

FORMULA 500, telaio n° 3000, anno 1979

Motore: bicilindrico 4T, DOHC, 8 valvole

Cilindrata: 497cc

Cambio: 6 rapporti

Potenza massima: 52 CV

Prestazioni: 200 km/h

La moto nasce con l'idea di creare un trofeo monomarca (il primo in Italia del suo genere) per permettere ai giovani di piloti di poter gareggiare alla pari con un mezzo competitivo ed economico. Il Trofeo ha inoltre la funzione di promuovere l'immagine sportiva del nuovo modello Laverda 500cc, da poco lanciato sul mercato.

Il "Trofeo Laverda Formula 500" si corre dal 1978 al 1981 in Italia e nel 1979 anche in Germania.

Le moto vengono prodotte in lotti di 70 moto per anno, allestendo uno speciale kit di preparazione del modello base, che comprende oltre alle parti motore (cambio, alberi a cammes più "spinti", ecc.) una carenatura integrale in vetroresina.



LAVERDA 750 SFC, telaio n°18334, anno 1975

Motore: bicilindrico 4T, SOCH, 4 valvole

Cilindrata: 744cc

Cambio: 5 rapporti

Potenza massima: 70 CV

Prestazioni: 220 km/h

L'idea di produrre la SFC , una Sport Production in serie limita per piloti juniores e gentleman riders, nasce nel 1971 e permise di promuovere il marchio Laverda in tutto il mondo, consacrando definitivamente il successo del modello 750cc.

La SFC deriva dal modello 750 SF, dove C sta per "Competizione". Furono prodotte 549 moto, in 6 limitati lotti dal 1970 al 1976, riservati appunto quasi esclusivamente alle competizioni per i piloti privati. La moto in esposizione rappresenta il massimo dello suo sviluppo di questo modello, caratterizzato da freni a disco Brembo (sviluppati proprio in collaborazione con Laverda) accensione elettronica e rapporto di compressione 10,5:1 . Con questa moto si formarono molti dei piloti che tra la fine degli anni 70 ei primi anni 80 diventarono piloti di livello mondiale, quali Ferrari, Lucchinelli e Uncini.



LAVERDA 1000 3C “Speceframe”, telaio n° 000*P1, anno 1975,

Motore: tricilindrico 4T, DOCH, 6 valvole

Cilindrata: 981 cc

Cambio: 5 rapporti

Potenza massima: 95 CV

Prestazioni: 245 km/h

Per la stagione Endurance del 1975 la Laverda decide di preparare questa “recer” sfruttando il motore 1000 3 cilindri frontemarcia, ma montandolo non sul telaio standard bensì su uno speciale telaio a traliccio (detto Spaceframe) disegnato dal direttore tecnico Luciano Zen.

Questo telaio garantisce maggiore rigidità e maggiore luce tra motore e terreno, che permetteva di piegare senza “grattare” i coperchi laterali del motore, data la lunghezza dell’albero motore.

Vennero costruite 5 moto, usate esclusivamente dal team ufficiale.

La moto in esposizione è in configurazione “1000 km del Mugello”, dove la coppia Brettoni/Cereghini ottenne il 3° posto.

