

Laverda

Le moto e le Corse

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Laverda

Le moto e le corse

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
Historic Club Schio

Università di Vicenza, 3 marzo 2007

- 3 La storia motociclistica Laverda prima delle bicilindriche 650/750
Stefano Milani
- 8 Le ragioni della fondazione e avvio della "Moto Laverda"
Pietro Laverda

MONOGRAFIA AISA 73



La storia motociclistica Laverda prima delle bicilindriche 650/750

Stefano Milani

La Famiglia Laverda, originaria dell'est europeo, si trasferisce in Italia per stabilirsi a San Giorgio nei pressi di Breganze (Vicenza) già nel 1700, assumendo un cognome, per altro assai poco diffuso, che si ritiene derivato dalla denominazione longobarda di una postazione di vedetta: "ward". La "ward" italianizzata diviene il toponimo "Lavàrda" di un paese e un torrente nelle vicinanze di San Giorgio.

Nella zona, grazie alla abbondanza d'acqua utilizzata come forza motrice, si era consolidata una tradizione di lavorazione artigianale del ferro.

I Laverda già nell'800 potevano considerarsi benestanti, tant'è che Pietro Laverda, il futuro fondatore dell'attività industriale, può studiare e seguire i propri interessi trovando impiego come tecnico assistente presso la facoltà di Fisica dell'Università di Padova.

La prematura morte del padre lo costringe però a rientrare a San Giorgio, per seguire la conduzione della azienda agricola di famiglia.

La passione per la tecnica di Pietro Laverda ha comunque il modo di esprimersi quando nel 1873 decide di impiantare una officina per la costruzione di macchine agricole e successivamente anche pompe, parafulmini, orologi da campanile. L'attività prospera negli anni seguenti, ottenendo numerosi riconoscimenti nelle Esposizioni specializzate.

Non appena hanno l'età, i due figli di Pietro Laverda lo affiancano nelle attività di famiglia. Il primogenito Giovanni si occupa dell'azienda agricola ed il secondogenito Antonio si dedica all'attività industriale, contribuendo alla sua piena affermazione.

Antonio Laverda ha dieci figli, sei maschi e quattro femmine, tutti impegnati negli studi quando nel 1922 la sua morte prematura, costringe l'ormai anziano Pietro a riprendere in mano le redini dell'azienda ed a indirizzare gli studi dei primi tre nipoti, Battista, Pietro e Angelina, verso un diploma per averli al più presto al suo fianco.

Risolto il problema della continuità della guida aziendale, gli altri figli di Antonio Laverda restano liberi di seguire le proprie inclinazioni negli studi. Francesco Laverda può così frequentare il liceo classico, laurearsi in Fisica Pura all'Università di Padova nel 1935, preparare gli esami integrativi per laurearsi in Ingegneria e intraprendere l'attività di ricercatore.

Si andava delineando un periodo di profondo rinnovamento della meccanizzazione agricola, con il progressi-

vo tramonto delle macchine a traino animale e l'affermarsi delle macchine semoventi. Si trattava di una vera rivoluzione tecnologica che richiedeva robuste capacità progettuali: divenne quindi necessario il rientro di Francesco Laverda in azienda nel 1937 a dare man forte ai fratelli nella veste di Direttore Tecnico. Francesco Laverda progetta alcune macchine straordinariamente complesse, quali la mietilegatrice del 1938, progenitrice delle successive mietitrebbie che renderanno la "Pietro Laverda" famosa a livello mondiale.

Francesco Laverda è inoltre fortemente impegnato nel sociale. Costituisce e dirige in Breganze una scuola professionale per dare una formazione ai giovani del luogo, è tra i primi a progettare e realizzare case razionali per gli operai, dandole a riscatto alle proprie maestranze a condizioni vantaggiosissime.

Nel 1946 progetta la Gioiello, motofalciatrice polivalente di struttura simile alla motociclette per corse stayer, che va in produzione nel 1948, con motore Condor dei fratelli Guidetti, già titolari della fabbrica di motociclette M.A.S.

Naturale quindi che negli anni del secondo dopoguerra si senta attratto dalla motorizzazione popolare, intuendone il ruolo fondamentale nella ricostruzione e nella inevitabile evoluzione della società da contadina ad industriale, del resto altri avevano avuto la stessa intuizione ed avevano avviato con successo la produzione di motori ausiliari e motoleggere.

Non abbiamo notizie certe sui criteri ispiratori che furono alla base del progetto del prototipo della motoleggera Laverda del 1947. Francesco Laverda era uomo di grande cultura e robuste capacità progettuali, ma non risultano sue esperienze sui motori endotermici.

Tra i numerosi esempi di motori apparsi sul mercato alla fine della Seconda Guerra Mondiale per rimettere in moto l'economia italiana, quelli che erano stati più apprezzati dalla clientela e che sicuramente Francesco Laverda ha potuto osservare sulle strade o alla Esposizione Internazionale del Ciclo e motociclo di Milano, che aveva ripreso l'attività a partire dal Novembre 1946 ci sono:

–Siata Cucciolo 48 cc a 4 T, motore ausiliario progettato da Aldo Leoni, già prezioso collaboratore dell'Ing. Giacosa alla Fiat negli anni '30 ed a cui si deve il dimensionamento del motore della Topolino A.

–Moto Guzzi 65 cc a 2 T, motoleggera progettata

dall'Ing. Antonio Micucci, già progettista alla Olivetti di Ivrea.

Francesco Laverda si orienta su una motoleggera di piccola cilindrata, con caratteristiche tecniche al top della categoria, che possono essere riassunte in:

1. telaio totalmente elastico;
2. motore a 4 tempi di 75 cc;
3. trasmissione completamente racchiusa (N.B. all'epoca la gran parte delle strade erano sprovviste di pavimentazione).

Per saggiare le proprie capacità, Francesco Laverda impianta dietro la villa di famiglia una piccola officina meccanica completa e con il solo aiuto del tecnico Luciano Zen* costruisce nel 1947-1948, per suo uso personale, il prototipo di una motoleggera con motore a 4 tempi di 75 cc. Nessun altro fa questa scelta in quel periodo.

Inusuale lo schema adottato con motore oscillante sul telaio tramite un perno posto sotto al carburatore, frizione sull'albero motore, pedivella d'avviamento che ingrana sulla campana della frizione, trasmissione primaria a catena, cambio posto presso la ruota posteriore, trasmissione secondaria ad ingranaggi, racchiusa in un carter di fusione in lega leggera che costituisce il braccio di sinistra del forcellone oscillante.

Il braccio di destra del forcellone oscillante, in lamiera stampata, è imbullonato al motore. Il molleggio è assicurato da una mezza balestra, ma non è previsto alcun ammortizzatore.

La geometria dello schema del gruppo motore/trasmissione/sospensione adottato rende impossibile per testare il motore su strada l'utilizzo di un telaio di recupero.

Viene quindi disegnato un telaio originale in lamiera stampata, indubbiamente robusto, la cui realizzazione però richiede attrezzature e capacità realizzative non comuni, che evidentemente erano alla portata delle maestranze della Pietro Laverda Macchine Agricole.

Le pedane sono fisse sul telaio, mentre i comandi a pedale di cambio e freno posteriore sono fissi sul gruppo motore/trasmissione e quindi si muovono rispetto alle pedane.

Il prototipo viene provato a lungo dallo stesso Francesco Laverda e con soddisfazione sulle vicine strade di montagna.

* Luciano Zen, nato nel 1923, consegue il Diploma di Perito Industriale prima della guerra in Toscana dove il padre, proveniente dalla zona di Breganze, si era trasferito con la famiglia presso i parenti della moglie. Luciano Zen lavora durante la Seconda Guerra Mondiale alla San Giorgio S.A. di Genova Sestri, società costituita il 18/11/1905, con lo scopo sociale di costruire automobili terrestri e marittimi. L'azienda durante la Seconda Guerra Mondiale produce tra l'altro motori per il Ministero della Guerra. Successivamente diviene San Giorgio SpA., ma viene messa in liquidazione il 9/06/1954. Bisogna ricordare che la famiglia Zen aveva lavorato per i Laverda dall'inizio del '900.

Ma torniamo alla possibile origine di uno schema così inusuale. Purtroppo non sono più tra noi i protagonisti a cui avremmo potuto porre espresamente la domanda, ma ci restano degli indizi che risalgono alla precedente esperienza di Zen. Luciano Zen aveva lavorato alla San Giorgio di Genova Sestri o La Spezia, azienda che alla fine della guerra aveva dovuto riconvertirsi alla produzione per il mercato civile e tra gli sbocchi produttivi trova quello della motorizzazione popolare. Infatti dal 1946-1948 produce col marchio Imex-Genova un motore ausiliario per biciclette con caratteristiche particolari che riassumo:

- motore a 2 tempi di 57,5 cc;
- trasmissione completamente ad ingranaggi (primaria racchiusa, secondaria aperta);
- gruppo motore/trasmissione oscillante rispetto al telaio ciclistico.

Non credo che si tratti di coincidenze, ma che Luciano Zen, tornato alla cittadina di origine, aveva portato con se le esperienze degli anni alla San Giorgio.

Il prototipo si rivela soddisfacente, ma troppo complesso per la produzione e Francesco Laverda riprogetta completamente la motoleggera nel 1948-1949 e ne realizza una preserie di cinque esemplari, destinati ad essere affidati per il test alle "autorità" del paese (sacerdote, veterinario, un mediatore) ed a due operai della azienda di famiglia.

Il nuovo tipo ha il motore fisso sul telaio in posizione tradizionale, trasmissione secondaria a catena protetta da carterino in lamiera aperto, telaio tradizionale adatto anche all'utenza femminile, con struttura monotrave in lamiera stampata che incorpora il parafango posteriore, sospensione posteriore a forcellone oscillante con molle poste sotto il motore.

Questi esemplari di preserie si rivelano ottimi nell'uso e questo conforta Francesco Laverda nella decisione di avviare la produzione di serie.

Per avere mano libera nella nuova attività senza interferire con la produzione delle macchine agricole, il 13 ottobre 1949 fonda la Società "Moto Laverda – Dr. Francesco Laverda & Fratelli s.a.s.", la cui attività resta completamente separata con propri immobili ed attrezzature e che arriverà negli anni migliori ad occupare trecento dipendenti in 5.000 metri quadri.

Il primo dipendente della neonata società è proprio Luciano Zen.

La nuova società avvia nel 1950 la produzione della motoleggera:

- 75 Normale, con motore monocilindrico a quattro tempi di 46x45 mm, pari a 75 cc, valvole in testa, potenza 3 CV a 5.200 giri/min., cambio in blocco a tre velocità, telaio monotrave in lamiera stampata, forcella anteriore a parallelogramma e forcellone posteriore oscillante, pneumatici da 24"x2,25", peso 65 Kg, velocità 70 Km/h.

La 75 si rivela un modello fortunato che si impone rapidamente sul mercato a partire dal 1951, grazie anche alla partecipazione da parte della Laverda alla gara di gran fondo Milano-Taranto cui partecipa con quattro macchine, tutte arrivate al traguardo finale. Con l'affermarsi della produzione motociclistica, che richiedeva il suo totale impegno, Francesco Laverda lascia la Direzione Tecnica della fabbrica di macchine agricole.

Nel 1952 il catalogo si amplia e comprende i tipi:

- 75 Normale, motoleggera già nota, prezzo Lire 167.000;
- 75 Sport, analoga alla precedente, ma con motore più spinto, rapporto di compressione 7,5:1, potenza 4 CV a 6.500 giri/min., carburatore da 16 mm, velocità 90 Km/h;
- 75 Furgoncino, con il motore del tipo Normale, adatto al trasporto di merci o due passeggeri che trovano posto nel cassone.

La Laverda si aggiudica nella stagione sportiva 1952:

- Milano-Taranto di 1.410 Km, vince la classe 75 cc con Castellani, alla media di 76,432 Km/h.

Nel corso del 1952, la Laverda presenta la nuova versione:

- 75 Sport con nuovo telaio chiuso in lamiera stampata, ruote intercambiabili, derivata dal tipo che ha vinto la Milano-Taranto.

Nel 1952, Luciano Zen viene nominato Direttore di Stabilimento.

Nel 1953 rinnova la produzione con introduzione dei telai a culla in tubi. Il catalogo comprende i tipi:

- 75 Normale, col motore già noto, potenza 3 CV a 5.200 giri/min., ma con nuovo telaio in tubi a doppia culla, forcella telescopica, ruote a perno sfilabile, pneumatici da 24"x2,25", serbatoio da 9 litri, peso 70 Kg, velocità 70 Km/h, prezzo Lire 167.000;
- 75 Carenato, motoleggera simile ad uno scooter derivata dal vecchio tipo Normale, realizzata essenzialmente per smaltire le rimanenze dei vecchi telai in lamiera stampata, motore con potenza 3,2 CV a 5.500 giri/min., telaio tubolare con scocca portante in lamiera, sospensione posteriore a forcellone oscillante con balestra centrale, forcella anteriore telescopica, paragambe che incorporano dei pannelli laterali che proteggono il gruppo termico, peso 70 Kg, velocità 70 Km/h;
- 75 Sport, analogo al tipo Turismo, ma con rapporto di compressione 7,8:1, potenza 4 CV a 6.200 giri/min., serbatoio cromato, peso 75 Kg, velocità 80 Km/h, prezzo Lire 186.000;
- 75 Competizione, per gare in circuito, motore con potenza 7,5 CV a 9.500 giri/min., peso 53 Kg, velocità 110 Km/h.

Nel 1953 si aggiudica le gare di gran fondo:

- Giro Motociclistico d'Italia di 3055 Km, classe 75 cc, alla media di 81,172 Km/h;

- Milano-Taranto di 1.300 Km, classe 75 cc, alla media di 82,288 Km/h.

L'impresa ha una grande risonanza e l'azienda per definire le sue motoleggere conia lo slogan: "L'utilitaria che vince le corse!"

Nel 1954, ha in catalogo i tipi:

- 75 Normale, motoleggera già nota;
- 75 Sport, motoleggera già nota;
- 75 Milano-Taranto, con motore più spinto, potenza 5,5 CV a 8.600 giri/min., velocità 95 Km/h.

Nel 1954, si aggiudica nella classe 75 cc le gare:

- Giro d'Italia, di 3.526 Km, classe 75 cc e 100cc, alla media di 86,440 Km/h;
- Milano-Taranto di 1.283 Km, classe 100 cc, alla media di 83,503 Km/h;
- Giro di Toscana, di 506 Km, classe 100 cc, alla media di 92,032 Km/h.

Nello stesso 1954, la produzione delle motoleggere tocca i 45 pezzi/giorno ed oltre 7.500 pezzi/anno.

Nel 1955, Laverda mette in produzione i nuovi tipi con motore di 100 cc derivati dai tipi di 75 cc:

- 100 Normale, motoleggera con motore monocilindrico a 4 tempi, di 52x47 mm, paria 100 cc, valvole in testa, potenza 5 CV a 6.000 giri/min., cambio a 3 rapporti, pneumatici da 2,25"/2,50"x19", peso 75 Kg, velocità 75 Km/h, paragambe a richiesta, prezzo Lire 163.000;

- 100 Sport, con lo stesso motore, ma rapporto di compressione 8,5:1, potenza 6,5 CV a 7.500 giri/min., carburatore da 20 mm, lubrificazione forzata, olio in coppa, accensione a volano magnete, cambio a 4 rapporti con comando a pedale, frizione a bagno d'olio, telaio in tubi a doppia culla, forcella telescopica, pneumatici da 2,50"x19", peso 75 Kg, velocità 90-95 Km/h, prezzo Lire 180.000.

Nel 1955, la Laverda vince:

- Milano-Taranto, classe 75 cc.
- Campionato Italiano di Regolarità con Guido Benzoni.

A metà degli anni '50, Luciano Zen diventa Direttore Tecnico e responsabile del Reparto Esperienze ed Attrezzature.

Il catalogo 1956 comprende i tipi:

- 100 Turismo, motoleggera già nota, cambio a 3 rapporti, prezzo Lire 158.000;
- 100 Sport, motoleggera già nota, cambio a 4 rapporti, prezzo Lire 172.000;
- 100 Sport Lusso, analogo al precedente, ma con carburatore con presa d'aria a tromboncino, serbatoio anatomico, batteria e conta-chilometri, verniciatura in rosso cinabro, prezzo Lire 185.000;
- 100 Corsa, tipo da competizione per le gare di gran fondo;
- 100 Regolarità, tipo da competizione per legare di regolarità.

Nel 1956 vince tra l'altro le gare di gran fondo:

– Giro Motociclistico d'Italia, classe 75 cc D.S. e classe 100 cc D.S.;

– Milano-Taranto, classe 75 cc D.S. e classe 100 cc Derivate Serie.

Nel 1957, Laverda ha in catalogo gli stessi quattro tipi di serie già noti di 100 cc oltre ai tipi da competizione:

– 100 Formula 3, con motore monocilindrico a 4 tempi, di 52x47 mm, pari a 99 cc, rapporto di compressione 10:1, potenza 8,5 CV a 8.000 giri/min.

– 75 Formula 3, con motore monocilindrico a 4 tempi, di 60x45 mm, pari a 74,7 cc, rapporto di compressione 10:1, potenza 6 CV a 8.000 giri/min.

In campo sportivo si segnala la conquista del Campionato Italiano.

A causa dell'incidente occorso il 12 maggio 1957 al marchese Alfonso De Portago durante la Mille Miglia, che provocò numerosi morti, le gare motoristiche su strada vengono bandite.

Viene quindi improvvisamente a mancare il miglior mezzo di propaganda per la Laverda. Alle prime avvisaglie della incipiente crisi delle due ruote, provocata dall'affermarsi delle automobili utilitarie, l'azienda ripiega sulla costruzione di scooter e ciclomotori di 50 cc, ma la contrazione del mercato motociclistico è inarrestabile e l'azienda riesce a superare i momenti peggiori unicamente grazie alla produzione di parti meccaniche per la "Macchine Agricole Pietro Laverda", che per contro attraversa un periodo favorevole.

Nel 1958, il catalogo comprende i tipi:

– Laverdino 49 Turismo, nuovo ciclomotore col motore prodotto dalla casa, rapporto di compressione 6,9:1, potenza 2 CV, carburatore da 12 mm, accensione a volano magnete, telaio aperto in tubi, pneumatici da 2,00"x18", serbatoio da 5,5 litri, peso 52 Kg, velocità 50÷55 Km/h;

– Laverdino 49 Sport, ciclomotore analogo al precedente, ma con rapporto di compressione 7,7:1, potenza 2,5 CV, carburatore da 9 mm, telaio chiuso in tubi, sella lunga, serbatoio da 9 litri, peso 50 Kg, velocità 65-70 Km/h;

– 100 Turismo, motoleggera già nota;

– 100 Gran Turismo, nuovo allestimento con lo stesso motore monocilindrico di 98 cc, potenza 5,2 CV, velocità 75 Km/h;

– 100 Sport Lusso, motoleggera con lo stesso motore monocilindrico, potenza 6 CV, velocità 85 Km/h.

Nel 1959 il catalogo resta immutato:

– Laverdino 49 Turismo, ciclomotore già noto;

– Laverdino 49 Sport, ciclomotore già noto;

– 100 Turismo, già noto;

– 100 Gran Turismo, già noto;

– 100 Sport Lusso, già noto.

Nel 1960, cessa di fatto la produzione delle motoleggere di 100 cc, anche se restano in listino per smal-

tire le scorte. Si aggiunge al catalogo il tipo:–50 Scooter, con motore monocilindrico verticale a 4 tempi di 40x39 mm, pari a 48 cc, rapporto di compressione 7:1, potenza 1,5 CV a 6.000 giri/min., carburatore da 8 mm, raffreddamento forzato a ventola, cambio a 2 rapporti, telaio in lamiera a scocca portante, pneumatici da 2,5"x9", serbatoio da 4 litri, peso 50 Kg, velocità 40 Km/h, prezzo Lire 88.000.

Nel 1961, Laverda ha in catalogo i tipi:

– Laverdino 49 Turismo, ciclomotore già noto, prezzo Lire 90.000;

– Laverdino 49 Sport, ciclomotore già noto, prezzo Lire 102.000;

– 49 Scooter, già noto, prezzo Lire 88.000;

– 100 Turismo, motoleggera già nota, prezzo Lire 158.000;

– 100 Gran Turismo, motoleggera già nota, prezzo Lire 158.000;

– 100 Sport Lusso, motoleggera già nota.

Presenta nel dicembre 1961 alla Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo i tipi 1962:

– Laverdino 49 Turismo, ciclomotore già noto, prezzo Lire 90.000;

– Laverdino 49 Sport, ciclomotore già noto, prezzo Lire 102.000;

– 50 Scooter, nuova versione con motore derivato da quello montato sul ciclomotore 49 Turismo, telaio con passo allungato, rapporto di compressione 8:1, potenza 1,5 CV a 5.300 giri/min., cambio a 3 rapporti, pneumatici da 2,5"x9", velocità 40 Km/h;

– 60 Scooter, nuovo scooter destinato all'exportazione con motore a 4 tempi di 47x44 mm, pari a 59 cc, rapporto di compressione 8:1, potenza 3 CV a 6.000 giri/min., cambio a 3 rapporti comandato a manopola, pneumatici da 2,75"x9", velocità 65 Km/h, prezzo Lire 104.000;

– 100 Turismo, motoleggera già nota, potenza 5,2 CV, velocità 75 Km/h, prezzo Lire 158.000;

– 100 Gran Turismo, motoleggera già nota, potenza 5,6 CV, velocità 85 Km/h, prezzo Lire 158.000;

– 200 Gran Turismo, nuova motocicletta con motore a 4 tempi, bicilindrico inclinato di 25°, di 2x52x47 mm, pari a 200 cc, rapporto di compressione 7,7:1, potenza 11 CV a 6.500 giri/min., valvole in testa azionate da aste e bilancieri, unico carburatore Dell'Orto da 18 mm, accensione a volano magnete, cambio a 4 rapporti, telaio a culla in tubi e scocca posteriore in lamiera, pneumatico anteriore da 2,50"x18", pneumatico posteriore da 3.00"x17", freni da 170 mm, sospensioni teleidrauliche, serbatoio da 13 litri, peso 120 Kg, velocità 110 Km/h, prezzo Lire 218.000.

Il primogenito di Francesco Laverda, Massimo (1938-2005), motociclista appassionato, abbandonati gli studi al biennio di Ingegneria entra in azienda nel 1962 e vi fa circolare nuove idee. Il giovane Laverda conosceva bene le migliori motociclette di-

sponibili sul mercato, avendole possedute, e sapeva bene cosa desiderava il motociclista. Era convinto che i tempi erano maturi per passare dalla produzione di moto-leggere da trasporto utilitario, destinate a chi non poteva permettersi una automobile, alla motocicletta come oggetto di puro divertimento per il tempo libero. Inizia quindi una disputa, anche aspra, tra Francesco Laverda, titolare dell'azienda, che non concepiva che si potesse indirizzare l'attività sulla produzione di mezzi costosi senza alcun scopo pratico, salvo il puro divertimento, e il figlio Massimo.

Nel 1963, la Laverda ha in catalogo i tipi:

- 49 Scooter, scooter già noto, con motore a 4 tempi di 49 cc, prezzo Lire 97.500;
- 60 Scooter, scooter già noto, con motore a 4 tempi di 60 cc, prezzo Lire 104.000;
- 100 Turismo, motoleggera già nota, prezzo Lire 158.000;
- 100 Gran Turismo, motoleggera già nota, prezzo Lire 158.000;
- 200 Gran Turismo, motocicletta già nota, di cui allestisce anche una versione destinata ai mercati esteri con sella di maggiori dimensioni, prezzo Lire 218.000;
- 200 Gran Turismo Export, motocicletta già nota, ma in versione destinata ai mercati esteri con sella di maggiori dimensioni.

Nel 1963, la Laverda toglie definitivamente dal listino i tipi di 100 cc. In totale le motoleggere di 75 e 100 cc risultano prodotte in circa 35.000 pezzi.

Nel dicembre 1963, vengono presentati al Salone del Ciclo e del Motociclo di Milano i tipi 1964:

- 49 Scooter, scooter già noto, con motore a 4 tempi di 49 cc, prezzo Lire 97.500;
- 60 Scooter, scooter già noto, con motore a 4 tempi di 60cc, prezzo Lire 104.000;
- 200 Gran Turismo, motocicletta già nota, prezzo Lire 218.000, che può essere allestita a richiesta con il motore tipo 200 Sport;
- 200 Sport, prototipo di una nuova motocicletta voluta da Massimo Laverda con motore bicilindrico in linea fronte marcia di 200 cc, albero motore con manovelle a 180°, cilindri e teste di nuovo disegno, potenza 16 CV a 8.500 giri/min., valvole in testa azionate da aste e bilancieri, due carburatori, cambio a 4 rapporti, nuovo telaio in tubi, motore montato su silentbloc, peso 120 Kg, velocità 140 Km/h.

Nell'aprile 1964, Laverda presenta alla Fiera di Milano i tipi:

- 48, nuovo ciclomotore economico con motore monocilindrico a 2 tempi di 38x40 mm, pari a 47,8 cc, potenza 1,5 CV a 4.200 giri/min., lubrificazione a miscela al 5%, trasmissione monomarcia, frizione automatica in bagno d'olio, telaio rigido in tubi e lamiera, diversi componenti tra i quali il serbatoio in

plastica, freni a disco con comando meccanico, peso 32 Kg, velocità 40 Km/h, prezzo Lire 59.900 (il margine lordo è di sole Lire 500).

La situazione era evidentemente critica.

L'idea giusta per rilanciare l'azienda viene a Massimo Laverda nel 1963, quando effettua un viaggio negli USA per incontrare i migliori esperti del settore moto e capire come questi vedevano l'avvenire delle due ruote. Ha modo di osservare nell'occasione i prodotti dell'industria nipponica, già in vetta alle vendite su quel mercato, ma ancora pressoché sconosciuti sul mercato europeo, rendendosi conto in particolare che la Honda con i modelli "Dream" bicilindrici di 250 cc e 305 cc aveva creato un nuovo standard in termini di qualità e prestazioni e che solo grazie alla relativamente modesta cilindrata nella quale questi modelli venivano realizzati non erano ancora state messe fuori gioco le grandi case inglesi che detenevano all'epoca il monopolio delle moto di alte prestazioni. Massimo Laverda torna in Italia convinto che se avesse potuto produrre una moto con le caratteristiche della Honda, nelle cilindrate classiche delle Norton, Triumph ecc., il mercato americano l'avrebbe accolta con entusiasmo ed il mercato europeo avrebbe seguito la tendenza americana dopo qualche anno.

Si procura una Honda Dream C76 bicilindrica di 305 cc con distribuzione monoalbero azionata a catena, avviamento elettrico, motore applicato a sbalzo sul telaio, per studiarne le caratteristiche da vicino e dimostrare all'interno dell'azienda paterna quanto la tecnica giapponese fosse superiore a quella europea. Sembrava un'impresa impossibile portare una piccola azienda di provincia con esperienza unicamente in moto utilitarie verso un traguardo così ambizioso, ma tale era l'entusiasmo che animava Massimo Laverda, che in sei mesi di martellamento continuo riesce a convincere il padre Francesco e gli zii ad investire nella realizzazione dei prototipi della moto che aveva immaginato come oggetto di puro divertimento (quanto di più lontano poteva esistere dal criterio ispiratore della attività svolta negli anni precedenti dal padre!).

Francesco Laverda, non condividendo il nuovo indirizzo, lascia la Direzione Generale al figlio Massimo e si trasferisce a Trento per occuparsi unicamente della fonderia e della produzione di roulotte.

Per il motore della nuova moto Massimo Laverda sceglie la cilindrata di 650 cc (il valore classico della produzione inglese), lo schema bicilindrico parallelamente inclinato in avanti, con distribuzione monoalbero in testa azionata a catena ed i carter divisi orizzontalmente ed infine l'avviamento elettrico, un lusso per l'epoca.

Nonostante la mole della motocicletta, mantiene lo schema del telaio monotrave Honda, che aveva

il vantaggio di dare il massimo risalto al motore con funzione strutturale e renderne più agevole lo smontaggio. Il Direttore Tecnico Luciano Zen col suo piccolo Ufficio Tecnico composto di una diecina di persone si fa carico di mettere sulla carta le idee di Massimo Laverda, mentre un gruppetto di operai attrezzisti dalla mitica abilità costruisce a mano i prototipi. Il tutto richiede solo 18 mesi. Incredibilmente, nonostante la assoluta mancanza di esperienza nei motori di grossa cilindrata, la moto nasce "giusta" al primo tentativo e, grazie ad una saggia prudenza nel dimensionamento di tutti gli organi meccanici, estremamente robusta, con ampi margini per futuri potenziamenti. L'estetica risulta ben equilibrata e piacevole. Alla fine del 1965 circolano i primi prototipi affidati ai migliori collaudatori della casa. In contemporanea, la Moto Guzzi presenta alla stampa la V7 di 704 cc, che sarebbe stata prodotta per i corpi di Polizia Stradale e la clientela più esigente. Alla fine del 1965, anche la MV Agusta aveva presentato la 4 cilindri di 600 cc.

Non bisogna frapporre indugi. Il mercato motociclistico italiano aveva toccato il fondo e bisogna essere pronti per seguire le nuove tendenze, la Moto Laverda doveva assolutamente ritagliarsi la sua fetta.

La presentazione ufficiale del prototipo della nuova Laverda 650 cc avviene al Salone di Londra del Novembre 1966 provocando sensazione a livello mondiale. Tutte le riviste specializzate del settore si affrettano a provare la moto ed a fornire ai lettori ampi resoconti, corredati di foto del motore aperto per mostrarne le caratteristiche d'avanguardia. Non va dimenticato che le migliori case inglesi per i loro modelli più prestigiosi impiegavano ancora motori con distribuzione ad aste e bilancieri, cambio separato e l'avviamento a pedivella.

Non sfugge ovviamente la somiglianza del motore Laverda con le Honda, come maliziosamente sottolineò l'autorevole rivista "Das Motorrad" intitolando il servizio di presentazione: "Neue Honda? Nein! Aus Italien: Laverda 650".

Le ragioni della fondazione e avvio della “Moto Laverda”

Pietro Laverda

Molte volte ho cercato di capire quale contesto e quali ragioni abbiano portato alla creazione della Moto Laverda, in quanto l'avvio di un progetto industriale così importante non può essere dipeso da una semplice idea e dalla passione per le due ruote.

Con questa mia breve nota, oltre a descrivere le fasi più importanti dello sviluppo della Società e dei principali modelli prodotti, cercherò di rispondere a questo quesito di fondo, conscio del fatto che “nulla nasce dal nulla”.

Francesco Laverda, con l'appoggio dei fratelli coinvolti nella produzione di macchine agricole con la società “Macchine Agricole Pietro Laverda Spa” (attività principale della famiglia), costituisce il 13 ottobre 1949 in Vicenza una società con oggetto e scopo sociale “produzione di motocicli e loro parti di ricambio”, denominata “Moto Laverda, di Francesco Laverda e Fratelli sas”.

Francesco, laureato all'Università di Padova in Fisica nel 1937, possedeva una naturale predisposizione per la meccanica e la fonderia, che conosceva a fondo fin da ragazzo avendo frequentato l'azienda di famiglia. Da una decina di anni già lavorava come Direttore tecnico alle Macchine Agricole, contribuendo in modo significativo allo sviluppo della meccanizzazione agricola con il passaggio da macchine a trazione animale a macchine con trazione propria.

Altro aspetto da considerare è che siamo nei primi anni del dopoguerra, il periodo della ricostruzione post bellica. Le automobili erano ancora molto poche, mentre il mezzo socialmente più economico e diffuso per motorizzare gli italiani era rappresentato dalla motocicletta di piccola cilindrata o “motoleggera”, come si chiamava allora. Questi erano veicoli addirittura senza targa se con cilindrata inferiore a 75 cc, la cui produzione era diffusissima in tutta Italia.

Inoltre Francesco all'età di 39 anni, nel pieno della sua attività lavorativa, sente il bisogno di realizzare qualcosa di nuovo e personale con il pieno appoggio della famiglia, ma con autonomia operativa e gestionale.

Da queste considerazioni si può quindi comprendere che non siamo di fronte a una semplice idea ed intuizione, ma che la nascita della Moto Laverda è legata a:

- un particolare periodo storico italiano in cui le motociclette utilizzate come mezzo di trasporto economico ed utilitario garantiscono la mobilità nazionale negli anni di ricostruzione post bellica;
 - la presenza di conoscenze ed esperienze tecniche produttive (quello che oggi viene detto “know how”) di un'azienda meccanica nata nel 1873 ad opera del Cav. Pietro Laverda, nonno di Francesco;
 - la presenza di un'elevata preparazione scientifico-universitaria;
 - il desiderio di realizzare qualcosa di importante e di contribuire come classe dirigente allo sviluppo economico e sociale del Paese.
- La storia della Moto Laverda “classica”, cioè sotto la guida della famiglia Laverda, può essere suddivisa in tre grandi periodi:
- 1° periodo: anni '50, dal 1949 al 1958, piccole cilindrate utilitarie;
 - 2° periodo: anni '60, dal 1958 al 1968, scooter e sportive di piccola cilindrata;
 - 3° periodo: anni '70/'80, dal 1968 al 1986, grosse cilindrate, moto per il tempo libero.

Gli anni '50

Dopo circa un anno di progettazione nello studio della propria abitazione, Francesco costruisce nel 1947 il primo prototipo 75 cc nel garage di casa avvalendosi della collaborazione del sig. Luciano Zen (divenuto poi Direttore Tecnico) e del sig. Giuseppe Mambrelli (presente in Moto Laverda dall'età di 16 anni fino alla pensione).

Il motociclo si presenta molto innovativo con telaio in lamiera stampata, sospensione posteriore a balestra centrale e trasmissione finale mista a ingranaggi e catena, chiusi in un solo lungo carter posteriore. Da questa prima esperienza nasce e viene presentato nel 1950 il primo modello di produzione di serie: un motociclo 4 tempi di 75 cc, con potenza di 3.5 CV a 5.200 giri, con telaio in lamiera stampata di tipo automobilistico a monotrave centrale aperto.

Questa moto (denominata “75 cc Carenata” per il caratteristico disegno del telaio e serbatoio) incontrò subito i favori del pubblico locale e regionale. Ma Francesco, in termini che oggi diremmo di marketing, intuisce subito l'importanza delle competizioni. Utili non solo per lo sviluppo tecnico del prodotto, ma soprattutto per la promozione del marchio Laverda.

Così fin dall'inizio le 75 cc sono impegnate nelle corse su strada (circuiti cittadini o gare di lunga distanza come la Milano-Taranto e il Giro d'Italia), corse allora molto diffuse e popolari in tutto il territorio nazionale.

Con i modelli 75 cc e 100 cc Corsa si raggiungono risultati di grande eccellenza: motocicli derivati di serie che offrono prestazioni elevatissime per l'epoca, fino a 130/140 CV/litro.

Queste moto segnano un'epoca e sono protagoniste a livello nazionale vincendo ogni tipo di competizione nella loro categoria durante tutti gli anni '50, sviluppando e consolidando il nome Laverda in Italia.

La crisi degli anni '60

Con la fine degli anni Cinquanta, per l'industria motociclistica italiana inizia un lento ed inesorabile declino. La moto di piccola e media cilindrata, intesa come mezzo economico di trasporto, non riscuote più i favori del pubblico, che invece guarda con sempre maggior interesse le utilitarie a quattro ruote. Con l'introduzione delle vetturette Fiat 500 e 600 cambia rapidamente la domanda del mercato.

La produzione Moto Laverda cerca di adeguarsi ai nuovi tempi con l'introduzione dei modelli:

- ciclomotore 46 cc 4T (1958-1961);
- scooter 49 cc/60 cc 4T (1960/1965);
- 200 bicilindrico 4T (1961-1968);
- ciclomotore 49 cc 2T monomarcia a frizione automatica (1964-1968);
- 125 cc monocilindrico 4T Sport e Trial (1965-1968).

Sono tutti modelli di nuova concezione e concettualmente molto validi, sempre con prestazioni molto tranquille e turistiche. Solo con il 200 cc e 125 cc si affronta il tema delle granturismo o delle sportive stradali.

Per le ragioni esposte in precedenza, gli anni Sessanta furono impegnativi e difficili. I volumi di produzione dei vari modelli furono sempre ridotti e limitati a poche migliaia di pezzi annui. Per uscire dalla congiuntura negativa occorre una proposta fortemente innovativa.

Le ragioni del grande successo degli anni '70: innovazione e marketing. Massimo Laverda

Con l'inizio degli anni Sessanta, il primogenito di Francesco affianca il padre alla guida dell'azienda. Massimo Laverda, classe 1938, studi classici e biennio di ingegneria all'Università di Modena, grande appassionato motociclista, assume da subito la responsabilità di Direttore Generale. Esperto di due ruote in particolare per l'area tecnico-commerciale, rimarrà in azienda fino al 1985. La sua direzione si

qualificherà per il grande contributo di nuove idee e motivazioni per tutti i suoi collaboratori.

È durante un viaggio di lavoro in America (dove "bigger is better") nel 1964 che Massimo intuisce quale poteva essere la via d'uscita per un nuovo sviluppo dell'azienda: la moto come mezzo per il tempo libero e non più per il solo trasporto, una moto di grossa cilindrata che regali agli appassionati del settore nuove emozioni e allo stesso tempo sia un prestigioso "status symbol".

Con molto entusiasmo e determinazione nasce così il progetto "grosse cilindrata", che significa un vero e proprio cambiamento epocale per l'azienda: nuovi prodotti, nuove tecnologie, nuovi impianti, nuovi mercati.

Dal 1968, il modello 650/750 cc si rivela subito un grande successo. Con la versione corsa 750 SFC riprende anche la tradizione sportiva della Moto Laverda, impegnata in gare per moto derivate dalle serie a livello Europeo, che fanno apprezzare il marchio Laverda in tutto il mondo.

Vengono presentati i modelli:

- 650 cc (1968);
- 750 GT (1968-1973);
- 750 S/SF/SFC (1969-1976).

Massimo portò alcune nuove idee, oggi forse ritenute semplici e scontate, ma che per quel tempo furono innovative e rappresentarono le ragioni di questo successo:

- moto come mezzo per il tempo libero;
- moto come status symbol;
- moto come simbolo di forza e potenza;
- moto per il vero "macho";
- moto come espressione del design;
- moto come generatore di emozioni.

Queste idee vennero sintetizzate in una moto di grossa cilindrata, disegnata per stupire il pubblico (quasi una scultura su due ruote), veloce e potente, che solo "pochi" possono guidare e domare. Per realizzare tutto ciò fu necessario rinnovare macchinari ed impianti di produzione (verniciatura e montaggio), nonché acquisire una nuova fonderia per i getti fusi del motore: la FLAM di Gallarate (Varese).

Grazie al grande successo commerciale, nel 1973 fu realizzato anche il moderno stabilimento di Via Venezia, tecnologicamente all'avanguardia e mirato ad ottimizzare le condizioni di lavoro e relativi servizi (mensa, spazi verdi, sicurezza, ecc.).

Nel 1973, inoltre, entra in Moto Laverda anche Piero Antonio, secondo figlio maschio di Francesco. Studi scientifici, Laurea in Ingegneria Meccanica, Piero segue inizialmente il settore tecnico-produttivo per poi affiancare alla Direzione Generale il fratello Massimo.

Partecipa al gruppo di lavoro del favoloso progetto 1000 V6, prototipo sperimentale da corsa con moto-

re a sei cilindri (1975-1978) e allo sviluppo del 1000 cc tre cilindri che si protrarrà fino alla metà degli anni '80 con i modelli Jota, 1200 cc, RGS, RGA, SFC.

Marketing e promozione sportiva: l'immagine e tradizione anni '50 riprende negli anni '70 con le gare per le "derivate di serie"

L'attività sportiva aziendale, sospesa nel 1957, riprende nel 1968 con i nuovi modelli 650 e 750 cc, facendosi poi particolarmente intensa con le gare di Endurance in tutta Europa nella prima metà degli anni '70.

Le moto non correvano nelle gare di campionato di velocità pura, come i Gran Premi, ma in una disciplina molto particolare e impegnativa quale l'Endurance. Le moto da corsa, sostanzialmente delle Sport Production derivate dalla serie e non dei prototipi, permisero così di promuovere direttamente immagine tecnica e vendite del prodotto.

Le varie 24 ore, 6 ore, 1000 Km (gare veloci ed impegnative) rappresentarono anche un severo banco di prova per il mezzo. Permisero di sviluppare tecnicamente i prodotti riducendo sensibilmente i tempi di ricerca e sviluppo, trasferendo direttamente sulla produzione di serie le esperienze delle corse.

Fu così possibile avviare assieme ai fornitori una nuova generazione di componentistica moderna e affidabile (freni, gomme, catene, sospensioni, pistoni ecc.), che fino ad allora non era presente nel mercato.

Le gare di durata richiedono una preparazione fisica molto accurata, elevata resistenza allo stress fisico, grande controllo della stanchezza e del sonno.

Desidero sottolineare che a quel tempo non esistevano sponsor o contratti milionari per correre. I piloti correvano rischiando la loro vita per pura passione, per il piacere di correre con il supporto di una buona squadra alle spalle. Economicamente potevano contare solo su un piccolo premio di partenza per ogni gara.

Il Giro d'Italia 1968

Pochi giorni prima di iniziare le consegne del nuovo modello 650/750 cc si decise di iscrivere quattro moto della prima serie "color senape" al 7° Motogiro d'Italia, in programma dal 28 aprile al 5 maggio 1968. Scelta azzardata ma, allo stesso tempo, non si poteva pensare ad un miglior collaudo per il primo lotto di produzione.

Le moto fecero solo un breve rodaggio di 400/500 km, poi via nella mischia. Dato il particolare regolamento tipo Rally, con percorso che comprendeva anche tratti di sterrato, la squadra era composta da Edoardo Dossena (650 cc), Gorini (750 cc), Passerini (750 cc), tutti regolaristi di Bergamo e Brescia, ai

quali venne affiancato il collaudatore Stefano Rizzitelli con il compito di appoggio e assistenza.

Fu un successo strepitoso: primo, quinto, sesto.

Dossena vinse la Classe D e tutte le quattro moto arrivarono al traguardo finale, piazzandosi nei primi dieci posti. Fu allora deciso di partecipare, dal 1969, al Campionato Europeo di Endurance, divenuto successivamente mondiale. Gli avversari erano le squadre dei grandi gruppi industriali giapponesi (Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki) e le case europee (Triumph, BMW, Ducati, Guzzi).

Nel periodo 1969 -1975, le moto Laverda ottennero significativi successi e risultati sportivi di squadra in tutti i più importanti paesi Europei:

- Italia: Monza, Modena, Vallelunga, Mugello, Imola;
- Austria: Zeltweg;
- Belgio: Spa Franchorchamps;
- Francia: Monthéry, Le Mans, Le Castellet;
- Inghilterra: Truxton, Tourist Trophy, Mallory Park;
- Olanda: Oss, Zandvoort;
- Spagna: Barcellona, Calafat.

Tra gli altri, corsero con la Laverda i piloti che, tra la fine degli anni '70 e i primi anni '80, dominarono la scena mondiale: Virginio Ferrari, Marco Lucchinelli, Franco Uncini.

Gli uomini: tecnici, meccanici, specialisti

Desidero qui ricordare alcuni degli uomini che più da vicino hanno lavorato alla promozione dell'attività sportiva e che purtroppo ci hanno lasciato: Massimo Laverda, Luciano Zen, Gianni Martini, Giambattista Lobba, Giuliano Oro. Il loro ricordo è sempre vivo in coloro che li hanno conosciuti e che con loro hanno collaborato.

Voglio salutare inoltre le persone che hanno condiviso con me questa esperienza e che sono qui presenti oggi: Adriano Valente vicedirettore tecnico, Lino Borghesan lo stilista, Mariano Fioravanzo disegnatore progettista, Achille Cadore capo officina, Nino Carretta meccanico squadra corse, Stefano Rizzitelli pilota collaudatore, Fernando Cappellotto pilota collaudatore, Giuseppe Mambrelli primo operaio in Moto Laverda e tutti gli altri ex dipendenti presenti.

L'attività sportiva negli anni '70 fu molto intensa. Il Reparto Corse era integrato in azienda, con funzione anche di attrezzatura e reparto esperienze per prototipi. In questi settori lavoravano uomini di grande esperienza e professionalità, che fornivano in tempi tecnici ridottissimi parti meccaniche, ricambi e servizi tecnici.

Nel 1970-1975 erano presenti una media di circa 25 addetti, pari al 10% dei dipendenti mediamente in forza in azienda in quel periodo.

Il progetto 1000 V6 testimonia quale è stato il vero valore della moto Laverda: la capacità di realizzare al suo interno in tempi brevissimi progetti di motori e motocicli molto sofisticati ed innovativi.

Moto Laverda oggi

Il marchio commerciale oggi fa parte del Gruppo Aprilia, che a sua volta è controllata dal gruppo Piaggio di Pontedera.

Non è presente una nuova produzione Laverda, ma l'augurio è di poter vedere presto circolare nelle strade nuovamente il marchio Laverda.

In conclusione, desidero ringraziare in modo particolare i piloti qui con noi oggi per il loro grande contributo alla promozione e prestigio di un marchio

tutto Italiano: Nino Castellani, Giovanni Larchier, Antonio Zin, Stefano Rizzitelli, Edoardo Dossena, Augusto Brettoni.

Le stesse moto da corsa degli anni '50/'70 e lo stesso spirito sportivo sono oggi ancora vivi e presenti nei principali circuiti europei grazie all'attività del gruppo sportivo Laverda Corse (www.laverdacorse.it), che partecipa regolarmente alle rievocazioni e meeting per moto classiche insieme ai numerosi Laverda Club internazionali.

Il Gruppo assiste inoltre gli appassionati nel restauro e nella conservazione delle loro Laverda, moto ormai mitiche e oggetto di collezione in tutto il mondo.

Le Monografie ALSA

- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano
alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,
40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica
motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza
Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista
della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con
CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 66 **Corse Grand Prix
e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una
marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni:
l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia
della Fiat. Progressi della motozizzazione
e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto
fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione
delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia
Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani
Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo
1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile
negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT
una svolta aperta al mondo
The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra
Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e
Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli
e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario
della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996

- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'**AISA** è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione:

www.aisastoryauto.it

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.

AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.

AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.

AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (marzo 2020)

Pubblcazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino


SOCIETÀ EDITRICE
IL CAMMELLO
www.ilcammello.it