



Laverda 750 – La Diva

L'histoire d'une moto italienne racontée au travers des photographies du Studio Vajenti.

par Franco Daudo, traduction par Jean Louis Olive

PREFACE

La littérature sur la marque Laverda est aujourd'hui relativement fournie, bien que certainement pas encore très vaste. Au cours des dernières décennies en particulier, plusieurs ouvrages ont été publiés par des auteurs faisant référence sur le sujet, tant en Italie qu'à l'étranger. Dès lors, d'où est venu le besoin d'un nouveau livre consacré à Moto Laverda?

Tout d'abord, parce que l'année 2019 marque le 70e anniversaire de la fondation de la société Moto Laverda: Quelle meilleure occasion de célébrer cet anniversaire qu'un nouveau livre sur le sujet?

Deuxièmement, parce qu'il y a un patrimoine qui a été sauvé des diverses turbulences qui ont submergé la société à partir de la fin des années 1980 et qui mérite d'être valorisé aujourd'hui. Nous parlons notamment des archives photographiques réalisées par le Studio Vajenti pour Moto Laverda des années 1960 aux années 1980: un véritable patrimoine comme je l'ai dit qui, grâce au travail, à la passion de Carlo Vajenti et de sa fondation est restée intacte jusqu'à nos jours. Le cœur de ces archives est certainement les photographies prises en studio et en extérieur au cours des années 1970, consacrées aux deux maxi-motos les plus emblématiques produits par la Maison de Breganze: la 750 bicylindre et le 1000 trois cylindres. Sur mon initiative et celle de Carlo, il a donc été décidé de créer ce premier volume dédié au modèle de 750 cm³ qui, en Italie mais pas seulement, a représenté un tournant historique dans l'industrie motocycliste et pour lesquels ont été créés des reportages photographiques mémorables.

À une époque où les concepts de marketing et de communication n'étaient pas aussi structurés qu'ils le sont de nos jours, l'image du produit et de la société était basée sur ce sens esthétique transmis au travers d'un objet technologiquement avant-gardiste pour son époque, auquel ont été associés des scénarios inspirés du territoire local (Vénétie et province de Vicenza), auxquels l'entreprise et la famille Laverda ont toujours été étroitement liés, et qui, au cours des siècles a généré une forme d'excellence des contextes historiques, culturels et artistiques. Des lieux et des paysages associés à la maîtrise et à l'inspiration du photographe sont issues des images d'une beauté intemporelle célébrant le mythe des deux roues italiennes.

Studio Vajenti a été parmi les premiers à photographier des motos en studio sans que celles-ci ne soient posées sur leur béquille: un détail qui, à une époque où Photoshop était encore inconnu, fait réfléchir sur les compétences techniques qui étaient nécessaires pour faire apparaître les motos dans cet équilibre suggestif. Le but de cet ouvrage n'est pas de créer un texte présentant la

production Laverda sous un angle technique ou encyclopédique. L'objectif est plutôt de dévoiler au travers des images officielles la création et les évolutions du modèle 750 cc, sous toutes ses différentes versions. Mais aussi, avant tout chose, nous voulions partager ce patrimoine photographique avec le public, pour pouvoir profiter de sa richesse. En ces années de révolutions culturelles et économiques qui ont concerné Moto Laverda, il était souvent impossible techniquement de satisfaire toute la demande provenant du nouveau marché des «maxi-motos». Le dynamisme et la rapidité des évolutions étaient tels que les photographies prises pour les campagnes publicitaires se faisaient parfois sur des motos de pré-série qui étaient légèrement différentes des versions qui seraient ensuite mises en production. Parfois même, de vrais prototypes ont été utilisés, quelque chose d'inimaginable aujourd'hui. Dans ce livre, vous trouverez de nombreuses photos "officielles", qui montrent des motos comme précédemment décrites.

Dans la mesure du possible, nous avons essayé de souligner ces particularités dans les légendes correspondantes.

Bonne lecture et surtout bon visionnage!

Vicenza, Avril 2019

Giovanni Laverda

LES BICYLINDRES LAVERDA DE ROUTE 650 ET 750cc

1949 – 1967: Les origines

Une histoire italienne. Qui mieux que Laverda peut symboliser le rôle d'une de nos sociétés dans l'effort du renouveau d'après-guerre? Mais les choses ne naissent jamais par hasard et derrière le succès du constructeur de motos de Breganze, il existe une famille qui a fait de la culture technique et entrepreneuriale la raison de son existence. Au départ, c'est Pietro Laverda qui ouvrit un atelier en 1873 pour la construction de machines agricoles en complément de l'entreprise familiale rurale florissante. Puis ce seront ses fils, Giovanni et Antonio, qui poursuivirent son travail. Antonio, en particulier, se consacra au développement de l'activité industrielle qui, sous sa direction, grandit et s'établit définitivement. De ses dix enfants, six garçons et quatre filles, Francesco avait une prédisposition particulière pour la science et la technique et, après avoir obtenu son diplôme en physique mathématique à l'Université de Padoue en 1937, il prit en charge la gestion technique de l'entreprise. Il conçoit alors des machines plus complexes et efficaces, et s'engage dans le domaine social, créant une école professionnelle capable de former de jeunes travailleurs et techniciens. Sa culture technique et son esprit visionnaire l'ont conduit, en 1947, à concevoir une moto légère adaptée à une production de masse, suivant une tendance de reconversion industrielle impliquant alors beaucoup de petites et de grandes industries italiennes, dont en premier lieu Piaggio. Un an plus tard, avec l'aide de Luciano Zen et de Giuseppe Mambrelli, il mit au point le prototype de la moto de 75 cm³ qu'il avait imaginé. Il en dérivait alors une version plus industrialisée qui, après les premiers tests positifs, fut prête à entrer en production. Ainsi, le 13 octobre 1949, la Société « Moto Laverda et Fratelli s.a. », fut fondée par Francesco, le premier employé étant Luciano Zen. En 1951, les premières 75cc sont produites et, en 1953, le nouveau constructeur de motos inaugure l'usine de la Via Mazzini à Breganze. A partir de 1955, le petit 75 est accompagné d'une version 100 cm³ qui, à l'instar de sa sœur cadette, obtiendra d'importants succès sportifs, notamment lors des populaires courses d'endurance à l'italienne. De 1949 à 1958, Moto Laverda vivra sa première période historique, produisant jusqu'à 5000 à 6000 motos par an. Durant la seconde période, entre 1959 et 1967, la société consolida sa production et étendit sa gamme aux cyclomoteurs et aux scooters, s'orientant même vers des cylindrées plus importantes avec un intéressant moteur bicylindre de 200 cm³. Mais elle ne pourra cependant échapper à la crise générale de l'industrie nationale de la moto dans les années 1960. La forte baisse de la demande obligea à une réduction des ambitions et à des tentatives de survie au travers de produits alternatifs pouvant attirer un public différent de celui auquel il s'était adressé jusqu'ici.

1968-1976: Les années dorées

C'est Massimo Laverda, premier-né de Francesco, qui sera à l'origine de la relance de la société et de son évolution du secteur des petites et moyennes cylindrées à celui, émergent, de la «Maximoto»: Il était devenu directeur général en 1961, à 23 ans, grâce à ses compétences techniques et commerciales, ainsi qu'à la grande capacité d'implication et de motivation de ses collaborateurs. Ils réussirent à transformer Moto Laverda en une industrie à la hauteur des plus grands fabricants de motos, y compris japonais. Et c'est justement d'un modèle "made in Japan" qu'ils s'inspireront à Breganze pour produire la moto qui est l'objet de ce livre. "Tout a commencé avec notre 125 quatre temps", se souvient l'ingénieur Piero Antonio Laverda, frère de Massimo, qui a rejoint la société à partir de 1973: «Nous avons développé une version tout-terrain de cette moto que les frères Agrati,

propriétaires de Garelli, nous avaient demandé de vendre sous leur marque aux États-Unis. C'est ainsi que Massimo a été invité aux États-Unis pour prendre contact avec cette réalité qui lui était encore inconnue. A cette occasion, il rencontra des concessionnaires et des distributeurs, ainsi que des journalistes américains. En particulier il rencontra Jack McCormack, un ancien Marines qui avait travaillé pour Honda America avant de s'occuper de l'importation de Suzuki. McCormack, qui avait l'ambition d'importer aux États-Unis des produits européens de qualité pour les commercialiser sous sa marque American Eagle, a confié à Massimo que si Laverda avait pu construire un gros moteur bicylindre avec un moteur quatre temps, il aurait été prêt à le vendre en Amérique. Et il suggéra comme référence le modèle CB77 Super Hawk, un moteur bicylindre de 305 cm³ ». Quand la petite Honda est arrivée à Breganze, Massimo Laverda, après avoir vaincu la méfiance initiale de son père Francesco envers ce projet ambitieux, créa un petit groupe de personnes formées par le designer Luciano Zen et le designer Adriano Valente. Ils étudièrent à fond la moto japonaise et commencèrent à concevoir le premier bi-cylindre de 650 cm³ en utilisant des marges de sécurité très larges: Etant donnée l'importance du défi, il ne s'agissait pas de prendre des risques en terme de fiabilité et cela a conduit à un moteur qui pesait presque 90 kg. L'énorme intérêt suscité parmi les initiés et le public au Salon de Londres 1966 où le prototype 650 fut présenté, donna une motivation encore plus grande à Massimo Laverda et à ses collaborateurs. "En 1967, McCormack est venu à Breganze pour voir le prototype", poursuit Piero Laverda, "et nous a suggéré de rendre l'esthétique de notre moto plus attrayante pour les clients américains. Nous avons également convenu de fournir, cette fois directement, nos 125 tout-terrain, également produite avec une cylindrée de 150 cm³, qu'il a ensuite "habillé" avec une carrosserie en fibre de verre et qu'il a baptisé American Eagle Renegade ».

650

La nouvelle 650 symbolisa parfaitement le fort changement dans la manière de concevoir le motocyclisme, à la suite de la visite de Massimo Laverda aux Etats-Unis. C'était une «maxi-moto» moderne avec le cadre dit à structure «en diamant», dont l'architecture était cachée sous le réservoir, similaire à la solution Honda qui mettait en évidence le moteur, suspendu et qui en faisait le vrai point de focalisation de la moto. Le style, comme celui de toutes les Laverda qui suivirent, était l'œuvre de Lino Borghesan, fils d'un artiste peintre: «Il était excellent à la fois comme designer et comme technicien, et il travaillait en étroite collaboration avec Luciano Zen ", indique Giovanni Laverda, le fils de Piero qui a recueilli les témoignages et qui, avec passion, continue de maintenir la marque Laverda en vie parmi les amateurs du monde entier. "Borghesan a fait une série de croquis de style pour habiller la partie mécanique selon ses goûts. Puis il les proposa à la Direction pour le choix final. Le fils de Lino Borghesan, Enrico, confirmant l'ADN artistique de la famille, est également devenu un célèbre designer ". Mais la où nouvelle Laverda était à la pointe de la production européenne était surtout au niveau du moteur, avec un carter à plan de joint horizontal permettant un alignement précis du vilebrequin et des arbres de boîte de vitesses, et permettait d'éviter les fuites d'huile, la distribution à arbre à came en tête commandée par chaîne, la boîte de vitesses à 5 rapports et un démarrage électrique, la panacée pour mettre une moto de cette taille et de ce poids à la disposition d'une large clientèle. Les dimensions caractéristiques du moteur sont 75 x 74 mm, la cylindrée de 653,5 cm³, le taux de compression de 8,9: 1 et la puissance déclarée est de 50 CV à 6,800 t/m. Les essais sur route ont été réalisés par les pilotes d'essai Stefano Rizzitelli, Giuseppe Andrighetto, Augusto Finetti et Mario Busatto. La production a commencé à la mi-avril 1968 et 4 des 10 premières motos produites ont été inscrites à la 7ème édition du Motogiro d'Italia, un banc d'essai idéal pour la nouvelle Laverda. Ces quatre Laverda de couleur jaune moutarde, une de 650 et trois de 750 cc, ont été confiés aux pilotes Gorini, Passerini, Dossena et Rizzitelli qui les ont

menées jusqu'au bout. Parmi eux, Dossena, avec le 650 au numéro de cadre 1003, se classa premier dans la catégorie D (au-delà de 250 cc). Depuis lors, le succès de Laverda n'a cessé de croître, à tel point qu'en 1973, il fut nécessaire de construire une nouvelle usine moderne, dans laquelle, aux côtés de Massimo Laverda, son jeune frère Piero Antonio est arrivé, nouvellement diplômé en génie mécanique. En presque dix ans de production, la Laverda 750 a été construite à 18.634 unités, du numéro de châssis 1.001 à 19.634, dans les modèles GT, S, SF, SF1, SF2, SF3, GTL et SFC, et a été vendu en Europe, aux États-Unis, en Afrique du Sud, en Amérique du Sud, en Australie et au Japon, devenant l'un des symboles du phénomène de la «maxi-moto» dans le monde.

750 - 750 GT

Le dimensionnement général du moteur ne posa aucun problème à une augmentation de la cylindrée. Et ainsi, en portant l'alésage de 75 à 80 mm, nous atteignîmes 743,5 cm³ qui permirent au bicylindre de Breganze d'entrer dans le rang des "sept ans et demi", les premières vraies maxi-motos de l'époque moderne. La production des 750 commence en mai 1968, environ un mois après celle des 650, dont la production s'arrête après que seulement 52 exemplaires furent produits. Ce modèle sera désigné dès 1969 par les initiales «GT» pour le distinguer de la version «S» sportive.

750 S

Le véritable boom des ventes de la Laverda survient avec la 750 S, qui est la version sportive du GT. Introduit en 1969, il dispose d'un moteur de 60 ch grâce à une augmentation du taux de compression, à un arbre à cames différent et aux carburateurs sans filtre à air. Sont modifiés également la géométrie du cadre, le frein avant, la forme des garde-boues, la forme du réservoir et de la selle, qui deviendront les véritables traits caractéristiques de ce modèle.

750 SF

Avec la version SF, ou Super Freni, le bicylindre de Breganze atteint un autre stade d'évolution significative. Pour cela, l'usine intervient sur le système de freinage, se libérant du spécialiste Grimeca qui fournissait un frein à deux mâchoires pour le GT et le S. "Les cames qui actionnaient les mâchoires avaient un profil trop abrupt », poursuit Giovanni Laverda, "et ceci, surtout à basse vitesse, pouvait provoquer un blocage involontaire de la roue. C'était mon grand-père Francesco, qui, bien qu'ayant déjà pris sa retraite, était toujours présent à la société et se mit au travail pour concevoir un nouveau frein à double came ». Il en est sorti un frein innovant de 230 mm de diamètre équipé d'un système de ventilation efficace breveté qui limitait le phénomène de «fading» typique des freins à tambour fortement sollicités ainsi qu'une approche progressive et efficace des mâchoires vers la piste de freinage, même à basse vitesse. Dans sa première version, datée de 1970, les leviers de commande des deux cames agissaient par réaction réciproque; ils passeront ensuite à une connexion rigide. D'autres détails qui caractérisent la SF sont le cadre avec la colonne de direction moins inclinée et un centre de gravité plus bas, pour améliorer l'agilité. Mais en parlant de conduite, la SF reste une moto exigeante: extrêmement stable, grâce aussi aux excellentes suspensions Ceriani, il fallait néanmoins une attitude ferme du pilote pour les changements de direction, notamment par rapport aux motos anglaises plus légères et plus agiles, traditionnellement à l'aise sur les parcours mixtes. Mais là où la SF gagnait haut la main était sa fiabilité mécanique et sa capacité de tenir longtemps des vitesses élevées, en dépit des vibrations du moteur calé à 360°.

750 SF 2ème série

En 1971, une nouvelle version du 750 SF est produite, avec un réservoir différent et plus long, ainsi qu'une selle, toujours à dossier mais cette fois-ci réalisée en plastique rigide où est logé un coffre fermant à clé. Changent également le porte plaque d'immatriculation, le feu AR (rond et plus grand que le précédent) et les instruments fournis par le spécialiste japonais Nippondenso. Cette deuxième série de SF a un énorme succès commercial, devenant un best-seller sur de nombreux marchés. La gamme de couleurs est composée de 16 couleurs, divisées en coloris métalliques et pastels.

750 SF1

En 1972, la SF subit une nouvelle série d'améliorations, même si le frein avant reste à tambour, alors que la concurrence japonaise est maintenant presque complètement équipée du frein à disque introduit par la Honda CB 750 Four en 1969. L'usine modifie le système de contrôle de la came de frein, moins sensible aux réglages que le précédent, le système d'échappement avec silencieux à contre-cônes et un gros collecteur qui relie les deux tubes sous la boîte de vitesses, ainsi que d'autres détails suggérés par l'expérience ou la disponibilité et la qualité des composants. Le moteur subit enfin une refonte approfondie, grâce à l'expérience acquise dans le domaine de la compétition avec le modèle SFC lors des années précédentes. La culasse est redessinée, avec des soupapes plus grandes et les ailettes de refroidissement revues : la culasse passe de 17 à 16 ailettes, alors que le bloc-cylindre passe de 14 à 13 ailettes. La SF1 est la dernière version avec deux freins à tambour.

750 SF2

En 1974 la SF est équipée d'un frein à disque à l'avant. Pour l'occasion, le numéro 2 est ajouté au sigle SF pour identifier une évolution majeure pour le modèle le plus classique de la maison de Breganze. À l'origine, le disque était simple et la fourche Ceriani avait des tubes d'un diamètre de 35 mm, comme par le passé. Mais avec l'adoption en série d'un deuxième disque avant, la fourche a été renforcée avec des tubes de 38mm. La selle monoplace est conservée, mais, comme depuis la période de la 750S, elle peut être remplacée en option par une selle biplace. Avec cette version, la SF atteint son apogée et, pendant les deux années 1973-1974, l'usine de Breganze produit une moyenne de 25 unités par jour, soit environ deux fois plus que lors de la production de la 750 S, comme en témoigne Giovanni Laverda, conservateur du registre de production de l'usine.

750 SF3

En 1976, alors que le trois cylindres 1000 Laverda était sur le marché depuis quelques années et que les demandes de moteurs bicylindres sont en baisse, Laverda propose la dernière évolution de la SF. La tentative est d'adopter les composants de dernière génération avec quelques ajustements esthétiques mineurs pour l'actualisation du style, qui jusqu'à présent était essentiellement basé sur les premières séries. Sur le plan technique, le frein à disque est installé également à l'arrière et des roues à bâtons FLAM sont adoptées. Sur le plan esthétique, le changement le plus notable est la nouvelle selle biplace équipée d'un dossier en plastique qui est emprunté à la 1000 trois cylindres.

750 GTL

À l'automne 1973, au salon du deux-roues de Milan, Laverda présenta une évolution de la 750 GT. La 750 GTL, où L est synonyme de luxe, combinait le style général de la première Laverda bicylindre avec les exigences techniques de la version sportive correspondante, la SF. La conception a été élaborée par l'architecte Giancarlo Daneu, également pilote et testeur du magazine professionnel Motociclismo. Commercialisée depuis 1975, date à laquelle SF a acquis le frein disque à l'avant, la GTL continue avec le frein à tambour, possède une longue selle biplace équipée d'un poignée arrière pour le passager et un guidon haut. La GTL peut être équipé en option d'une série d'accessoires soulignant l'orientation touristique, tels que pare-brise et sacoches. Elle a été utilisée également pour développer des versions spécifiques à proposer aux forces de police, à la fois en Italie est à l'étranger, et quelques commandes ont également été passées par des pays riches du Moyen-Orient.

LAVERDA SFC: LA MOTO DE COURSE ISSUE DE LA SÉRIE

Dans les années 1990, de manière plus synthétique, on les appelait les "Sport Production". À l'aube des années 1970, avec les maxi-motos qui annonçaient des performances, du moins sur le papier, proches des meilleures motos de Grand Prix, on pensait à créer une catégorie qui permettrait, avec peu de modifications, d'amener sur la piste des motos de grande série. Ainsi on commença à utiliser le terme "dérivé de la série", juste pour souligner la relation étroite entre les motos qui couraient le dimanche et celles qui étaient utilisées tous les jours. A Breganze, on n'était pas insensible à ce type de compétition car on avait bien compris que cela pourrait être une excellente source de publicité pour les motos, dont il s'agissait avant tout de souligner la fiabilité mécanique. Pour cela, avec l'aide de l'importateur néerlandais, une "expédition" a été organisée en 1969 pour participer aux 24 Heures d'Oss, une course d'une durée alors quasiment inconnue en Italie mais qui, dans le nord de l'Europe, avait une certain succès. Malgré quelques aléas mécaniques inévitables, sur lesquels est intervenu immédiatement Luciano Zen pour revoir les dimensions et les matériaux, les 750 se sont avérées avoir toutes les cartes en main pour faire bonne impression dans les courses d'endurance, ce qui se faisait aussi avec la formule «500 km» en Italie. Compte tenu de la qualité du projet, à Breganze, ils ont donc pensé à construire une moto spéciale, destinée à être produite en petite série, pouvant être utilisée en course même sans prévoir d'autres modifications. Entre temps, la S avait été remplacé par la SF et c'est à partir de ce modèle qu'est dérivée la SFC, où C signifiait bien évidemment Compétition. La recette était simple: moteur préparé sans compromettre la fiabilité, guidon bracelets, commandes reculées, selle monoplace permettant l'apposition d'une plaque d'immatriculation et des numéros de course, un réservoir plus grand et un carénage aérodynamique.

750 SFC première série

Au début de 1971 fut produit un premier lot de 23 motos caractérisées par leur réservoir en aluminium, suivi d'un autre lot de 85 motos avec réservoir en fibre de verre. Le SFC était homologuée pour une utilisation sur route, ce qui en a immédiatement fait une icône parmi les motocyclistes les plus sportifs (et les plus riches) qui pourraient ainsi exposer une "bête" exclusive enviée par tous. Le SFC a un charme incontestable qui est resté inchangé au fil du temps qui en fait aujourd'hui l'un des objets les plus convoités en collection. Le troisième lot de la première série SFC,

produit à environ 58 exemplaires en 1972, avait un système d'échappement différent afin de ne pas interférer avec la garde au sol autorisée par pneus sport toujours plus évolués, ainsi que d'autres modifications découlant de l'expérience de la course.

750 SFC deuxième série

La deuxième série du Laverda SFC a été développée en 1973 et commercialisée à partir de 1974. Il s'agissait alors d'une profonde réactualisation du modèle, tant pour le moteur que pour le châssis. Il y avait avant tout les trois freins à disque, tous de 280 mm de diamètre, sur lesquels agissent les étriers hydrauliques Brembo. Il est intéressant de noter que Laverda, contrairement à d'autres marques, désirait collaborer en priorité avec un fabricant national pour la fourniture des systèmes hydrauliques de freins à disque, utilisant ainsi ces composants sur la production en série avec un certain retard par rapport à la concurrence, mais apportant une contribution décisive à leur développement. Le réservoir de fibre de verre reste imposant mais avec une forme plus épurée et les caches latéraux en fibre de verre, la fourche Ceriani de 38 mm sont entièrement nouveaux. Nouveau aussi le cadre, abaissé sur sa partie postérieure, qui maintient la finition par zingage à chaud. Changés également le système d'échappement, les plaques de commandes reculées et couvercle du sélecteur de vitesse, moulé en Elektron et qui incorpore un remplissage rapide d'huile moteur. Le moteur est profondément révisé et adopte les carburateurs Dell'Orto PHB 36mm au lieu du précédent Amal Concentric. Le moyeu de la roue arrière est également moulé en Elektron. Un échappement optionnel "deux en un" est disponible avec un mégaphone libre.

750 SFC troisième série

La troisième et dernière série de la 750 SFC, connue sous le nom de "série 18.000", a été commercialisée à partir de 1975. Au niveau esthétique, la moto est restée sensiblement inchangée par rapport à la précédente, avec seulement l'adoption du radiateur d'huile et d'un allumage électronique, ce qui a nécessité une modification du couvercle gauche du carter moteur. La culasse voit la disparition des calottes des chambres de combustion en fonte doit être notée (en faveur d'une solution plus conventionnelle) ainsi que l'adoption de la technologie des pistons à jupes courtes. Parmi les tous derniers exemplaires, produits en 1976, des jantes en alliage FLAM ont été montées, comme sur les motos de série. La production pour cette dernière version était de 130 unités avec les roues à rayons et 34 avec des roues en alliage.

LE STUDIO VAJENTI ET LA COMMUNICATION LAVERDA

Mais comment est née la fructueuse collaboration entre Moto Laverda et le Studio Vajenti? C'est ce que nous explique Carlo Vajenti en personne, propriétaire de cette entreprise historique de Vicenza qui opère dans le secteur des communications. Carlo est toujours actif aujourd'hui, entouré de son fils Matteo: "J'ai commencé à travailler pour Laverda il y a une cinquantaine d'années à la suite d'un appel téléphonique reçu par mon père de la part de Mario Leoni, le directeur administratif de Moto Laverda. En fait, Leoni demandait un mannequin à mettre à la disposition d'un journaliste photographe envoyé à Breganze par un magazine spécialisé. Au départ, mon père ne fut pas intéressé par cette proposition car il était photographe professionnel propriétaire d'un studio offrant à ses clients des services beaucoup plus vastes et élaborés dans le domaine de la

communication. D'ailleurs, notre slogan était "une seule entreprise pour un service complet"... Je pensais cependant que nous pourrions proposer les services d'un top-model allemand, Diana Lonac, qui avait travaillé avec nous et que je pensais bien convenir au sujet. J'ai donc convaincu mon père de rappeler Leoni et d'accepter la tâche. J'ai pris le Rolleiflex avec moi et je me suis présenté avec mon amie à l'endroit choisi pour les prises de vue photographiques, en l'occurrence l'aérodrome de Thiene. Quand le journaliste eût fini son travail, j'ai demandé à Diana de poser pour moi et je n'ai pris que 12 clichés, un rouleau 6x6. C'était en juillet 1970, la moto était l'une des premières 750 SF et ces quelques photos que j'ai prises ont tellement plu aux cadres de Laverda qu'ils ont décidé de les utiliser pour créer le premier dépliant publicitaire de la nouvelle 750 ". Une approche résolument unique engendrant une relation professionnelle qui se renforcerait avec le temps et produirait des images et des produits destinés à la communication Laverda, non seulement techniquement excellents, mais également à fort contenu créatif, parfois révolutionnaire dans le cadre de l'industrie de la moto. "Jusqu'à-là, pour faire la publicité de leurs produits, les fabricants de motos, y compris Laverda, n'utilisaient guère plus que des prospectus, exhaustifs pour les caractéristiques techniques des modèles mais peu expressifs au niveau graphique. Nous avons proposé une véritable brochure illustrée avec des photographies en couleur de qualité sur du papier glacé avec, en plus de l'inévitable fiche technique, une série de commentaires conçus pour souligner le style et le caractère de la moto afin de la rendre attrayante ». Une façon de travailler, celle de Vajenti, qui a trouvé en Massimo Laverda son premier supporter: «Massimo, en tant que personne entreprenante comme il était, a vu dans cette manière de communiquer une aide importante pour la promotion du produit et pour l'image de la société ", conclut Carlo Vajenti," et ainsi nous avons poursuivi notre relation sans interruption jusqu'aux années 1980, en suivant pas à pas l'évolution des produits, les mettant en valeur avec nos images. Au début des années 1970, en plein essor des ventes, nous avons créé des pages de publicité qui ont été publiées régulièrement dans des magazines. Nous avons également travaillé sur d'autres produits Laverda, tels que les machines agricoles et les caravanes, et nous croyons avoir apporté, en lien avec le secteur des deux roues, une contribution importante à la consolidation de l'image globale de la marque ". Avec ce livre, le résultat est devant vos yeux ...

LA LAVERDA 750 ET LA COMPETITION

"Pour nous, la course a vraiment influencé le développement des motos de production" souligne Piero Laverda. "Déjà dans les années 1950, l'expérience accumulée dans les courses de type Milan-Taranto et Motogiro nous avait permis de rendre nos 75 et 100 cc particulièrement fiables. Avec les 750 nous avons continué dans cette voie. En 1969, à la demande de notre importateur néerlandais, nous avons décidé d'engager pour la première fois la 750 lors des 24 Heures d'Oss, où nous avons obtenu la première place dans la catégorie et l'année suivante nous remportions les deux premières places au classement général. Le succès médiatique à la suite de ces résultats a été énorme, à tel point que de nombreux fans s'en souviennent encore 50 ans plus tard. De ces premières expériences est née la 750 SFC, inimitable dans sa livrée orange ». À cet égard, Piero Laverda conclut en rappelant une anecdote: «Une rumeur a circulé dans les paddocks, diffusée à dessein par certains de nos adversaires, pour qui les Laverdas, selon eux, étaient des tracteurs, l'usine, qui construisait effectivement des véhicules agricoles, ayant utilisé la peinture orange des moissonneuses-batteuses pour raisons d'économie ... La vérité était que pour la deuxième année de compétition nous avons utilisé la couleur blanche et que moi et Luciano Zen, qui devons suivre la course et signaler la position et les écarts à nos pilotes, avons eu beaucoup de difficultés à reconnaître les motos

lorsqu'elles passaient à pleine vitesse, surtout la nuit. Un expert m'a alors suggéré que les couleurs les plus reconnaissables dans l'obscurité étaient, dans l'ordre, le jaune et l'orange. Nous avons alors choisi cette dernière couleur, également pour honorer notre importateur néerlandais qui, en plus de nous aider à entrer dans le monde de la compétition, était celui qui avait vendu le plus de motos en Europe. Depuis lors, toutes nos SFC ont été peintes en orange. "