

Contemporaneamente alla « Sport » abbiamo provato anche la « Super Sport ». Ecco alcune immagini dei nostri test, conclusisi come al solito sulla pista Pirelli. La « Super Sport » ha il fanale indipendente dallo sterzo.



## ESPERIENZE DIRETTE: Giancarlo Daneu, pilota Segoni Special

La Segoni Special era una casa motociclistica italiana tra il '72 e il '79, fu fondata a Firenze da Giuliano Segoni.

La prima realizzazione fu la Segoni-Laverda 750, con telaio monotrave superiore e forcellone scatolato, fu realizzata in vista della 200 miglia di Imola, prevista nel 1972 e che fu guidata da Augusto Brettoni.

Successivamente fu preparata con telaio monoscocca in lamiera di duralluminio da 3 mm, il primo realizzato in Italia, sempre su meccanica "SFC".

I risultati non sono soddisfacenti, quindi si sceglie di tornare al monotrave superiore con motore appeso, la successiva realizzazione fu guidata, durante la "24 ore del Bol d'Or", dai piloti Nico Cereghini e Giancarlo Daneu.

Con piacere di seguito riportiamo i suoi articoli inediti nella sezione "Moto in Romagna" di Sei di Rimini se...

[Giancarlo Daneu](#): CONFRONTI... POSSIBILI (anche 45 anni dopo) LAVERDA 750 SFC vs DUCATI SUPER SPORT 750: oggi vi parlo delle esperienze dirette che ho potuto avere con questi due pezzi da novanta, da tempo oggetto di culto tra gli appassionati.

Foto tratta dalla mia prova di Motociclismo del '73 della Ducati 750SS

Parliamo forse delle due moto più rappresentative e forse più diffuse (almeno in pista) tra quelle che oltre 40 anni fa diedero vita alle prime competizioni per moto di serie, o per meglio dire alle gare "PER DERIVATE DI SERIE", gare che di fatto equivalgono alla SUPERBIKE odierna.

La LAVERDA 750 SFC è la moto che conosco meglio avendola più volte guidata in pista, oltre ad averla testata per la rivista Motociclismo. Ho potuto seguire passo passo la genesi e la crescita di questa moto, avendo posseduto o provato personalmente ogni versione che fu prodotta, a partire dalla primissima versione, la progenitrice 650 GT.

Ebbene la 750 SFC, di cui nel tempo sono state prodotte tre versioni (per un totale di circa 530 esemplari

prodotti), nasce ufficialmente nel 1971, ma fu preceduta da alcuni prototipi derivati dalla moto di serie, prototipi che con piloti del calibro di Augusto Brettoni corsero e vinsero diverse competizioni di durata tra il '69 ed il '70. Queste SFC pre-serie (di cui posto una foto) erano di colore bianco, avevano un piccolo cupolino fissato alla forcella anteriore, un enorme serbatoio in alluminio e la caratteristica sella Laverda (accorciata per dar spazio al serbatoio) con il codino del modello S. Con la produzione della prima serie di SFC (167 esemplari prodotti tra il 1971 ed il 1973) arriva il famoso colore ARANCIO Laverda che hanno caratterizzato tutte le SFC.

Le modifiche più evidenti delle 2 serie successive (1974/1976), riguarderanno i freni a disco al posto dei tamburi, l'abbassamento di ben 5 cm del telaio nella zona posteriore e le dimensioni maggiorate degli steli della forcella.

Con le modifiche delle ultime 2 serie la già ottima stabilità era stata migliorata ulteriormente e grazie all'abbassamento del baricentro del pilota la guida risultava più naturale e meno impegnativa, grazie anche al contributo degli ottimi pneumatici K81, che sembravano fatti apposta per questa moto. Certo, era sempre una moto che richiedeva una certa fisicità nei cambi di direzione ad alta velocità, ma era molto equilibrata e nel complesso si guidava davvero bene. Il motore grazie al notevole alleggerimento delle masse volanti che apportato sulle ultime serie girava bene ed era quasi privo di vibrazioni: la potenza non superava i 70 cv, ma la SFC era una moto molto compatta, ed anche se non leggerissima (pesava 217 kg nella prima serie e 208 kg nelle ultime due serie) era robusta e veloce, toccando i 220 kmh. Caratteristiche che ai tempi non erano poca roba, e poi la SFC era nata per le gare di durata, e non ci si deve stupire se in quel periodo nessun'altra moto abbia vinto come lei.

Ma anche la Ducati SS750 non scherza come palmeres...

Infatti fu proprio una Ducati 750 che si impose clamorosamente nella epocale 200 Miglia di Imola del '72. Alla guida erano Paul Smart e Bruno Spaggiari (che arrivarono rispettivamente primo e secondo). Di questa gara, dove ero presente da spettatore e di cui ricordo ancora l'entusiastica partecipazione di un pubblico numerosissimo, vi mostro anche una foto inedita dei due vincitori, da un mio scatto dell'epoca.

Ebbene, le due moto che vinsero ad Imola erano due prototipi derivati, per mano del grandissimo Ing. Fabio Taglioni, dalla sorella 750 GT. Sulla scia del clamore ottenuto con quel successo fu facile convincere i vertici Ducati che si doveva mettere in produzione un modello più sportivo.

La commercializzazione della Ducati Super Sport 750 prima serie avverrà nel '73, e tra il '73 ed il '74 ne furono prodotte esattamente 402 esemplari. La seconda serie uscirà invece nel '75, disponibile in due cilindrate, 750 e 900, e tra il '75 e l'81 ne saranno costruiti altri 500 esemplari, divisi in parti uguali tra le due cilindrate.

La DUCATI SUPER SPORT 750 (anche detta SS 750) era una delle più agguerrite rivali della SFC in pista: ho avuto il piacere e la fortuna di testarla a lungo per la rivista "Motociclismo".

Il primo approccio con questa moto non fu dei migliori: quando la ritirai dalla redazione di Motociclismo nell'estate del '74, dopo solo 10 km mi stavo già perdendo il plexiglass della carena, che era fissato con bulloni e dadi, ma senza l'ombra di rondelle o grover di sorta (o anche di un poco di semplice frena filetti).. Ricordo che abbinai il problema al fatto che la Ducati era diventata una azienda di stato... chissà... Però la moto partiva bene anche senza avviamento elettrico, ed il motore vibrava poco, ma di contro presentava una fastidiosa rumorosità meccanica.

Certamente fu smanettando sulle più belle strade liguri (Bracco compreso) quando il traffico era quasi inesistente, che mi resi conto della migliore maneggevolezza rispetto all'SFC, sia grazie ad un peso contenuto in soli 180 kg ma anche per il basso baricentro e le ottime quote del telaio. Era molto buona

anche la "schiena" del bicilindrico a V di 90 gradi, che aiutava ad essere veloci in uscita di curva. Ricordo che in particolare nelle S veloci la moto era davvero agile, e si andava forte con molta facilità. Per quanto riguarda l'affidabilità ricordo che un collaudatore che lavorava in Ducati mi disse in confidenza che se spinta a fondo ai massimi regimi per molto tempo la moto, almeno inizialmente, aveva avuto problemi di durata dei cuscinetti di banco. Sicuramente problemi di gioventù...

Nulla da dire per quanto riguarda i freni: con i nuovi dischi, e considerando l'aderenza offerta dalle gomme che si usavano allora, la frenata era al top su entrambe: unico piccolo appunto una leggera predisposizione al saltellamento del retrotreno per la Ducati nelle frenate al limite. Grosso vantaggio per la Laverda nell'uso di tutti i giorni, l'avviamento elettrico.

Quasi identiche le prestazioni per entrambe con un 12,2 sui 400 metri, ai livelli di una Laverda 1000 o di una Kawasaki 900.

La Laverda aveva la meglio sia per quanto concerne le finiture, ma anche per la precisione della strumentazione, che sulla Ducati, forse a causa di un montaggio non all'altezza, era alquanto imprecisa, con vistose oscillazioni delle lancette.

Per finire il prezzo, mediamente di poco inferiore ai due milioni di lire per entrambi i modelli: non poco per allora, ma averne una adesso...

Commenti:

Enrico Cereghini Purtroppo, e lo dico da pilota Laverda, fin dal '73 la prima SS ne aveva di più. Tu Giancarlo eri a Misano con la SFC e Mimmo Cazzaniga, io sulla prima SS con l'architetto Benini proprietario della moto. Quarti al traguardo. Più leggera la Ducati, più brillante in accelerazione. Nel '72 ero sulla SFC e so quello che dico. Ero rimasto fermo sei mesi per un incidente stradale, fu a Settembre la mia prima gara dell'anno. Poi la stagione successiva, caro GC, eravamo insieme sulla SFC ufficiale. Il problema era che alla Ducati, allora, non veniva fuori una moto uguale all'altra. Il concessionario Pulzato di Milano mi diceva: per star tranquillo le devo smontare e rimontare una a una...

Enzo Garbin e cosa ci faceva Pulzato?

Giancarlo Daneu Magari le ri-montava con cura... se montare un motore è un'arte (ed evidentemente certi motori sono più difficili) probabilmente gli addetti in Ducati non erano tutti bravi allo stesso modo...

Giancarlo Daneu Vero Nico, ma intanto, se ricordo bene, quella volta avevo fatto il miglior tempo in qualifica... globalmente la SFC non era male...

Alessandro Calanchi Confermo. Ho già pubblicato la classifica e il tuo miglior tempo di qualifica

Foto Rivista Motociclismo.

[Read More](#)

---