



Laverda 750 – La Diva

La storia di una moto italiana raccontata attraverso le immagini dello Studio Vajenti.

di Franco Daudò

PREFAZIONE

La letteratura sul marchio Laverda è oggi abbastanza consistente, anche se non certamente vasta. Negli ultimi decenni, in particolare, sono stati pubblicati da autorevoli autori numerosi volumi in materia, sia in Italia sia all'estero.

Da dove nasce quindi l'esigenza di un nuovo libro dedicato alla Moto Laverda?

Innanzitutto perché il 2019 segna il 70° anniversario dalla fondazione dell'Azienda: quale migliore occasione per celebrare questa ricorrenza con un nuovo libro sul tema?

In secondo luogo, esiste un patrimonio che si è salvato dalle 'tempeste' che hanno travolto l'Azienda dalla fine degli anni '80 in poi e che vale la pena valorizzare oggi. Si tratta dell'archivio delle immagini fotografiche realizzate dallo Studio Vajenti per Moto Laverda nel periodo che va dagli anni '60 fino agli anni '80: un 'patrimonio', come dicevo, che grazie al lavoro e la passione di Carlo Vajenti e della sua Fondazione è arrivato integro fino ai giorni nostri.

Il cuore di questo archivio sono certamente le fotografie scattate in studio ed 'en plein air' negli anni '70 e che vedono protagonisti i due modelli di maxi moto più iconici prodotti dalla Casa di Breganze: la 750 bicilindrica e il 1000 tre cilindri.

Su iniziativa mia e di Carlo è stato quindi deciso di realizzare questo primo volume dedicato al modello di 750 cc che in Italia, ma non solo, ha rappresentato una svolta epocale nell'industria motociclistica e per il quale sono stati creati dei memorabili servizi fotografici d'autore.

In un'epoca in cui i concetti di Marketing e Comunicazione non erano certo strutturati quanto oggi, l'immagine del prodotto e dell'Azienda era imperniata su quel senso del bello trasmesso attraverso un oggetto tecnologicamente all'avanguardia per la sua epoca, al quale venivano accostati scenari tratti dal territorio locale (il Veneto e la provincia di Vicenza), a cui la Laverda e i Laverda sono stati sempre legati a doppio filo, e che nei secoli ha generato eccellenze di grande valore storico, culturale e artistico. Luoghi e paesaggi che uniti all'estro e alla tecnica del fotografo ci hanno consegnato scatti d'intramontabile bellezza, celebrando un mito delle due ruote Italiane.

Lo Studio Vajenti fu tra i primi a fotografare in studio le motociclette senza farle poggiare sul cavalletto: un dettaglio che, in un'epoca in cui Photoshop era ancora un miraggio, fa riflettere su quale abilità tecnica fosse necessaria per realizzare quegli scatti in cui la moto appariva in un equilibrio statico e immanente.

La finalità di questo volume non è quella di creare un testo con un taglio tecnico e nemmeno enciclopedico sulla produzione Laverda. L'obiettivo è piuttosto quello di esaltare attraverso le immagini ufficiali della Casa l'exkursus e l'evoluzione del modello 750 cc, attraverso tutte le sue

versioni. Ma soprattutto abbiamo voluto condividere con il pubblico questo patrimonio fotografico, per poter godere della sua bellezza.

In quegli anni di fermento culturale ed economico, in Laverda spesso non si riusciva a soddisfare tutta la domanda proveniente dal nuovo mercato delle 'maximoto'. Tale erano la dinamicità e la velocità dei cambiamenti in corso che spesso per fare le fotografie delle campagne stampa e pubblicitarie venivano utilizzate spesso moto di pre-serie, con alcuni dettagli diversi dalle versioni che sarebbero poi state industrializzate e quindi andate in produzione. Addirittura qualche volta vennero usati dei veri e propri prototipi, cosa oggi inimmaginabile.

In questo libro troverete molte foto 'ufficiali' che però ritraggono moto come quelle sopra descritte. Per quanto possibile abbiamo cercato di segnalarvi queste peculiarità nelle relative didascalie.

Buona lettura e, soprattutto, buona visione!

Vicenza, Aprile 2019

Giovanni Laverda

I BICILINDRICI LAVERDA STRADALI DI 650 E 750 cc

1949-1967: le origini

Una storia italiana. Chi meglio della Laverda può interpretare il ruolo di una delle nostre aziende protagoniste della rinascita del dopoguerra? Ma le cose non nascono mai per caso e dietro il successo della Casa motociclistica vicentina c'è una famiglia che ha fatto della cultura tecnica e imprenditoriale la ragione della sua esistenza. Fu infatti Pietro Laverda che nel 1873 avviò un'officina per la costruzione di macchine agricole da affiancare alla florida attività rurale di famiglia. E toccò poi ai suoi figli, Giovanni e Antonio, continuare la sua opera. Antonio, in particolare, si dedicò allo sviluppo dell'attività industriale, che sotto la sua guida crebbe e si affermò definitivamente. Dei suoi dieci figli, sei maschi e quattro femmine, Francesco aveva particolare predisposizione per la scienza e la tecnica e dopo la laurea in Fisica Matematica conseguita all'Università di Padova, nel 1937 assume la direzione tecnica dell'azienda. Progetta macchine più complesse ed efficienti e si impegna nel sociale per creare una scuola professionale in grado di formare giovani operai e tecnici. La sua cultura tecnica e la visione del futuro lo portano, nel 1947, a progettare una motoleggera adatta alla motorizzazione di massa, seguendo un trend di riconversione industriale che stava coinvolgendo piccole e grandi industrie italiane, prima fra tutte la Piaggio. Un anno dopo, con l'aiuto di Luciano Zen e Giuseppe Mambrelli, allestisce il prototipo della motoleggera di 75 cc che aveva ideato. Da questo deriva una versione più industrializzata che dopo i primi positivi collaudi è pronta per entrare in produzione. Per questo, il 13 ottobre 1949, viene fondata la Società 'Moto Laverda, di Francesco Laverda e Fratelli s.a.s.' il cui primo dipendente è Luciano Zen. Nel 1951 sono prodotte le prime Laverda 75 e nel 1953 la neonata Casa motociclistica inaugura lo stabilimento di via Mazzini, a Breganze. Dal 1955 la piccola 75 è affiancata da una versione di 100 cc che al pari della sorella minore otterrà importanti successi sportivi, a cominciare dalle popolari 'Gran Fondo'.

Dal 1949 al 1958 la Moto Laverda vive il suo primo periodo storico, arrivando a produrre fino a 5-6.000 moto all'anno; nel secondo periodo, compreso tra il 1959 e il 1967, l'azienda si consolida e amplia la produzione ai ciclomotori e agli scooter, spingendosi anche verso cilindrata più importanti con un'interessante bicilindrica di 200 cc, ma non può sottrarsi alla crisi generale che coinvolge l'industria motociclistica nazionale negli anni '60. Il forte calo della domanda costringe a un ridimensionamento delle ambizioni e a cercare, per sopravvivere, prodotti alternativi che possano attrarre un pubblico diverso da quello cui fino ad allora si era rivolta.

1968-1976: il periodo d'oro

E' Massimo Laverda, primogenito di Francesco, il protagonista del rilancio dell'azienda e del suo traghettamento dalle moto di piccola e media cilindrata al nuovo, emergente settore delle 'maximoto': divenuto Direttore Generale nel 1961, all'età di 23 anni, con la sua competenza tecnica e commerciale, oltre alla grande capacità di coinvolgere e motivare i suoi collaboratori, riuscirà a trasformare la Laverda in un'industria che reggerà il confronto con tutte le grandi Case motociclistiche, incluse quelle giapponesi. E proprio da una moto 'made in Japan' a Breganze traggono spunto per progettare la protagonista di questo libro. *"Tutto nacque dalla nostra 125 quattro tempi"*, ricorda l'ingegner Piero Antonio Laverda, fratello di Massimo che ha affiancato in azienda a partire dal 1973: *"Di quella moto svilupparammo una versione da fuoristrada che i fratelli Agrati, proprietari della Garelli, ci chiesero di poter vendere col loro marchio negli Stati Uniti. Per questo Massimo fu invitato negli USA per prendere contatto con quella realtà a noi sconosciuta. In*

quell'occasione incontrò concessionari e distributori, oltre che giornalisti americani. In particolare conobbe Jack McCormack, un ex marines che dopo aver lavorato per la Honda America si era dedicato all'importazione delle Suzuki. McCormack, che nutriva l'ambizione di portare negli Stati Uniti prodotti europei di qualità per commercializzarli col suo marchio American Eagle, disse a Massimo che se la Laverda fosse stata in grado di realizzare una grossa bicilindrica col motore a quattro tempi lui sarebbe stato pronto a venderla in America. E gli suggerì come benchmark la Honda CB77 Super Hawk, una bicilindrica di 305 cc". Quando la piccola Honda arrivò a Breganze, Massimo Laverda, dopo aver vinto le iniziali diffidenze del padre Francesco verso il suo coraggioso progetto, creò un piccolo gruppo di persone formato dal progettista Luciano Zen e dal disegnatore Adriano Valente. Questi studiarono a fondo la moto giapponese e iniziarono a progettare la prima bicilindrica di 650 cc utilizzando margini di sicurezza assai conservativi: data l'importanza della sfida, non si voleva rischiare in termini di affidabilità e questo portò a realizzare un motore che pesava circa 90 kg. L'enorme interesse suscitato tra gli addetti ai lavori e il pubblico del Salone di Londra del 1966, dove fu presentato il prototipo della 650 diede ancora maggiore impulso a Massimo Laverda e ai suoi collaboratori. *"Nel 1967 McCormack venne a Breganze per vedere il prototipo",* continua Piero Laverda, *"e ci diede i suggerimenti per rendere la veste grafica della nostra moto attrattiva per i clienti americani. Ci accordammo anche per fornire, questa volta direttamente, le nostre 125 da fuoristrada, prodotte anche con cilindrata 150 cc, che lui provvedeva poi a 'vestire' con una scocca in vetroresina e a battezzare American Eagle Renegade".*

650

La nuova 650 interpretava perfettamente il forte cambiamento nel modo di concepire il motociclismo intuito da Massimo Laverda nel corso della sua visita negli USA. Si trattava di una moderna 'maximoto' col telaio cosiddetto 'a diamante', la cui struttura era nascosta sotto il serbatoio, similmente alla soluzione Honda, che lasciava in evidenza il motore, sospeso e vero punto focale della moto. Lo stile, così come quello di tutte le Laverda successive, era opera di Lino Borghesan, figlio di un pittore: *"Era bravissimo sia come designer sia come tecnico e lavorava a stretto contatto con Zen",* interviene Giovanni Laverda, il figlio di Piero che ne ha raccolto il testimone e con passione prosegue nell'intento di mantenere vivo il marchio Laverda presso gli appassionati di tutto il mondo. *"Borghesan realizzava una serie di bozzetti di stile per 'vestire' la parte meccanica secondo il suo gusto. Poi li proponeva alla direzione per la scelta conclusiva. Il figlio Enrico, a conferma del DNA artistico di famiglia, è divenuto anch'egli un designer di grido".* Ma dove la nuova Laverda si poneva all'avanguardia rispetto al resto della produzione europea è nel motore, col carter diviso secondo un piano mediano orizzontale, che consente allineamenti precisi dei supporti degli alberi motore e del cambio e la pressoché totale assenza di trafilaggi d'olio, la distribuzione monoalbero in testa comandata da una catena, il cambio in blocco a cinque rapporti e l'avviamento elettrico, toccasana per rendere fruibile a una più vasta gamma di clientela una moto di queste dimensioni e peso. Le dimensioni caratteristiche del motore sono di 75 x 74 mm, la cilindrata 653,5 cc, il rapporto di compressione 8,9:1 e la potenza dichiarata in 50 CV a 6.800 giri/min. I collaudi su strada furono svolti dai piloti collaudatori Stefano Rizzitelli, Giuseppe Andrighetto, Augusto Finetti e Mario Busatto. La produzione fu avviata a metà aprile 1968 e le quattro moto delle prime 10 prodotte furono iscritte al 7° Motogiro d'Italia, banco prova ideale per mettere alla frusta la nuova Laverda. Le quattro Laverda color giallo senape, una 650 e tre 750 cc, furono affidate ai piloti Gorini, Passerini, Dossena e Rizzitelli che le portarono indenni al traguardo. Di loro Dossena, con la 650 col telaio numero 1.003, si piazzò al primo posto nella categoria D (oltre 250 cc). Da allora il successo delle Laverda crebbe costantemente, tanto che nel 1973 fu necessario costruire un nuovo e moderno stabilimento, nel quale, al fianco di Massimo Laverda arrivò il fratello

più giovane Piero Antonio, neo laureato in ingegneria meccanica. In quasi dieci anni di produzione, la Laverda 750 fu costruita in 18.634 esemplari, dal telaio numero 1.001 al 19.634, nei modelli GT, S, SF, SF1, SF2, SF3, GTL ed SFC, e fu venduta in Europa, USA, Sud Africa, Sud America, Australia e Giappone, rappresentando una delle pietre miliari del fenomeno 'maxi-moto' in tutto il mondo.

750 – 750 GT

Il dimensionamento generale del motore non pone alcun problema all'aumento della cilindrata. E così, portando l'alesaggio da 75 a 80 mm, si raggiungono i 743,5 cc che consentono alla bicilindrica di Breganze di entrare nel novero delle 'sette e mezzo', ovvero le prime, vere, maxi-moto dell'era moderna. La produzione della 750 inizia nel maggio 1968, circa un mese dopo quella della 650 che esce presto di scena dopo essere stata prodotta in soli 52 esemplari. Questo modello dal 1969 verrà designato con la sigla 'GT', per distinguerlo dalla versione sportiva 'S'.

750 S

Il vero boom di vendite della Laverda avviene con la successiva 750 S, ovvero la versione sportiva della GT. Presentata nel 1969 ha il motore potenziato a 60 CV grazie a un aumento del rapporto di compressione, a un diverso albero a camme e ai carburatori senza filtro all'aspirazione. Cambiano la geometria del telaio, il freno anteriore, la forma dei parafanghi, la forma del serbatoio e la sella, che diventeranno i veri tratti caratteristici di questo modello.

750 SF

Con la versione siglata SF, ovvero Super Freni, la bicilindrica vicentina raggiunge un ulteriore significativo stadio evolutivo. Per questo alla Laverda intervengono sull'impianto frenante, svincolandosi dal fornitore Grimeca che forniva un freno a due ganasce per la GT e per la S. *"Le camme che azionavano le ganasce avevano un profilo troppo brusco"*, continua Giovanni Laverda, *"e questo, specialmente a bassa velocità, poteva provocare un involontario bloccaggio della ruota. Fu mio nonno Francesco, che pur essendosi ormai ritirato dall'attività, era ancora presente in azienda e si mise a disposizione per progettare un nuovo freno a doppia camma"*. Ne uscì un innovativo freno di diametro 230 mm dotato di un efficace sistema di ventilazione brevettato che limitava il fenomeno del 'fading', tipico dei freni a tamburo fortemente sollecitati e aveva un accostamento delle ganasce alla pista frenante progressivo ed efficace anche a bassa velocità. Nella sua prima versione, del 1970, le leve che comandano le due camme sono 'antagoniste', ovvero ruotano per reazione reciproca; successivamente passeranno a un collegamento rigido. Altri dettagli che caratterizzano la SF sono il telaio col canotto meno inclinato e il baricentro della moto più basso, per favorire la maneggevolezza. Ma, a proposito di guida, la SF resta una moto impegnativa: oltremodo stabile, grazie anche alle ottime sospensioni Ceriani, richiede piglio deciso nei cambi di direzione, dove paga pegno rispetto alle più leggere e agili inglesi, tradizionalmente a loro agio sui percorsi misti. Dove però la SF vince a mani basse è sull'affidabilità meccanica e la capacità di tenere a lungo medie elevate, pur col comfort compromesso dalle vibrazioni del motore con le manovelle disposte a 360°.

750 SF 2° serie

Nel 1971 esce una nuova versione della 750 SF che si differenzia per un diverso serbatoio, più lungo e col diverso profilo superiore, e dalla sella, sempre col codino rialzato ma in questo caso realizzato in plastica rigida in cui è ricavato un contenitore chiuso da uno sportellino. Cambiano anche il portatarga, il fanalino (tondo e più grande del precedente) e gli strumenti, che vengono forniti dalla giapponese Nippondenso. Questa seconda serie della SF ha un enorme successo commerciale, diventando una best seller in molti mercati. La gamma colori consisteva di 16 tinte, suddivise tra metallizzate e pastello.

750 SF1

Nel 1972 la SF subisce un'ulteriore serie di modifiche migliorative, anche se resta il freno anteriore a tamburo, quando la concorrenza giapponese è ormai quasi del tutto dotata del freno a disco, introdotto dalla Honda CB 750 Four fin dal 1969. Cambiano il sistema di comando delle camme freno, meno sensibile alle regolazioni rispetto al precedente, il sistema di scarico, coi silenziatori a doppio cono e un vistoso compensatore che collega i due tubi sotto il cambio, e altri dettagli suggeriti dall'esperienza e dalla reperibilità e qualità della componentistica. Il motore infine subisce una profonda rivisitazione, grazie all'esperienza maturata sui campi di gara con il modello SFC negli anni precedenti. La testa viene ridisegnata, con valvole più grosse, e l'alettatura di raffreddamento viene rivista: la testa passa da 17 a 16 alette, il cilindro invece passa da 14 a 13 alette. La SF1 è l'ultima versione con due freni a tamburo.

750 SF2

Nel 1974 sulla SF arriva il freno a disco anteriore. Per l'occasione alla sigla viene aggiunto il numero 2 che identifica un'evoluzione importante nel modello più classico della Casa di Breganze. Inizialmente il disco era singolo e la forcella Ceriani aveva steli di diametro 35 mm, come in passato. Con l'adozione di serie del secondo disco anteriore, l'avantreno fu irrobustito passando a una forcella con steli da 38 mm. Resta la sella monoposto che, come d'altronde fin dalla prima 750 S in caso di trasporto del passeggero può essere sostituita con una biposto, disponibile come optional. Con questa versione la SF arriva al culmine della popolarità e a Breganze la produzione nel biennio 1973-74 arriva a circa 25 unità al giorno, circa il doppio di ciò che si produceva al debutto della 750 S, come testimoniato da Giovanni Laverda, custode del registro di produzione.

750 SF3

Nel 1976, quando ormai la 1000 tre cilindri è da qualche anno sul mercato e le richieste per la bicilindrica sono in calo, la Laverda propone l'ultima evoluzione della SF. Il tentativo è quello di adottare componentistica di ultima generazione con qualche piccolo ritocco estetico per aggiornare lo stile, che fino ad allora è sostanzialmente ancora riconducibile alla prima serie. Sul lato tecnico spiccano la frenata a disco su entrambe le ruote e i cerchi a razze della FLAM. A livello estetico la modifica più vistosa è la nuova sella biposto, dotata di un codino posteriore in plastica che è condiviso con la 1000 tre cilindri.

750 GTL

Nell'autunno del 1973, al Salone del Ciclo e Motociclo di Milano, la Laverda presenta l'evoluzione della 750 GT. La 750 GTL, dove L sta per Lusso, unisce lo stile generale della prima Laverda bicilindrica ai dettami tecnici della corrispondente versione sportiva, la SF. Il design fu curato dall'architetto Giancarlo Daneu, che era anche pilota-gentleman e tester per la rivista di settore Motociclismo. Commercializzata a partire dal 1975, quando nel frattempo la SF ha acquisito il freno anteriore a disco, la GTL continua col freno a tamburo, ha la sella lunga biposto dotata di un maniglione posteriore per il passeggero e il manubrio alto. La GTL poteva essere dotata di una serie di accessori che ne enfatizzavano l'indole turistica, quali parabrezza e borse laterali. Essa fu utilizzata anche come base per sviluppare versioni specifiche da proporre a Corpi Militari o di Polizia, sia in Italia sia all'estero, con alcune commesse acquisite anche nei ricchi Paesi mediorientali.

LAVERDA SFC: LA MOTO DA CORSA DERIVATA DALLA SERIE

Negli anni '90, in modo più sintetico, erano definite 'Sport Production'. All'alba degli anni '70, con le maxi-moto che vantavano prestazioni, almeno sulla carta, vicine alle più celebri Gran Prix, si pensò di creare una categoria che consentisse, con poche modifiche, di portarle in pista. Si iniziò così a parlare di 'Derivate dalla Serie', proprio per enfatizzare la stretta parentela tra le moto che correvano la domenica in pista e quelle utilizzabili tutti i giorni. A Breganze non furono insensibili a questo genere di gare, poiché intuirono che poteva essere un'eccellente fonte di pubblicità per le loro moto, di cui si voleva soprattutto enfatizzare l'affidabilità meccanica. Per questo, con l'aiuto dell'importatore olandese, nel 1969 fu organizzata una 'spedizione' per partecipare alla 24 Ore di Oss, una gara di durata pressoché sconosciuta in Italia ma che nel nord Europa aveva un certo seguito. Nonostante qualche inevitabile inconveniente meccanico, su cui peraltro intervenne immediatamente Zen per rivedere dimensionamenti e materiali, la 750 dimostrò di avere le carte in regola per fare bella figura nelle gare di durata, che con la formula della '500 km' si stava facendo strada anche in Italia. Vista la bontà del progetto, a Breganze pensarono quindi di realizzare una moto speciale, da produrre in piccola serie, che potesse essere utilizzata in gara anche senza ulteriori modifiche. Nel frattempo la S era stata sostituita dalla SF e fu proprio da questo modello che derivò la SFC, dove la C stava, ovviamente, per Competizione. La ricetta era semplice: motore preparato senza pregiudicarne la durata, manubrio in due pezzi, pedane e comandi arretrati, sella monoposto che incorporava porta-targa e tabelle porta-numero, serbatoio più capiente e un cupolino aerodinamico.

750 SFC prima serie

All'inizio del 1971 fu realizzata una prima serie di 23 esemplari caratterizzati dal serbatoio di alluminio, seguita da un successivo lotto di 85 unità col serbatoio in vetroresina. La SFC era omologata per l'uso su strada e questo ne fece subito un'icona tra i motociclisti più sportivi (e facoltosi) che potevano così esibire una 'belva' esclusiva e invidiata da tutti. La SFC ha un fascino indiscutibile che è rimasto immutato nel tempo che oggi ne fa uno dei più ambiti oggetti da collezione. Il terzo lotto della SFC prima serie, prodotta in circa 58 esemplari nel 1972, aveva un diverso impianto di scarico per non interferire nelle 'pieghe' consentite dai sempre più evoluti pneumatici sportivi, oltre ad altre modifiche derivate dall'esperienza in gara.

750 SFC seconda serie

La seconda serie della Laverda SFC fu sviluppata nel 1973 e commercializzata a partire dal 1974. Si tratta di una profonda rivisitazione del progetto, sia nel motore che nella ciclistica. Innanzitutto spiccano i tre freni a disco, tutti di diametro 280 mm, su cui agiscono pinze idrauliche Brembo. E' interessante notare come la Laverda, a differenza di altre Case, abbia voluto rivolgersi a un produttore nazionale per la fornitura degli impianti frenanti idraulici a disco, portando così questi componenti sulla produzione di serie con un certo ritardo rispetto alla concorrenza ma contribuendo in maniera determinante allo sviluppo degli stessi. Il serbatoio in vetroresina resta imponente ma ha una forma più filante e nuovi sono i fianchetti laterali in vetroresina, la forcella Ceriani con steli da 38 mm e i foderi di alluminio lucidato. Nuovo anche il telaio, abbassato nella parte posteriore, che mantiene la finitura di cadmiatura a caldo. Cambiano l'impianto di scarico, le piastre di supporto delle pedane e il coperchio del selettore del cambio, fuso in Elektron, che incorpora un bocchettone di rabbocco rapido dell'olio. Il motore viene profondamente rivisto e adotta carburatori Dell'Orto PHB da 36 mm al posto dei precedenti Amal Concentric. Il mozzo della ruota posteriore è fuso anch'esso in Elektron. Come optional è disponibile uno scarico 'due-in-uno' con un tromboncino libero.

750 SFC terza serie

La terza e ultima serie della SFC, nota come 'serie 18.000' fu commercializzato a partire dal 1975. A livello estetico la moto rimase sostanzialmente invariata rispetto alla precedente, con unica novità di rilievo l'adozione del radiatore dell'olio e dell'accensione elettronica, che richiese una modifica al coperchio sinistro del carter motore. Nella testata va annotata la scomparsa delle calotte in ghisa co-fuse nell'alluminio (a favore di una soluzione più convenzionale) e l'adozione di pistoni col mantello ribassato. Negli ultimissimi esemplari, prodotti nel 1976, furono montate le ruote in lega leggera della FLAM, come sulle moto di serie. La produzione di questa versione fu di 130 unità con le ruote a raggi e 34 con ruote in lega.

LO STUDIO VAJENTI E LA COMUNICAZIONE LAVERDA

Ma come è nata la proficua collaborazione tra la Moto Laverda e lo Studio Vajenti? Ce lo spiega in prima persona Carlo Vajenti, titolare di questa storica azienda vicentina che da quattro generazioni opera nel settore della comunicazione. Carlo è ancora oggi in attività, affiancato dal figlio Matteo: *"Ho iniziato a lavorare per Laverda circa cinquant'anni fa, dando seguito a una telefonata ricevuta da mio padre da parte di Mario Leoni, il direttore amministrativo. In effetti Leoni chiese una modella da mettere a disposizione di un giornalista-fotografo inviato a Breganze da una rivista specializzata. Ovviamente a mio padre quella proposta non interessava, poiché era un fotografo professionista titolare di uno studio che offriva ai suoi clienti servizi nell'ambito della comunicazione ben più ampi e articolati. D'altronde il nostro slogan era 'una sola azienda per un servizio completo'... Io pensai però di proporre una bella ragazza tedesca, Diana Lonac, che collaborava con noi come fotografa, poiché la ritenevo adatta allo scopo. Così convinsi mio padre a richiamare Leoni e ad accettare l'incarico. Presi con me la Rolleiflex e mi presentai con la mia amica nel luogo scelto per il servizio fotografico, ovvero l'aeroporto di Thiene. Quando il giornalista terminò il suo lavoro, chiesi a Diana di posare per me e feci solo 12 scatti, un rullino 6x6. Era il luglio 1970, la moto una delle prime SF e quelle poche foto che scattai piacquero così tanto ai dirigenti Laverda che decisero di utilizzarle per*

creare il primo dépliant pubblicitario della loro nuova 750". Un approccio decisamente singolare che sfociò in un rapporto professionale che si sarebbe rafforzato nel tempo e produsse immagini e prodotti destinati alla comunicazione Laverda non solo tecnicamente eccellenti ma anche dal forte contenuto creativo, talvolta rivoluzionario per il settore motociclistico. "Fino ad allora, per pubblicizzare i propri prodotti, la Case, inclusa la Laverda, utilizzavano poco più che dei volantini, esaustivi per quanto riguardava la comunicazione delle caratteristiche tecniche ma poco espressivi a livello grafico. Noi proponemmo un vero e proprio opuscolo illustrato con fotografie a colori di qualità stampato su carta patinata e con in più, oltre all'immane scheda tecnica, una serie di commenti studiati per enfatizzare lo stile e il carattere della moto per renderlo coinvolgente". Un modo di operare, quello di Vajenti, che trovò in Massimo Laverda il primo sostenitore: "Il signor Massimo, da persona intraprendente quale era, vide in questo modo di fare comunicazione un ausilio importante al sostegno del prodotto e all'immagine dell'Azienda", conclude Carlo Vajenti, "e così da allora abbiamo proseguito ininterrottamente il rapporto fino agli anni '80, seguendo passo-passo l'evoluzione del prodotto, testimoniandolo con le nostre immagini. All'inizio degli anni '70, in pieno boom di vendite, creavamo pagine pubblicitarie a ripetizione che venivano pubblicate sulle riviste. Abbiamo lavorato anche su altri prodotti Laverda, come le macchine agricole e le roulotte, ambiti nei quali riteniamo di aver portato, al pari che con le due ruote, un significativo contributo al consolidamento dell'immagine". Il risultato è sotto i vostri occhi...

LA LAVERDA 750 NELLE CORSE

"Per noi veramente le corse influivano nello sviluppo delle moto di serie", sottolinea Piero Laverda. "Già negli anni '50 l'esperienza accumulata nelle gare tipo Milano-Taranto e Motogiro ci aveva consentito di rendere molto affidabili le nostre 75 e 100 cc. Con la 750 proseguimmo su questa strada. Nel 1969, dietro richiesta del nostro importatore olandese decidemmo di far debuttare la 750 alla 24 Ore di Oss, dove ottenemmo il primo posto di categoria e l'anno successivo i primi due posti assoluti. Il successo mediatico di quei risultati fu enorme, tanto che molti appassionati lo ricordano ancora oggi, a distanza di cinquant'anni. Da quelle prime esperienze nacque la SFC, inconfondibile nella sua livrea arancio". A tale proposito Piero Laverda conclude ricordando un aneddoto: "Nei box circolava una voce, diffusa maliziosamente da certi nostri avversari, che poiché le Laverda, secondo loro, erano dei trattori, la Casa, che in effetti costruiva mezzi agricoli, per risparmiare avesse utilizzato la vernice delle mietitrebbie... La verità era che nel secondo anno di gare avevamo utilizzato il colore bianco e io e Zen, che dovevamo tenere la gara sotto controllo segnalando posizione e distacchi ai nostri piloti, avevamo grandi difficoltà a riconoscere le moto in velocità, specie nelle ore notturne. Un esperto mi suggerì che i colori più riconoscibili al buio erano, nell'ordine, il giallo e l'arancio. Scegliemmo quest'ultimo per onorare il nostro importatore olandese, che oltre ad averci aiutato a entrare nel mondo delle corse, era quello che vendeva più moto in Europa. E da allora tutte le nostre SFC furono colorate di arancio".