 530 mm, altezza sella 740 mm, capacità serbatoio carburante 24 litri, serbatoio olio 5 litri, circuito raffreddamento 6 litri.

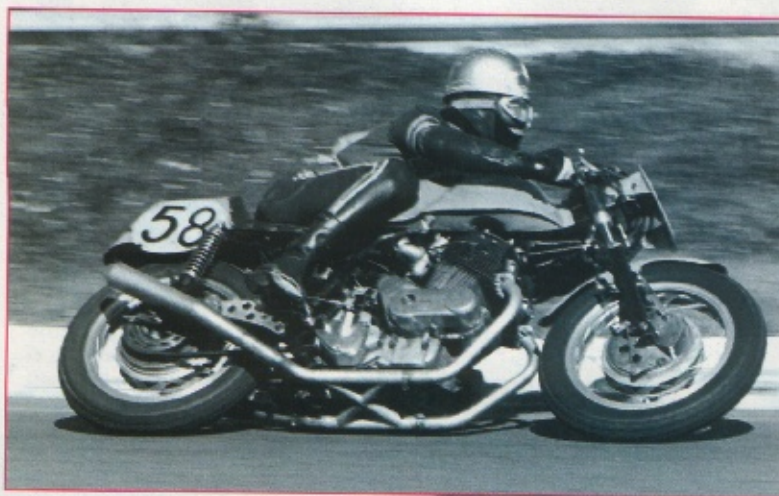
• La V6 ultima versione vista dai due lati.



Sudati allora

Le maggiori affermazioni delle moto venete conseguite nelle gare di lunga durata, prima la Milano-Taranto e il Giro d'Italia poi le "maratone" di 24 ore come il Bol d'Or francese. Alcuni protagonisti di quelle faticose imprese ricordano le loro esperienze con una lunga serie di episodi inediti

DI MARCO MASETTI E ROBERTO PATRIGNANI



ELIO BAGNOLI - Nato a Forlì il 16 febbraio '34, inizia a lavorare a 14 anni presso Achille Gardini, detto Chili, specialista di serbatoi e parafranghi. A 17 anni passa all'officina di Primo Zanzani, nel '53 compra una MV 125 monoalbero di seconda mano e inizia a correre, ma sarà con la Laverda che avrà le maggiori soddisfazioni nel '56 e '57. Nel '59 è assunto all'Aermacchi a Varese, dove rimarrà fino al '68 tra gli uomini di punta del reparto corse. Apre successivamente un'officina a Gavirate e poi a Varese. Dall'82 all'89 è impegnato nel Reparto Corse Garelli e poi in quello della Gazzaniga a Castano Primo.

Vive a Gavirate (Varese) e ora si occupa di restauro moto d'epoca, preferibilmente da corsa. È molto apprezzato perché, oltre che motorista, è telaista, battilastra, saldatore, lavora alle

macchine utensili e insomma, alla grande esperienza, l'intelligenza e l'inventiva.

Com'è nato il tuo approccio con la Laverda?

«Lavoravo già da tempo con Primo Zanzani, grande esperto di motori spinti in generale e appassionato dei motori Laverda. Aveva realizzato una 75 che andava più forte delle Laverda ufficiali». Cosa aveva di così speciale? Si può finalmente sapere, dopo tanti anni...?

«Non si trattava di piccoli accorgimenti, ma di una trasformazione radicale, a cominciare dalla testa che aveva le valvole inclinate anziché parallele, quindi differenti camme, pistone, bilancieri, carburatore, scarico. Con questa macchina Genunzio Silvagni era imbattibile in circuito».

Però questa macchina non ha a che fare con la tua carriera?

«In un certo senso sì, perché in Laverda erano cu-



riusi di vedere come era fatto il motore, e con un piccolo stratagemma ci sono riusciti».

Com'è andata?

«Per prima cosa mi hanno convocato, grazie all'appoggio di Zanzani, a provare a Monza le 75 e le 100 in vista del Motogiro del 1956. Eravamo non meno di una quarantina di ragazzi, provenienti da ogni parte d'Italia, selezionati e segnalati dai concessionari. La Laverda pagava il viaggio e via via scartava quelli che giravano più piano. Ogni giorno ce n'erano due di meno e alla fine mi sono ritrovato tra quelli scelti per le due squadre, una della Casa e una della Sarma Laverda. Complessivamente, tra le 75 e 100, poco meno di una ventina di elementi».

E tu sei stato scelto per la 75 o per la 100?

«In un primo tempo mi hanno destinato alla 75, convincendomi che tanto valeva utilizzare la 75 preparata da Zanzani. Ottenuto il benestare e le dovute raccomandazioni dallo stesso Zanzani, mi recai a Breganze. Qui però mi dissero che, poiché... magro non sono mai stato, ero più idoneo alla 100 con una loro macchina e la 75 che la lasciassi pure da loro, per il momento... Non ti dico la sfuriata di Zanzani che, d'altra parte, faceva anche lui parte della squadra».

Quindi come era composta la squadra della classe 100?

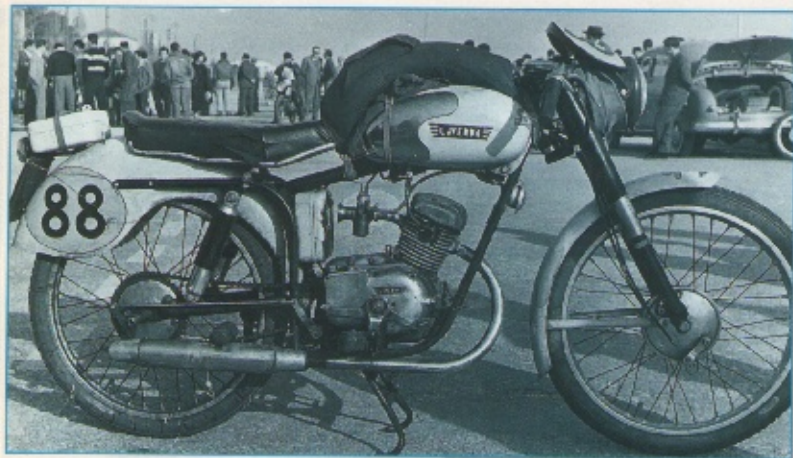
«Eravamo in otto: Lino Marchi, Stefano Rizzinelli, Antonio Zin, Umberto Bertuzzi, Pietro



• Augusto Brettoneri (foto in apertura) e oggi (sopra) con la SFC 750. Nella foto dinamica il pilota toscano è in gara a Valledlunga nel '72, dove il bloccaggio del freno anteriore lo farà cadere. Notare l'incrocio degli scarichi sotto il motore.

• Preponderanza Laverda già alla partenza da Bologna del Giro d'Italia '56: da sinistra Lino Marchi, che sarà il vincitore della classe 100, poi Guido Miele, Elio Bagnoli e Pietro Mencaglia. Dietro, in attesa del proprio turno, un altro Laverdista, Ennio Boiani (29).





• Laverda
stravittoriose nelle
gran fondo: la
75 vincitrice, con
Mariani, del
Giro d'Italia '53 e
'54 (n. 88) e
la 100 di Flavio
Montesi al Giro
d'Italia '55 (n. 122).
Leggere e
infaticabili, avevano
velocità di 128+130
km/h la 75 e
135+138 la 100.

Mencaglia, Angiolo Pastorelli, Primo Zanzani e io. Siamo arrivati al traguardo in sette, con me al sesto posto».

Quanti giri prendeva e che velocità avrà fatto la tua 100?

«Le moto erano sprovviste di contagiri. Avevano il contachilometri che segnava 135/140 km/h». Più veloci della concorrenza?

«Sia Ceccato che Capriolo sembravano avere qualcosa in più in velocità. Il vantaggio della Laverda era la costanza di rendimento e l'indistruttibilità. Poi c'erano le Ducati monoalbero "Marianna": qualcuno stava al nostro passo, ma altre erano imprevedibili. Bisogna però dire che erano "pensate" più come moto da corsa che da strada, mentre le Laverda erano veramente derivate dalle stradali». Che tipo di assistenza avevate in gara?

«C'erano setteotto persone al seguito, più il direttore sportivo Pavaretto. Bastavano a coprire i punti strategici, di tappa in tappa, spostandosi e suddividendosi gli incarichi principalmente ai controlli orari e ai rifornimenti, oltre a intervenire nei momenti consentiti al parco chiuso per regolazioni e piccoli interventi».

Si guadagnava bene correndo per la Laverda?

«Assolutamente zero. Eri solo speso, ti facevano

una assicurazione e niente più. Personalmente ho però avuto un trattamento speciale: dato che nel '57 dovevo fare il servizio militare di leva, pur di non... rovinare la squadra per il Motogiro, mi hanno fatto ottenere l'esonero».

E il dottor Laverda come vi trattava?

«Era molto gentile con noi "ragazzi". Ci raccomandava la prudenza, ma aggiungeva "Se però potete stare davanti agli altri, meglio". Avevamo tutti le nostre belle maglie della Lanerossi di Vicenza. Eravamo come una famiglia».

Un episodio particolare?

«Nel '56 ero caduto alla penultima tappa e avevo pestato "l'occhio buono", in più Zin aveva voluto usare i miei occhiali, scambiandoli con i suoi. Non vedevo quasi niente, ma Zanzani mi ha detto di seguire la sua ruota e mi ha praticamente fatto strada fino al traguardo di Bologna. Senza di lui non avrei saputo nemmeno da che parte giravano le curve».

GENUNZIO SILVAGNI - Nato a Fiumana di Predappio (Forlì) il 14 dicembre 1935, ha iniziato a correre nel '55 con la Laverda di Zanzani. Con le Laverda ufficiali ha vinto il campionato juniores nel '56 e '57 e il Motogiro del '57, classe 75 Formula 3. Nel 1958 ha corso per una stagione con le MV 125 bialbero e nel 1960 ha vinto il campionato italiano classe 175 con la Motobi. Vive a Fiumana di Predappio, ha tre figli e una propria azienda di articoli da campeggio.

Perché proprio la Laverda?

«Avevo conosciuto Primo Zanzani, vincitore del Motogiro '54 con la Laverda 100, ed è stato lui ad offrirmi di "provare" con la sua 75 personale». È vero che la 75 di Zanzani andava più forte delle moto ufficiali?

«Zanzani, oltre che corridore, era un bravissimo tecnico, come ha poi chiaramente dimostrato occupandosi del reparto corse Motobi. In effetti quando ho adoperato la sua 75 non avevo difficoltà a stare davanti alle Laverda della Casa. Questo mi

I successi nella Milano-Taranto...

1952	1° Nino Castellani	classe 75
1953	1° Eugenio Fontanili	classe 75
1955	1° Giovanni Larquier	classe 75
1956	1° Angelo Pastorelli	classe 75
	1° Lino Marchi	classe 100

...e nel giro d'Italia

1953	1° Mariani	classe 75
1954	1° Mariani	classe 75
	1° Zanzani	classe 100
1956	1° Jacopini	classe 75 derivate serie
	1° Marchi	classe 100 derivate serie
1957	1° Montesi	classe 75 sport
	1° Silvagni	classe 75 derivate serie
	1° Pastorelli	classe 100 derivate serie

è anche servito per essere chiamato alla Laverda come loro pilota ufficiale».

I campionati juniores del '56 e del '57 li hai quindi vinti con le Laverda Casa, non con quelle di Zanzani?

«Per la Laverda non ero solo corridore, ma mi ero trasferito a Breganze dove facevo anche il collaudatore. Le moto erano dunque ufficiali in tutti i sensi. Questo non impediva che Zanzani consigliasse qualche aggiornamento tipo il cambio ravvicinato, la vaschetta del carburatore separata, montata elasticamente, diversi tipi di camme. Il responsabile in fabbrica era però Zen, che era anche lui un bravissimo tecnico».

Hai vinto con la Laverda 75 anche il Motogiro del '57 nella Formula 3, non ti si trova invece in classifica nella Milano-Taranto. Hai avuto dei problemi particolari in questa gara?

«No, è che proprio la Milano-Taranto non la sentivo, non mi piaceva. Qualche volta ho preso la partenza ma a Bologna mi fermavo. Preferivo di molto il Motogiro per la possibilità di "rivincita" nella tappa successiva».

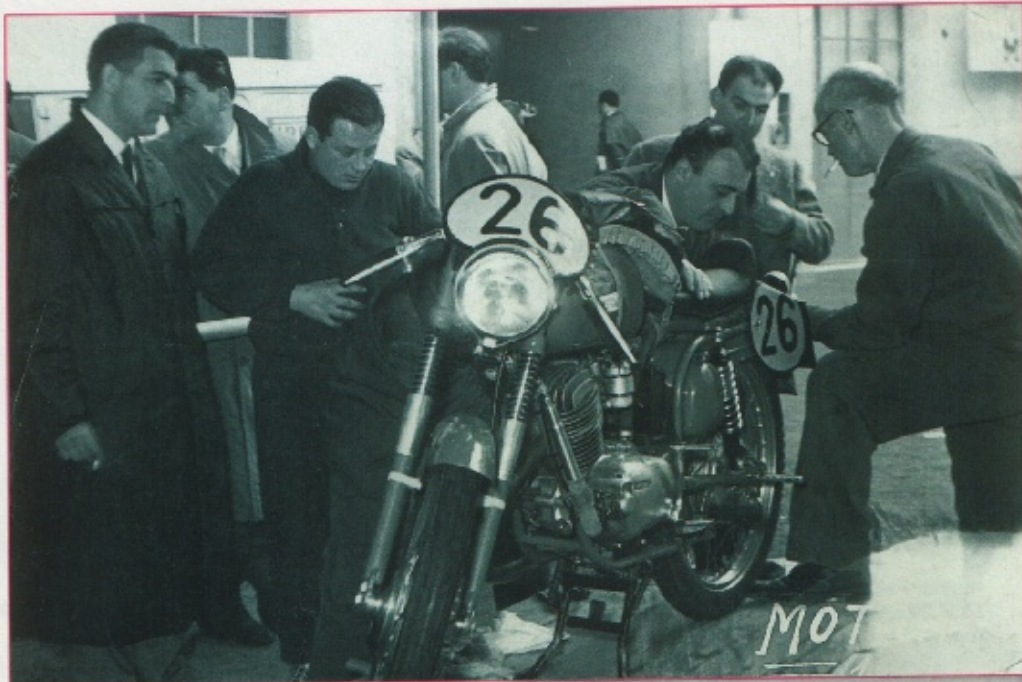
Un episodio particolare con la Laverda?

«Nel Motogiro del '56 avevo vinto cinque o sei tappe e mi trovavo con 20 minuti di vantaggio in classifica prima dell'ultima tappa che portava a Bologna. Mentre mi trovavo sulla Futa ho arrostito il motore perché mancava l'olio. Non si era perso per strada, era stato tolto, forse durante la notte, da qualcuno».

Come andavano queste 75?

«Nonostante la distribuzione ad aste e bilancieri, si potevano tenere tra i 10 e gli 11.000 giri anche per lunghissimi tratti. La versione per circuito girava ancora più in alto. Non davano problemi meccanici ma c'era qualche inconveniente a causa di componentistica, come le bobine, proveniente da fornitori esterni».

AUGUSTO BRETTONI - Come da tradizioni di famiglia (che risalgono al '34) vende moto, le ripara, le restaura. Il suo centro di Barberino Val d'Elsa è meta di laverdisti provenienti



da tutto il mondo. Infatti il nome di Augusto Brettoni resta indissolubilmente legato alla Laverda, anche se il pilota toscano (nato a Barberino d'Elsa l'8 maggio '43) ha corso e vinto con altre moto, come Paton 500, Motobi 250 e Ducati 250. Con la monocilindrica pesarese si è imposto nella finale del campionato juniores

'70. Ma le affermazioni più importanti, con una decina di vittorie, le ha ottenute nel decennio '69-'79 nelle maratone disputate con le pluricilindriche venete, specialmente le SFC 750.

Come si è verificato il gemellaggio tra un pilota toscano e la Casa veneta?

«Ci eravamo conosciuti al Giro d'Italia '67, dove la Laverda era in gara con una forte squadra di 650 e 750, mentre io gareggiavo da isolato con una BSA 650. Evidentemente devo aver fatto buona impressione, perché Massimo Laverda mi ha chiesto di entrare a far

parte della famiglia».

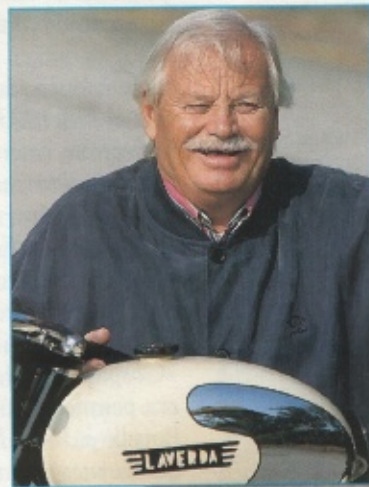
Con quali incarichi?

«Sviluppo delle neonate bicilindriche e partecipazione alle gare di durata».

Cominciando da?

«Nel '69 siamo andati a correre a Oss, in Olanda, su un circuito impossibile, con un rettilineo strettissimo dove era quasi impossibile il sorpasso, fiancheggiato da enormi piante centenarie. Questa gara di 24 ore era importante ma veniva organizzata da una associazione non riconosciuta dalla FIM. Ci siamo quindi presentati con pseudonimi, Mas-

• Elio Bagnoli ieri e oggi, nella foto in bianco e nero mentre osserva quasi ansiosamente la propria 100 durante le operazioni di punzonatura per il Giro d'Italia '56.



• Genunzio Silvagni con la striscia tricolore sul casco per la vittoria nel campionato nazionale juniores nel '56 e nel '57, classe 75.

simo Laverda come Islero e io come Otis (sono una razza spagnola di tori da combattimento). Abbiamo vinto ma è stata dura, perché di notte calava la nebbia e mi si appannavano gli occhiali mentre Massimo, anche lui occhialuto, ha dovuto persino ricorrere alle cure di un oculista. Quindi io mi sono fatto circa 18 ore di gara».

Quali progressi tra le prime SFC del '71 e le successive fino al '76?

«Da 62-66 CV siamo arrivati a 66-68 sempre a 7.200-7.300 giri, ma con la possibilità di tirare le marce basse fino a 8.000. I passi più importanti sono stati fatti nel '74-'75 con l'alleggerimento dell'albero motore, la testa più compressa senza la calotta di ghisa, l'accensione elettronica, il cambio con le prime tre marce ravvicinate, il telaio modificato per abbassare la posizione di guida e, in più, tre freni a disco. Nel '76 l'unico intervento fu la sostituzione delle



ruote a raggi con quelle a razze in lega leggera. La velocità massima è passata dai 210 km/h dei primi esemplari a 220 km/h, il prezzo da 1.800.000 a 3.200.000 lire».

La SFC, tuttavia, non riscuote l'ammirazione generale...

«È vero, per molti aveva il difetto di essere pesante e con il baricentro alto. Certo, la moto l'avevo sviluppata io e, quindi, era adatta a un pilota della mia taglia. E poi è una questione di feeling: con

la SFC o c'è amore immediato oppure odio. Non era una piuma, però anche le rivali di quel tempo erano tutte sui due quintali, sia le inglesi che le prime giapponesi.

«Io l'ho sempre amata e poi era robusta, solo qualche problema ai pistoni, dopo il montaggio dell'albero motore alleggerito nel '74, e qualche problema alla catena triplex della primaria, ma la moto era sana. Quella che uso oggi nelle storiche ha un albero motore del '77 che è tuttora in regola e, grazie alla primaria con due catene simplex è quasi indistruttibile».

Sono mai state applicate parti speciali alla SFC?

«Quando si è cambiato rotta i risultati non sono venuti... Nel 1973 abbiamo corso a Imola con carter in electron, catena simplex sulla distribuzione e senza parti elettriche "accessorie", ma l'affidabilità ci mancava. Mi si ruppe la primaria al Tamburello in piena velocità. Feci un volo di 160 passi (contati) e mi fermai nel punto in cui morì Senna. Mi avevano dato per spacciato. Ebbi fortuna».

E la 1000 tre cilindri?

«Caspita, se era dura da girare! Questa sì che era pesante. Inoltre la prima versione con le manovelle a 360°-180° aveva scarsa coppia, mentre quella successiva con le manovelle a 120° era afflitta da vibrazioni eccessive. Comunque raccolse buoni piazzamenti».

Esperienze con la V6?

«Era lunga e pesante ma aveva un potenziale da favola. In fabbrica qualcuno non era d'accordo su certe soluzioni automobilistiche ma, una volta fatta la moto, non c'è più stata la possibilità di cambiamenti importanti a causa dei mezzi finanziari davvero scarsi. Prima di partire per il Bol d'Or feci i collaudi al Mugello: capii subito che la moto era potentissima (noi vedemmo 139 cavalli all'albero) ma troppo pesante (238 chili contro i 205 della Honda France e i 200 della Kawasaki). Il proble-

I successi nell'endurance classe 750

1969	24 Ore di Oss (Olanda)	1° Laverda/Brettoni
1970	24 Ore di Oss (Olanda)	1° Brettoni/ Dossena
	6 Ore di Zandvoort (Olanda)	1°
	500 km Monza	1° Brettoni/Angiolini
	Bol d'Or Montlhéry (Francia)	3° Angiolini/Brettoni
1971	500 km Modena	1° Angiolini/Pescucci
	500 km Valledlunga	1° Loigo/Bertorello
	Conchiglia d'Oro Shell Imola	1° Brettoni, 2° Gallina
	24 Ore di Oss (Olanda)	1° Angiolini/Hutten
	24 Ore di Barcellona	1° Brettoni/Angiolini,
	3° Cretti/Wittich	
	24 Ore Bol d'Or Le Mans	2° Angiolini/Brettoni
1972	500 km di Modena	1° Gallina/Pescucci
	500 km Valledlunga	3° Archilietti/Nicola
	24 Ore di Barcellona	2° Gallina/Screyer
1973	6 ore di Zandvoort (Olanda)	1° Strijbis/Van Der Walp
	Imola	2° Gallina/Nicola
1975	1.000 km Mugello	3° Brettoni/Cereghini
1976	Campionato austriaco	1°
	Campionato inglese	1°

classe 1000

1971	Trofeo Steiermark (Austria)	1° Brettoni
1972	Trofeo Steiermark (Austria)	1° Brettoni
1974	24 Ore di Barcellona	3° Brown/Gurner
1975	Francorchamps	2° Gallina/Cereghini
1976	Campionato Italiano per moto di serie	1°
	Campionato svedese per moto di serie	1°
1979	Inghilterra Avon Championship	1°
	Svezia Superbikes Championship	1°



era il cambio, per non parlare della trasmissione: erano scelte automobilistiche non adatte alla moto. Andammo al Bol d'Or con un'organizzazione ridotta all'osso, mancavano anche le sedie per i meccanici! Inoltre, la moto aveva troppi difetti di gioventù, per esempio il motore fuso in ferro accusava trafilaggi di olio».

«Com'era l'ambiente? Cosa si guadagnava?

«Ci correva alla garibaldina, con poche raffinatezze e molta passione, quando vedo i team di oggi penso ai nostri mezzi limitatissimi e mi viene da ridere. Vivevamo in un'atmosfera avventurosa: turni di tre ore per far riprendere un compagno scoppiato, un'alimentazione casuale frutto di razzie nei ristoranti, uva abbandonata in mezzo al grasso dei motociclisti e poi mangiata avidamente (e subito rigettata), piloti che nel turno di riposo continuavano a sognare curvoni pericolosi, come mi disse Emilio a Barcellona nel 1972. E soprattutto turni di caffè bevuti senza risparmio con il cuore che andava a mille per la caffeina. I premi, gli ingaggi? Anche qui roba da ridere. La vittoria di Oss nel '69 mi ha fruttato 24.000 lire e una cassa di birra. Il maggior guadagno l'ho fatto con la vittoria di Barcellona nel '71, 360.000 lire. Il contratto con la Laverda era sulla parola, negli ultimi tempi un paio di milioni all'anno e spese pagate».

«C'era nessuno che ricorreva al doping?

«Non che io sappia, piuttosto molti sparivano con qualche ragazza per scaricare la tensione... Il problema però era il rumore: dopo una giornata in sella alla SFC con i suoi bei tromboni aperti, per una settimana sentivo lo scarico nel cervello. Anche le mani e il piede che azionava il cambio conservavano il ricordo della gara per settimane sotto forma di tremende vesciche».

La vittoria più bella?

«Quella di Barcellona nel '71 perché ottenuta su un circuito piuttosto tortuoso contro un fortissimo schieramento di uomini e moto, tra cui la Bultaco



360, particolarmente a suo agio su quel terreno». La delusione più grande?

«Sempre a Barcellona, nel '75, in coppia con Ceregini ci siamo dovuti ritirare per le bizzie dell'impianto di accensione (elettronico)».

Per finire, una curiosità divertente?

«La sera prima della gara in Spagna nel '79, mangiai gamberi di freschezza molto dubbia che mi misero KO. Mi "resuscitò" un medico, facendomi ingurgitare quantità industriali di yogurt».

• Come veniva consegnata la SFC 750 nel '72, freni Laverda e silenziatori, più due corone e scarichi a trombone "strozzato". Nella foto della moto senza sella e serbatoio si notano i carburatori Amal a vaschetta incorporata.



• La 1000 tre cilindri per le gare endurance '75. Ha il telaio intralciato "fuori serie", mentre le pedane rivestite di gomma lasciano intendere che le vibrazioni non scarseggiano.