



# Laverda 750 – La Diva

La historia de una moto italiana contada a través de las imágenes del Estudio Vajenti.

de Franco Daudo, traducción de Ainara Mondí

## PREFACIO

*A día de hoy la literatura sobre la marca Laverda es bastante importante, aunque no demasiado amplia. En los últimos años en particular, diversos escritores autorizados han publicado numerosos volúmenes sobre la materia, tanto en Italia como en el extranjero.*

*Entonces, de dónde nace la necesidad de un nuevo libro dedicado a la moto Laverda?*

*El primer motivo es que en el 2019 se cumple el 70 aniversario de la fundación de la empresa, ¿qué mejor ocasión para celebrar esta situación con un nuevo libro sobre el tema?*

*El segundo motivo, es que existe un patrimonio que se ha salvado de las "tormentas" que golpearon la empresa desde finales de los años 80 en adelante y que merece la pena valorar hoy en día. Se trata del archivo fotográfico realizado por el Studio Vajenti para Moto Laverda desde los años 60 hasta los años 80. Un "patrimonio", que gracias a la pasión y al trabajo de Carlo Vajenti y de su Fundación ha llegado íntegramente hasta nuestros días.*

*El corazón de este archivo lo forman las fotografías tomadas en el estudio y en exteriores en los años 70, en las que son protagonistas los dos modelos más icónicos de maxi moto producidas por la Casa de Breganze: la 750 bicilíndrica y la 1000 tres cilindros.*

*Por iniciativa de Carlo y mía, se decidió realizar este primer volumen dedicado al modelo de 750cc, que no solamente en Italia, ha representado un momento histórico en la industria de la moto y para el que se crearon memorables servicios fotográficos de autor.*

*En una época en la que los conceptos de Marketing y Comunicación no estaban estructurados como hoy en día, la imagen del producto y de la empresa se transmitía a través de un objeto tecnológicamente vanguardista para su época, combinándola con entornos del territorio local (el Veneto y la provincia de Vicenza) a los que Laverda y la familia Laverda han estado siempre unidos y que durante siglos han generado excelencias de gran valor histórico, cultural y artístico. Lugares y paisajes que unidos a la fantasía y a la técnica del fotógrafo nos han dado fotografías de belleza atemporal, celebrando un mito de las dos ruedas italiana.*

*El Studio Vajenti fue uno de los primeros en hacer fotos de estudio de las motos sin apoyarlas en el caballete; un detalle que, en una época en la que el photoshop era todavía un espejismo, hace reflexionar sobre la habilidad técnica necesaria para realizar aquellas fotos en las que la moto aparecía en un equilibrio estático.*

*La finalidad de este volumen no es la de crear un texto técnico y ni siquiera enciclopédico sobre la producción de motocicletas Laverda. El objetivo es más bien el de realzar por medio de las imágenes*

*oficiales de la casa, la anterior descripción y la evolución del modelo 750cc a través de todas sus versiones.*

*Pero sobre todo hemos querido compartir con el público este patrimonio fotográfico para poder disfrutar de su belleza. En aquellos años de agitación cultural y económica, en Laverda a menudo no se conseguía satisfacer toda la demanda proveniente del nuevo mercado de las "maximotos". Eran tales la dinamicidad y la velocidad de los cambios que se producían, que a menudo para hacer las fotografías de las campañas de prensa y publicitarias se utilizaban motos de pre - serie, con algunos detalles diferentes de las versiones que serían después desarrolladas y por tanto llevadas a producción. Incluso alguna vez se utilizaron verdaderos prototipos, algo inimaginable hoy en día. En este libro encontrareis muchas fotos "oficiales" que muestran imágenes como las anteriormente descritas.*

*En la medida de lo posible hemos intentado señalar estas peculiaridades en los pies de foto correspondientes.*

*Buena lectura y sobre todo disfrutad de su visión!*

Vicenza, Abril 2019

Giovanni Laverda

# **LAS LAVERDAS BICILINDRICAS DE CARRETERA DE 650 Y 750 cc**

## **1949-1967: los orígenes**

Una historia italiana. ¿Quién mejor que Laverda puede interpretar el papel de una de nuestras empresas protagonistas del renacimiento posterior a la guerra? Pero las cosas nunca pasan por casualidad y detrás del éxito de la Casa motociclista vicentina hay una familia que hizo de la cultura técnica y emprendedora la razón de su existencia. Fue Pietro Laverda quien en 1873 montó un taller para la construcción de maquinaria agrícola y complementar así a la próspera actividad rural de la familia. Después les tocó a sus hijos Giovanni y Antonio continuar su obra. Antonio en particular, se dedicó al desarrollo de la actividad industrial, que creció y se afianzó definitivamente bajo su dirección. De sus 10 hijos, seis chicos y cuatro chicas, Francesco era el que tenía una predisposición particular por la ciencia y la técnica, y después de obtener la licenciatura en Física Matemática en la Universidad de Padua, en 1937 asume la dirección técnica de la empresa. Diseña máquinas más eficientes y complejas y se compromete con el ámbito social para crear una escuela profesional capaz de formar a jóvenes operarios y técnicos. Su cultura técnica y la visión de futuro le llevan, en 1947, a diseñar una “moto leggera” (moto entre 50cc y 125cc) adecuada a la motorización en masa que se estaba llevando a cabo en el país, siguiendo una tendencia de reconversión industrial que estaba involucrando a grandes y pequeñas industrias italianas, la primera de todas la Piaggio. Un año después, con la ayuda de Luciano Zen y Giuseppe Mambrelli, crea el prototipo de la moto leggera de 75cc que había diseñado. De ésta deriva una versión más desarrollada que después de los primeros ensayos con éxito está lista para entrar en producción. Por ello, el 13 de octubre de 1949, se funda la Sociedad “Moto Laverda”, de Francisco Laverda y Hnos. s.a.s cuyo primer empleado es Luciano Zen. En 1951 se produjeron las primeras motocicletas Laverda 75 y en 1953 la recién nacida casa motociclista inauguró el establecimiento de vía Mazzini en Breganze. En 1955 la pequeña 75 va acompañada de una versión de 100cc que igual que su hermana menor obtendrá importantes éxitos deportivos, comenzando por las populares carreras “Gran Fondo”. De 1949 a 1958 la Moto Laverda vive su primer periodo histórico, llegando a producir hasta 5000-6000 motos al año. En el segundo periodo comprendido entre 1959 y 1967, la empresa se consolida y amplía la producción a los ciclomotores y las scooter, dirigiéndose hacia cilindradas más importantes con una interesante bicilíndrica de 200cc, pero no puede eludir la crisis general que envuelve la industria motociclista nacional en los años 60. La fuerte caída de la demanda lleva a una reducción de las ambiciones y a buscar, para sobrevivir, productos alternativos que puedan atraer un público diferente al que hasta ahora iba dirigida.

## **1968-1976: la época dorada**

Fue Massimo Laverda, primogénito de Francesco, el protagonista del relanzamiento de la empresa y de su paso de las motos de pequeña y media cilindrada, al nuevo y emergente sector de las “maximotos”. Se convirtió en director general en 1961, a la edad de 23 años. Con su conocimiento técnico y comercial, además de su gran capacidad de involucrar y motivar a sus colaboradores, conseguirá transformar Moto Laverda en una industria que aguantará la comparación con todas las grandes casas motociclistas, incluidas las japonesas. Es precisamente de una moto “Made in Japan” en la que en Breganze se inspiran para diseñar la protagonista de este libro. “Todo nació de nuestra 125 cuatro tiempos”, recuerda el ingeniero Piero Antonio Laverda, hermano de Massimo que colaboró en la empresa a partir de 1973: ·De aquella moto desarrollamos un versión todoterreno

que los hermanos Agrati, propietarios de la Garelli, nos pidieron para poderla vender con su marca en los EEUU. Por ello invitaron a Massimo a los EEUU para tener contacto con aquella realidad desconocida para nosotros. En aquella ocasión conoció concesionarios y distribuidores, además de periodistas americanos. En particular conoció a Jack McCormack, un ex marine que después de haber trabajado para la Honda Americana se dedicó a la importación de Suzuki. McCormack, que alimentaba la ambición de llevar a los EEUU productos europeos de calidad para comercializarlos con su marca American Eagle, le dijo a Massimo que si Moto Laverda fuese capaz de realizar una gran bicilíndrica con el motor a cuatro tiempos, él estaría preparado para venderla en América. Les sugirió como referencia la Honda CB77 Super Hawk, una bicilíndrica de 305cc". Cuando la pequeña Honda llegó a Breganze, Massimo Laverda, después de superar la desconfianza inicial de su padre Francesco acerca de su ambicioso proyecto, creó un pequeño grupo de personas formado por el diseñador Luciano Zen y el dibujante Adriano Valente. Estos estudiaron a fondo la moto japonesa y comenzaron a diseñar la primera bicilíndrica de 650cc utilizando unos márgenes de seguridad bastante conservadores, dada la importancia del desafío no se quería arriesgar en términos de fiabilidad y esto llevó a realizar una moto que pesaba cerca de 90 kg. El enorme interés suscitado entre los adeptos y el público del Salón de Londres de 1966, donde fue presentado el prototipo de la 650, dio todavía más impulso a Massimo Laverda y a sus colaboradores. "En 1967 McCormack vino a Breganze para ver el prototipo", continúa Piero Laverda, " y nos dio las ideas para hacer atractiva la presentación gráfica de nuestra moto para los clientes americanos. Acordamos también facilitarle de forma directa nuestras 125 todoterreno, producidas también en cilindrada 150cc, que él después se encargaba de "vestir" con una carrocería de fibra de vidrio y bautizar como American Eagle Renegade"

## 650

La nueva 650 representaba perfectamente el fuerte cambio en la manera de concebir el motociclismo, intuido por Massimo Laverda durante su visita a los EEUU. Se trataba de una moderna "maximoto" con el chasis denominado "a diamante" cuya estructura estaba escondida debajo del depósito, similar a la solución Honda, que dejaba a la vista el motor suspendido, convirtiéndolo en el verdadero punto focal de la moto. El estilo como el de todas las motocicletas Laverda posteriores era obra de Lino Borghesan, hijo de un pintor: "Era buenísimo tanto como diseñador como técnico y trabajaba en estrecha colaboración con Zen", dice Giovanni Laverda, el hijo de Piero quien ha recogido el testimonio y continúa con pasión en el intento de mantener viva la marca Moto Laverda entre los apasionados de todo el mundo. "Borghesan realizaba varios bocetos de estilo para "vestir" la parte mecánica según su gusto. Después lo proponía a la dirección para la elección definitiva. Enrico, el hijo, para confirmar el DNA artístico de la familia, se ha convertido también en un diseñador que está de moda". Pero donde la nueva Laverda se puso a la vanguardia respecto al resto de la producción europea fue en el motor, con el cárter dividido según un plano medio horizontal, que permite la alineación de los apoyos del cigüeñal y del cambio, con la casi total ausencia de retroalimentación de aceite, la distribución monoárbol en cabeza controlado por una cadena, el cambio 5 marchas y el arranque eléctrico, lo último que necesita para hacerla más accesible a una gama más amplia de clientes de una moto de este peso y tamaño. Las características del motor son 75 x 74 mm, la cilindrada 653,3cc, la relación de compresión 8,9:1 y la potencia declarada en 50CV a 6800rpm. Los ensayos en carretera fueron realizados por los pilotos de pruebas Stefano Rizzitelli, Giuseppe Andrighetto, Augusto Finetti y Mario Busatto. La producción se inició a mediados de abril de 1968 y cuatro motos de las diez primeras construidas se inscribieron en el 7º Motogiro de Italia, banco de pruebas ideal para poner a prueba la nueva Laverda. Las cuatro Laverdas color amarillo mostaza, una 650 y tres 750cc se les asignaron a los pilotos Gorini, Passerini,

Dossena y Rizzitelli que las llevaron indemnes a la línea de meta. De ellos Dossena, con la 650 con el chasis nº 1003, terminó en el primer puesto en la categoría D (más de 250cc). Desde entonces el éxito de Laverda creció constantemente, tanto que en 1973 fue necesario construir una nueva y moderna fábrica a la cual, al lado de Massimo Laverda se incorporó su hermano más joven Piero Antonio, recién licenciado en ingeniería mecánica. En casi 10 años de producción se construyeron 18634 ejemplares de la Laverda 750, desde el chasis 1001 al 19634, en los modelos GT, SF, SF1, SF2, SF3, GTL y SFC y se vendió en Europa, USA, Sudáfrica, Sudamérica, Australia y Japón, suponiendo una de las piedras angulares del fenómeno “maxi-moto” en todo el mundo.

## **750 – 750 GT**

El tamaño del motor no supuso ningún problema para el aumento de cilindrada, por lo que aumentando el tamaño interior de 75 a 80 mm, se alcanzarán los 743,5cc que permiten a la bicilíndrica de Breganze entrar en la lista de las “siete y medio”, es decir dentro de las primeras verdaderas maximoto de la era moderna. La producción de la 750 comienza en mayo de 1968, un mes después de aquella 650 que sale pronto de escena después de producirse sólo 52 unidades. Este modelo de 1969 se designó con la sigla GT, para diferenciarla de la versión deportiva “S”.

## **750 S**

El verdadero boom de ventas de Laverda se produce con la siguiente 750 S, es decir la versión deportiva de la GT. Presentada en 1969, tiene el motor potenciado a 60 CV gracias a un aumento de la relación de compresión, a un árbol de levas diferente y a los carburadores sin filtro de aspiración. Cambian la geometría del chasis, el freno delantero, la forma de los guardabarros, la forma del depósito y la del asiento, convirtiéndose en los verdaderos rasgos característicos de este modelo.

## **750 SF**

Con la versión llamada SF, es decir Super Freni, la bicilíndrica vicentina alcanza un considerable nivel adicional de evolución. Para ello se realizan modificaciones en la instalación de frenos de la moto, desvinculándose del proveedor Grimeca que proporcionaba un freno de dos pinzas para la GT y la S. “Las levas que accionaban las pinzas tenían un perfil demasiado brusco”, cuenta Giovanni Laverda, “y esto, especialmente a baja velocidad, podría provocar un bloqueo involuntario de la rueda. Fue mi abuelo Francesco, que estando ya retirado de la actividad, estaba todavía presente en la fábrica y se puso a colaborar para proyectar un nuevo freno de doble leva”. Salió un innovador freno de 230mm de diámetro con un eficaz sistema de ventilación patentado, que limitaba el fenómeno de “fading” típico de los frenos de tambor que incidía negativamente en la frenada, y que al mismo tiempo permitía también una frenada progresiva y eficaz incluso a baja velocidad. En su primera versión de 1970, los resortes que mandan las dos levas son contrapuestos, pasando posteriormente a utilizar una conexión rígida. Otros detalles que caracterizan la SF son el chasis con el tubo menos inclinado y el centro de gravedad más bajo con el fin de favorecer la maniobrabilidad. Pero en cuanto a la conducción, la SF se convierte en una moto exigente y muy estable, gracias también a la óptima suspensión Ceriani. Exige decisión con los cambios de dirección, donde penaliza respecto a las motocicletas inglesas más ligeras y ágiles tradicionalmente cómodas en recorridos mixtos. En cambio, donde la SF gana sin esfuerzo es en la fiabilidad mecánica y en la capacidad de mantener

más tiempo elevadas medias de velocidad, a pesar de comprometer el confort por las vibraciones del motor con las bielas dispuestas a 360°.

## **750 SF 2a serie**

En 1971 sale una versión nueva de la 750 SF que se diferencia de la anterior en el depósito, más largo y con un perfil superior diferente, y en el asiento siempre con el colín realzado, pero en este caso fabricado en plástico rígido en el que se ha colocado una guantera cerrada con tapa. También cambia el portamatriculas, la luz trasera (redonda y más grande que la anterior) y los relojes, ahora suministrados por la marca japonesa Nippodenso. Esta segunda serie de la SF tiene un gran éxito comercial, convirtiéndose en líder de ventas en muchos mercados. La gama de colores constaba de 16 colores subdivididos en metalizado y pastel.

## **750 SF1**

En 1972 la SF sufrió una serie de mejoras, dejando el freno delantero de tambor, la competencia japonesa para entonces ya utilizaba casi siempre frenos de disco introducidos en la Honda CB Four desde finales de 1969. Cambian el sistema de funcionamiento de las levas de freno, siendo éstas menos sensibles a las regulaciones que las anteriores. Emplean un sistema de escape con los silenciosos de doble cono y un compensador que une los dos tubos debajo del cambio, así como otros detalles surgidos de la experiencia y de la disponibilidad y calidad de los componentes. Por último el motor sufre una profunda actualización gracias a la experiencia obtenida en el campo de las competiciones con el modelo SFC en los años anteriores. Se rediseña la culata con válvulas más grandes y se revisan las aletas de refrigeración, pasando la culata de 17 a 16 aletas, y el cilindro de 14 a 13 aletas. La SF1 es la última versión de dos frenos de tambor.

## **750 SF2**

En 1974 llega el freno de disco delantero a la SF. Es por ello por lo que se le añade a las siglas el número 2 que identificó una importante evolución en el modelo más clásico de la Casa de Breganze. Al principio se empleaba un solo disco y la horquilla era una Ceriani con barras de 35mm de diámetro, como en el pasado.

Con la inclusión de serie del segundo disco delantero se fortaleció el tren delantero pasando a una horquilla con barras de 38mm. Se mantiene el sillín monoplaza, que por otra parte desde la primera 750S en caso de transportar un pasajero se puede sustituir por un biplaza, disponible como opcional. Con esta versión la SF llega al culmen de la popularidad y en Breganze la producción en el bienio 1973 – 74 llega a cerca de 25 unidades al día, casi el doble de lo que se producía en el debut de la 750S, como así lo manifiesta Giovanni Laverda, guardián del registro de la producción.

## **750 SF3**

En 1976, cuando ya la 1000 tres cilindros está en el mercado desde hace algunos años y la demanda de las bicilíndricas va en caída, Laverda propone la última evolución de la SF. El intento es el de coger componentes de última generación con algún pequeño retoque estético para actualizar el estilo, que hasta ahora es todavía sustancialmente atribuible a la primera serie. En el lado técnico destacan los frenos de disco en ambas ruedas y las llantas de aleación suministradas por FLAM. A

nivel estético el cambio más vistoso es el nuevo asiento biplaza, con un colín posterior de plástico que comparte con la 1000 tres cilindros.

## **750 GTL**

En otoño de 1973 en el Salone del Ciclo e Motociclo de Milan, Laverda presenta la evolución de la 750GT. La 750 GTL, donde la L significa lujo, unificando el estado general de la primera Laverda bicilíndrica a los dictados técnicos de la correspondiente versión deportiva, la SF. El diseño estuvo a cargo del arquitecto Giancarlo Danen, que era también un gran conductor y reputado probador para la revista italiana Motociclismo. Comercializada a partir de 1975, cuando para entonces la SF ha adquirido el freno de disco delantero, la GTL continúa con el freno de tambor. Tiene el asiento largo biplaza con una barra de agarre posterior para el pasajero y el manillar alto. La GTL podía estar equipada con una serie de accesorios que enfatizaban su carácter turístico como son el parabrisas y las maletas laterales. Fue utilizada también como base para desarrollar versiones específicas que se ofrecen como alternativa a los Cuerpos Especiales o de Policía, tanto en Italia como en el extranjero, con algunos pedidos también en países de Oriente Medio.

## **LAVERDA SFC:**

### **LA MOTO DE CARRERAS DERIVADA DE LA DE SERIE**

En los años 90, a este tipo de motocicletas de manera más resumida se las denominaba "Sport Produccion". Al despuntar de los años 70, con las maximoto que alardeaban, al menos sobre el papel, de unas prestaciones cercanas a las célebres Grand Prix, se pensó en crear una categoría que con pocas modificaciones permitiese llevar la SFC al circuito. Se empezó a hablar de "Derivadas de las de Serie", justo para hacer hincapié en el estrecho parentesco entre las motos que el domingo corrían en pista y las que se utilizaban a diario. En Breganze no fueron insensibles a este tipo de competiciones porque intuyeron que podía ser una excelente fuente de publicidad para sus motos, de las que se quería enfatizar sobre todo la fiabilidad mecánica. Por ello y con la ayuda del importador holandés, en 1969 se organizó una "expedición" para participar en las 24 Horas de Oss, una competición de resistencia prácticamente desconocida en Italia pero no en el norte de Europa donde tenía bastantes seguidores. A pesar de algún inconveniente mecánico inevitable sobre el que Zen intervino inmediatamente para revisar tamaños y materiales, la 750 demostró tener lo que se necesitaba para hacer un buen papel en las pruebas de resistencia, que con la fórmula de la "500 km" se estaba haciendo camino también en Italia. Visto el acierto del proyecto, en Breganze pensaron en realizar una moto especial, para producir en una pequeña serie que pudiese utilizarse en competición sin posteriores modificaciones. Mientras tanto la S se sustituyó por la SF y fue justo de este modelo que derivó la SFC, donde la C obviamente significaba competición. La receta era simple: motor preparado sin perjudicar la duración, manillar en dos piezas, estriberas retrasadas, asiento monoplaza que incorporaba porta matrícula y porta número, depósito con más capacidad y una cúpula aerodinámica.

## **750 SFC 1a serie**

A principios de 1971 se realizó una primera serie de 23 ejemplares caracterizados por el depósito de aluminio, seguida de un lote de 85 unidades con el depósito en fibra de vidrio. La SFC se

homologó para su uso en carretera y esto la convirtió inmediatamente en un icono entre los motociclistas más deportivos (y adinerados) que podían de esa manera exhibir una "bestia" exclusiva y envidiada por todos. La SFC tiene un encanto indiscutible que ha permanecido inalterado en el tiempo y que la convierte hoy en día en una de las motos más apreciadas por los coleccionistas. El tercer lote de la SFC Primera Serie, se produjo en 1972 con 58 ejemplares y tenía una línea de escape diferente para no interferir en las "tumbadas" que se podían hacer con los neumáticos deportivos cada vez más evolucionados, además de otras modificaciones surgidas de la experiencia en competición.

### **750 SFC 2a serie**

La segunda serie de la Laverda SFC se desarrolló en 1973 y fue comercializada a partir de 1974. Se trata de una profunda redefinición del proyecto tanto en el motor como en la parte ciclo. Destacan sobre todo los tres frenos de disco, todos de 280 mm, sobre los que actúan pinzas hidráulicas Brembo. Es interesante destacar como la marca Laverda, a diferencia de otras, quiso dirigirse a un productor nacional para que le suministrase los frenos de disco hidráulicos, llevando así estos componentes a la producción en serie con un cierto retraso respecto a la competencia, pero contribuyendo de manera determinante en el desarrollo de los mismos. El depósito de fibra de vidrio queda espectacular con una forma más aerodinámica y las nuevas tapas laterales también están elaboradas en fibra de vidrio. La horquilla es una Ceriani con barras de 38 mm con las botellas de aluminio pulido. También es nuevo el chasis, rebajado en la parte posterior pero manteniendo el mismo tratamiento de cadmio galvanizado. Cambian la línea de escape, las placas de soporte de las estriberas y la tapa del selector del cambio, ahora fundido en Elektron, que incorpora un tapón de llenado rápido de aceite. El motor fue completamente revisado y adopta carburadores Dell'Orto PHB de 36 mm en lugar de los Amal Concentric anteriores. El buje de la rueda trasera está también fundido en Elektron. Como opcional hay disponible un escape "dos un uno" con un cono libre.

### **750 SFC 3a serie**

La tercera y última serie de la SFC, nacida como "serie 18.000" se comercializó a partir de 1975. A nivel estético la moto no cambia sustancialmente en comparación con el modelo anterior, con la única novedad relevante de la adopción del radiador de aceite y del encendido electrónico, aspecto que supuso una modificación de la tapa izquierda del motor. En la culata desaparecen las cámaras de combustión de hierro fundido y son reemplazadas por fundición de aluminio (en favor de una solución más tradicional) y la adopción de pistones de cabeza alta que proporcionaban mayor compresión. En los últimos ejemplares producidos en 1976, se montaron llantas de aleación ligera de FLAM como en las motos de serie. La producción de esta versión fue de 130 unidades con ruedas de radios y 34 con ruedas de aleación.

## **EL ESTUDIO VAJENTI Y LA COMUNICACIÓN DE LAVERDA**

Pero cómo nació la colaboración entre Moto Laverda y el Studio Vajenti? Nos lo explica en primera persona Carlo Vajenti, propietario de esta histórica empresa vicentina que desde hace cuatro generaciones trabaja en el sector de la comunicación. Carlo que está todavía en activo junto a su hijo Matteo: "Comencé a trabajar para Laverda hace 50 años, debido a una llamada de teléfono a mi padre de Mario Leoni, que era el director administrativo. De hecho Leoni pidió una modelo para



poner a disposición de un periodista-fotógrafo enviado a Breganze por una revista especializada. Obviamente a mi padre no le interesaba la propuesta, ya que era un fotógrafo profesional de un estudio que ofrecía a sus clientes servicios en el ámbito de la comunicación mucho más amplios. Por otra parte nuestro slogan era "una sola empresa para un servicio completo"...sin embargo pensé en proponer una chica guapa alemana, Diana Lonac, que colaboraba con nosotros como fotógrafa, ya que la consideraba adecuada para el trabajo. Así convencí a mi padre de devolver la llamada a Leoni y aceptar el encargo. Cogí la Rolleiflex y me presenté con mi amiga en el lugar elegido para el trabajo fotográfico, es decir, el aeropuerto de Thiene. Cuando el periodista terminó su trabajo, pedí a Diana que posara para mí e hice sólo 12 fotos, un rollo de 6x6. Era julio de 1970, la moto una de las primeras SF y aquellas fotos que saqué les gustaron tanto a los directivos de Laverda que decidieron utilizarlas para crear el primer catálogo de su nueva 750". Decididamente un planteamiento particular que desembocó en una relación profesional que se reforzaría en el tiempo y produciría imágenes y productos destinados a la comunicación de Laverda no sólo excelentes técnicamente sino también por el fuerte contenido creativo, a veces revolucionario para el sector de la motocicleta. "Hasta entonces, para publicitar sus productos, las marcas, incluida Laverda, utilizaban poco más que unos folletos, exhaustivos en cuanto a las características técnicas pero poco expresivos a nivel gráfico. Nosotros proponemos un auténtico folleto ilustrado con fotografías a color de calidad impreso en papel satinado y con además de la indispensable ficha técnica, una serie de comentarios estudiados para enfatizar el estilo y el carácter de la moto para que sean más atractivas" Una manera de trabajar la de Vajenti, que encontró en Massimo Laverda a su primer defensor: "El señor Massimo, como persona emprendedora que era, vio en este modo de hacer comunicación una ayuda importante al apoyo del producto y a la imagen de la empresa", concluye Carlo Vajenti, "y así desde entonces continuamos ininterrumpidamente la relación hasta los años 80, siguiendo paso a paso la evolución del producto, testimoniándolo con nuestras imágenes. A principios de los años 70, en pleno boom de ventas, creábamos una y otra vez páginas publicitarias que se publicaban en las revistas. También trabajamos en otros productos Laverda como las máquinas agrícolas y las caravanas, ámbitos en los que creemos haber llevado, a la par que con las dos ruedas, una significativa contribución a la consolidación de la imagen". El resultado está bajo vuestros ojos...

## **LA LAVERDA 750 NELLE CORSE**

*"Ciertamente, para nosotros las carreras influyeron en el desarrollo de las motos de serie", subraya Piero Laverda. "Ya en los años 50 la experiencia acumulada en las pruebas tipo Milano-Taranto y Moto giro nos permitió hacer más fiables nuestras 75 y 100 CC. Con la 750 continuamos en este camino ". En 1969, a petición de nuestro importador holandés, decidimos hacer debutar a la 750 en las 24 Ore di Oss, donde obtuvimos el primer puesto en la categoría y al año siguiente los dos primeros puestos absolutos. El éxito mediático fue enorme, tanto que muchos apasionados lo recuerdan todavía hoy después de 50 años. De aquellas primeras experiencias nació la SFC, con su inconfundible color naranja". A este respecto Piero Laverda concluye recordando una anécdota: "En el box circulaba un rumor maliciosamente creado por algunos de nuestros adversarios, según el cual las Laverda, eran tractores. La marca, que fabricaba medios agrícolas, para ahorrar hubiera utilizado la pintura de las cosechadoras...La verdad era que, en el segundo año de carreras utilizamos el color blanco y Zen y yo, que debíamos de tener la carrera bajo control señalando posiciones e intervalos a nuestros pilotos, teníamos grandes dificultades para reconocer la moto por la velocidad, especialmente por la noche. Un experto me sugirió que los colores más reconocibles en la oscuridad*

*eran por este orden, el amarillo y el naranja. Elegimos éste último para honrar a nuestro importador holandés, que además de ayudarnos a entrar en el mundo de las carreras, era el que más motos vendía en Europa. Y desde entonces todas nuestras SFC se pintaron de naranja".*

---

*Está prohibida la reproducción y divulgación total o parcial, en cualquier formato o por cualquier medio, del presente documento, si no es bajo consentimiento explícito de los autores y/o del editor.*