



Nos Motos

Récit et photos Jean-Paul

1200 Laverda



Modèle unique, cette Laverda Motodd a été réalisée sur mesure par deux sorciers de l'univers moto : le hollandais Nicco Baker et le britannique Todd. D'ailleurs, la carte grise est enregistrée sous le nom Laverda Motodd (modèle original).



La Laverda en 1998, avant les transformations



La Bête après ses modifications

La rencontre

Au cours d'une de mes visites chez « Ital Racer » à Lorgues (83), j'ai eu l'agréable surprise d'y rencontrer Papy Roberto (grand Laverdiste devant l'Éternel !) qui venait faire quelques emplettes pour sa nouvelle 750 Formula. Nous nous étions connus lors des rassemblements « Forza Italia » à Saint-Avold (57). Bien entendu nous avons longuement parlé Laverda et je lui présentai mon prototype. Roberto m'ayant dit que le JDM nous ouvrait quelques pages spéciales Laverda, j'ai bien entendu accepté avec le plus grand plaisir d'y présenter « la Bête » puisque lui-même présentait la « Belle ».

J'ai acheté cette moto en 1998 à Bruno Cazalis (Chef du gang de Châteauroux) et propriétaire de la Scuderia spécialisée en Laverda. Cinq ans ont été nécessaires pour la préparation de ce prototype (partie cycle et moteur). Il n'y a eu que six cadres fabriqués par Saxon (Angleterre) pour Laverda. Elle est équipée d'un moteur 120° réalisé en 1200, totalement préparé, allégé, etc.

Côté présentation

N'étant pas satisfait par le look de la « Bête », je décidais de la modifier et de l'améliorer dans ses détails... Pour cela, j'ai fait appel au « grand sorcier » Nicco Baker (Hollande) qui a donc réalisé sur mesure, et d'après mes croquis, le garde-boue avant, le réservoir, la ligne d'échappement, la selle et son dossier (monoplace), fixation de la batterie plus basse, la peinture, ainsi que les commandes reculées. Cela a demandé environ un an et de très gros chèques à l'appui...

Côté technique

Moteur

Le vilebrequin est allégé de 3 kg monté avec des bielles Carillo – transmission primaire et embrayage allégés au maximum ainsi que l'alternateur – la culasse a été préparée au maxi (soupapes 41 à l'admission, et 38 à l'échappement) – les conduits ont été agrandis et polis – les carburateurs sont des Kehin FCR de Ø 41 – Les arbres à cames sont des TTF1. Passé sur un banc, la puissance ressort à 120ch, ce qui n'est pas mal pour un moteur refroidi par air à 2 soupapes.



Moteur 120° réalisé en 1200 cm³ (pistons de Ø 81 mm).