



LAVERDA

Le moto e le corse

CONFERENZA
AISA - Historic Club Schio
Sabato 3 marzo 2007
Aula Magna dell'Università di Vicenza

Monographie de l'**Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (AISA)**

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/>

Traduction française par outils numériques
Patrice Moreaux (patrice.moreaux@ouvaton.org)
Août 2026

Autorisation de diffusion par l'AISA : août 2026

La diffusion de ce document doit porter mention de son origine italienne.

Ce document est disponible en version originale italienne :

- version complète avec photos :

<https://www.aisastoryauto.it/monografie/monografia-73/>

- version texte uniquement :

<https://www.aisastoryauto.it/wp-content/uploads/2020/03/aisa73web.pdf>

Laverda

Les motos et la course

AISA

Association italienne pour l'histoire de l'automobile



Laverda

Les motos et la course

AISA - Associazione italiana per l'histoire de l'automobile, en
collaboration avec
Historic Club Schio

Université de Vicence, 3 mars 2007

- 3 L'histoire de la moto Laverda avant les bicylindres 650/750
Stefano Milani
- 8 Les raisons de la création et du lancement de la « Moto Laverda »
Pietro Laverda

MONOGRAPHIE AISA 73



L'histoire de Laverda dans le domaine de la moto avant les bicylindres 650/750

Stefano Milani

La famille Laverda, originaire d'Europe de l'Est, s'installe en Italie à San Giorgio, près de Breganze (Vicence), dès le XVIII^e siècle, adoptant un nom de famille, d'ailleurs très peu répandu, que l'on considère comme dérivé du terme lombard désignant un poste d'observation : « ward ». Le mot « ward », italianisé, est devenu le toponyme « Lavàrda » d'un village et d'un tor-

situé aux abords de San Giorgio.

Dans cette région, grâce à l'abondance de l'eau utilisée comme force motrice, une tradition d'artisanat du fer s'était consolidée.

Dès le XIX^e siècle, les Laverda pouvaient se considérer comme aisés, à tel point que Pietro Laverda, le futur fondateur de l'entreprise industrielle, put faire des études et se consacrer à ses centres d'intérêt en trouvant un emploi d'assistant technique à la faculté de physique de l'université de Padoue.

La mort prématurée de son père le contraignit toutefois à revenir à San Giorgio pour prendre la direction de l'exploitation agricole familiale.

La passion de Pietro Laverda pour la technique trouve néanmoins le moyen de s'exprimer lorsqu'en 1873, il décide de créer un atelier dédié à la construction de machines agricoles, puis également de pompes, de paratonnerres et d'horloges de clocher. L'activité prospère au cours des années suivantes, remportant de nombreuses distinctions lors d'expositions spécialisées.

Dès qu'ils ont l'âge requis, les deux fils de Pietro Laverda viennent le seconder dans les activités familiales. L'aîné, Giovanni, s'occupe de l'exploitation agricole, tandis que le cadet, Antonio, se consacre à l'activité industrielle, contribuant ainsi à son plein essor.

Antonio Laverda a dix enfants, six garçons et quatre filles, tous engagés dans leurs études lorsque, en 1922, son décès prématuré oblige Pietro, désormais âgé, à reprendre les rênes de l'entreprise et à orienter les études de ses trois premiers petits-enfants, Battista, Pietro et Angelina, vers l'obtention d'un diplôme afin de les avoir à ses côtés le plus tôt possible.

Une fois le problème de la continuité de la direction de l'entreprise résolu, les autres enfants d'Antonio Laverda sont libres de suivre leurs propres aspirations dans leurs études. Francesco Laverda peut ainsi fréquenter le lycée

classique, obtenir une licence en physique pure à l'université de Padoue en 1935, préparer les examens complémentaires pour obtenir un diplôme d'ingénieur et se lancer dans une carrière de chercheur.

Une période de profond renouveau de la mécanisation agricole se dessinait, avec le progrès

disparition progressive des machines tirées par des animaux et l'affirmation des machines automotrices. Il s'agissait d'une véritable révolution technologique qui exigeait de solides compétences en conception : le retour de Francesco Laverda dans l'entreprise en 1937 devint donc nécessaire pour prêter main-forte à ses frères en tant que directeur technique. Francesco Laverda conçoit des machines d'une complexité extraordinaire, telles que la moissonneuse-lieuse de 1938, ancêtre des moissonneuses-batteuses qui rendront la « Pietro Laverda » célèbre dans le monde entier.

Francesco Laverda s'engage également fortement dans le domaine social. Il fonde et dirige à Breganze une école professionnelle afin de former les jeunes de la région ; il est parmi les premiers à concevoir et à construire des logements rationnels pour les ouvriers, qu'il propose à ses employés à des conditions très avantageuses.

En 1946, il conçoit la « Gioiello », une motofaucheuse polyvalente dont la structure s'apparente à celle des motos de course de fond, qui entre en production en 1948, équipée d'un moteur Condor des frères Guidetti, déjà propriétaires de l'usine de motos M.A.S.

Il est donc naturel que, dans les années d'après-guerre, il se soit senti attiré par la motorisation populaire, pressentant son rôle fondamental dans la reconstruction et dans l'évolution inévitable de la société, passant d'une société rurale à une société industrielle ; d'ailleurs, d'autres avaient eu la même intuition et avaient lancé avec succès la production de moteurs auxiliaires et de motos légères.

Nous ne disposons d'aucune information certaine sur les critères qui ont inspiré la conception du prototype de la moto légère Laverda de 1947. Francesco Laverda était un homme d'une grande culture et doté de solides compétences en matière de conception, mais rien n'indique qu'il ait eu une expérience dans le domaine des moteurs à combustion interne.

Parmi les nombreux exemples de moteurs apparus sur le marché à la fin de la Seconde Guerre mondiale pour relancer l'économie italienne, ceux qui avaient été les plus appréciés par la clientèle et que Francesco Laverda a certainement pu observer sur les routes ou au Salon international du vélo et de la moto de Milan, qui avait repris ses activités à partir de novembre 1946, figuraient :

- la Siata Cucciolo 48 cm³ à 4 temps, moteur auxiliaire conçu par Aldo Leoni, ancien collaborateur de l'ingénieur Giacosa chez Fiat dans les années 1930 et à qui l'on doit le dimensionnement du moteur de la Topolino A ;
- Moto Guzzi 65 cm³ à 2 temps, moto légère conçue

par l'ingénieur Antonio Micucci, ancien concepteur chez Olivetti à Ivrea.

Francesco Laverda s'oriente vers une moto légère de petite cylindrée, dotée de caractéristiques techniques au sommet de sa catégorie, qui peuvent se résumer ainsi :

1. châssis entièrement élastique ;
2. moteur à 4 temps de 75 cm³ ;
3. transmission entièrement carénée (N.B. : à l'époque, la plupart des routes n'étaient pas revêtues).

Pour mettre ses compétences à l'épreuve, Francesco Laverda installe derrière la villa familiale un petit atelier mécanique entièrement équipé et, avec la seule aide du technicien Luciano Zen*, il construit en 1947-1948, pour son usage personnel, le prototype d'une moto légère équipée d'un moteur 4 temps de 75 cm³. Personne d'autre ne fait ce choix à cette époque.

La configuration adoptée était inhabituelle : le moteur oscillait sur le châssis grâce à un pivot situé sous le carburateur, un embrayage sur l'arbre moteur, une manivelle de démarrage s'engrenant dans la cloche d'embrayage, une transmission primaire par chaîne, une boîte de vitesses située près de la roue arrière, une transmission secondaire à engrenages, le tout enfermé dans un carter en alliage léger moulé qui constitue le bras gauche du bras oscillant.

Le bras droit du bras oscillant, en tôle emboutie, est boulonné au moteur. La suspension est assurée par un demi-ressort à lames, mais aucun amortisseur n'est prévu.

La géométrie du schéma de l'ensemble moteur/transmission/suspension adopté rend impossible l'utilisation d'un châssis de récupération pour tester le moteur sur route.

Un châssis original en tôle emboutie, sans aucun doute robuste, a donc été conçu ; sa réalisation nécessite toutefois des équipements et des compétences techniques hors du commun, qui étaient manifestement à la portée des ouvriers de Pietro Laverda Macchine Agricole. Les repose-pieds sont fixés au châssis, tandis que les commandes au pied du changement de vitesse et du frein arrière sont fixées au groupe moteur/transmission et se déplacent donc par rapport aux repose-pieds.

Le prototype est longuement testé par Francesco Laverda lui-même, à sa grande satisfaction, sur les routes de montagne environnantes.

Laverda depuis le début du XXe siècle.

* Luciano Zen, né en 1923, obtient son diplôme de technicien industriel avant la guerre en Toscane, où son père, originaire de la région de Breganze, s'était installé avec sa famille chez les proches de son épouse. Pendant la Seconde Guerre mondiale, Luciano Zen travaille chez San Giorgio S.A. à Gênes-Sestri, société fondée le 18 novembre 1905 dans le but de construire des véhicules terrestres et maritimes. Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'entreprise produit notamment des moteurs pour le ministère de la Guerre. Elle devient par la suite San Giorgio SpA, mais est mise en liquidation le 9 juin 1954. Il convient de rappeler que la famille Zen travaillait pour les

Mais revenons à l'origine possible d'un schéma aussi inhabituel. Malheureusement, les protagonistes à qui nous aurions pu poser expressément la question ne sont plus parmi nous, mais il nous reste des indices qui remontent à l'expérience antérieure de Zen. Luciano Zen avait travaillé chez San Giorgio à Gênes, Sestri ou La Spezia, une entreprise qui, à la fin de la guerre, avait dû se reconvertir à la production pour le marché civil et qui, parmi ses débouchés, avait trouvé celui de la motorisation populaire. En effet, de 1946 à 1948, elle produisit sous la marque Imex-Genova un moteur auxiliaire pour vélos présentant des caractéristiques particulières que je résume ainsi :

- moteur à deux temps de 57,5 cm³ ;
- transmission entièrement à engrenages (primaire fermée, secondaire ouverte) ;
- groupe moteur/transmission oscillant par rapport au cadre du vélo.

Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une coïncidence, mais plutôt que Luciano Zen, de retour dans sa ville natale, avait emporté avec lui l'expérience acquise au fil des années chez San Giorgio.

Le prototype s'avère satisfaisant, mais trop complexe pour la production, et Francesco Laverda repense entièrement la « motoleggera » en 1948-1949 et en réalise une présérie de cinq exemplaires, destinés à être confiés pour des essais aux « autorités » du village (prêtre, vétérinaire, un courtier) et à deux ouvriers de l'entreprise familiale.

Le nouveau modèle est équipé d'un moteur fixé au châssis dans une position traditionnelle, d'une transmission secondaire par chaîne protégée par un carter en tôle ouvert, d'un châssis traditionnel adapté également aux utilisatrices, avec une structure monobloc en tôle emboutie intégrant le garde-boue arrière, ainsi que d'une suspension arrière à bras oscillant avec des ressorts placés sous le moteur.

Ces exemplaires de présérie s'avèrent excellents à l'usage, ce qui conforte Francesco Laverda dans sa décision de lancer la production en série.

Afin d'avoir les mains libres dans cette nouvelle activité sans interférer avec la production de machines agricoles, il fonde le 13 octobre 1949 la société « Moto Laverda – Dr. Francesco Laverda & Fratelli s.a.s. », dont l'activité reste totalement distincte, avec ses propres locaux et équipements, et qui, à son apogée, emploiera trois cents salariés sur 5 000 mètres carrés.

Le premier salarié de la société nouvellement créée n'est autre que Luciano Zen.

La nouvelle société lance en 1950 la production de la moto légère :

- la 75 Normale, équipée d'un moteur monocylindre à quatre temps de 46 x 45 mm, soit 75 cm³, à soupapes en tête, d'une puissance de 3 CV à 5 200 tr/min, boîte de vitesses monobloc à trois rapports, cadre monobras en tôle emboutie, fourche avant à parallélogramme et bras oscillant arrière, pneus de 24" x 2,25", poids de 65 kg, vitesse de 70 km/h.

La 75 s'avère être un modèle à succès qui s'impose rapidement sur le marché à partir de 1951, notamment grâce à la participation de Laverda à la course d'endurance Milan-Tarente, à laquelle elle prend part avec quatre machines, toutes arrivées à la ligne d'arrivée. Avec l'essor de la production de motos, qui exigeait son engagement total, Francesco Laverda quitte la direction technique de l'usine de machines agricoles.

En 1952, le catalogue s'élargit et comprend les modèles suivants :

- 75 Normale, moto légère déjà connue, prix : 167 000 liras ;
- 75 Sport, similaire à la précédente, mais dotée d'un moteur plus puissant, d'un taux de compression de 7,5:1, d'une puissance de 4 CV à 6 500 tr/min, d'un carburateur de 16 mm et d'une vitesse de 90 km/h ;
- 75 Furgoncino, équipée du moteur du modèle Normale, adaptée au transport de marchandises ou de deux passagers pouvant prendre place dans la benne.

Au cours de la saison sportive 1952, Laverda remporte :

- Milan-Tarente (1 410 km), remportant la catégorie 75 cm³ avec Castellani, à une vitesse moyenne de 76,432 km/h.

Au cours de l'année 1952, Laverda présente sa nouvelle version :

- 75 Sport, dotée d'un nouveau châssis fermé en tôle emboutie et de roues interchangeables, dérivée du modèle qui a remporté le Milan-Tarente.

En 1952, Luciano Zen est nommé directeur d'usine.

En 1953, il renouvelle la production avec l'introduction de châssis en berceau tubulaire. Le catalogue comprend les modèles suivants :

- 75 Normale, avec le moteur déjà connu, d'une puissance de 3 CV à

5 200 tr/min, mais avec un nouveau châssis à double berceau tubulaire, une fourche télescopique, des roues à axe amovible, des pneus de 24" x 2,25", un réservoir de 9 litres, un poids de 70 kg, une vitesse de 70 km/h, au prix de 167 000 liras ;

- 75 Carénée, moto légère semblable à un scooter dérivée de l'ancien modèle Normal, conçue essentiellement pour écouler les stocks d'anciens châssis en tôle emboutie, moteur d'une puissance de 3,2 CV à

5 500 tr/min, châssis tubulaire avec carrosserie portante en tôle, suspension arrière à bras oscillant avec ressort à lames central, fourche avant télescopique, garde-boue intégrant des panneaux latéraux protégeant le groupe moteur, poids 70 kg, vitesse 70 km/h ;

- 75 Sport, similaire au modèle Turismo, mais avec un taux de compression de 7,8:1, une puissance de 4 CV à 6 200 tr/min, un réservoir chromé, un poids de 75 kg, une vitesse de 80 km/h, prix : 186 000 liras ;

- 75 Compétition, destinée aux courses sur circuit, moteur d'une puissance de 7,5 CV à 9 500 tr/min,

poids de 53 kg, vitesse de 110 km/h.

En 1953, elle remporte les courses d'endurance :

- le Giro Motociclistico d'Italia de 3 055 km, catégorie 75 cm³, à une vitesse moyenne de 81,172 km/h ;

– Milan-Tarente, 1 300 km, catégorie 75 cm³, à une vitesse moyenne de 82,288 km/h.

Cet exploit a un grand retentissement et l'entreprise, pour définir ses motos légères, invente le slogan : « La moto utilitaire qui gagne les courses ! »

En 1954, son catalogue comprend les modèles suivants :

- 75 Normale, moto légère déjà connue ;
- 75 Sport, moto légère déjà connue ;
- 75 Milano-Taranto, dotée d'un moteur plus puissant, d'une puissance de 5,5 CV à 8 600 tr/min et d'une vitesse de 95 km/h.

En 1954, elle remporte dans la catégorie 75 cm³ les courses suivantes :

– le Giro d'Italia, de 3 526 km, dans les catégories 75 cm³ et 100 cm³, à une vitesse moyenne de 86,440 km/h ;

– Milan-Tarente, de 1 283 km, catégorie 100 cm³, à une vitesse moyenne de 83,503 km/h ;

– le Giro di Toscana, de 506 km, dans la catégorie 100 cm³, à une vitesse moyenne de 92,032 km/h.

Cette même année 1954, la production de motos légères atteint 45 unités par jour et plus de 7 500 unités par an.

En 1955, Laverda lance la production de nouveaux modèles équipés d'un moteur de 100 cm³ dérivés des modèles de 75 cm³ :

- 100 Normale, moto légère équipée d'un moteur monocylindre à 4 temps, de 52 x 47 mm, cylindrée de 100 cm³, soupapes en tête, puissance de 5 CV à 6 000 tr/min, boîte de vitesses à 3 rapports, pneus de 2,25"/2,50" x 19", poids de 75 kg, vitesse de 75 km/h, garde-boue latéraux en option, prix de 163 000 liras ;
- 100 Sport, avec le même moteur, mais un taux de compression de 8,5:1, une puissance de 6,5 CV à 7 500 tr/min, un carburateur de 20 mm, une lubrification forcée, huile dans le carter, allumage par volant magnétique, boîte de vitesses à 4 rapports à commande au pied, embrayage à bain d'huile, châssis en tubes à double berceau, fourche télescopique, pneus de 2,50" x 19", poids 75 kg, vitesse 90-95 km/h, prix 180 000 liras.

En 1955, la Laverda remporte :

- Milan-Tarente, catégorie 75 cm³.
- le Championnat italien de régularité avec Guido Benzoni.

Au milieu des années 50, Luciano Zen devient directeur technique et responsable du département Expérimentation et Équipements.

Le catalogue de 1956 comprend les modèles suivants :

– 100 Turismo, moto légère déjà bien connue, boîte à 3 vitesses, prix : 158 000 liras ;

– 100 Sport, moto légère déjà connue, boîte de vitesses à 4 rapports, prix : 172 000 liras ;

– 100 Sport Lusso, similaire au modèle précédent, mais équipée d'un carburateur à prise d'air en forme de trompette, d'un réservoir anatomique, d'une batterie et d'un compteur kilométrique, peinture rouge cinabre, prix : 185 000 liras ;

– 100 Corsa, modèle de compétition destiné aux courses d'endurance ;

– 100 Régularité, modèle de compétition destiné aux épreuves de régularité.

En 1956, elle remporte notamment les courses d'endurance suivantes :

- le Giro Motociclistico d'Italia, dans la catégorie 75 cm³ D.S. et la catégorie 100 cm³ D.S. ;
- Milan-Tarente, catégorie 75 cm³ D.S. et catégorie 100 cm³ dérivées de série.

En 1957, Laverda propose dans son catalogue les quatre mêmes modèles de série déjà connus de 100 cm³, en plus des modèles de compétition :

- 100 Formule 3, avec un moteur monocylindre à 4 temps, de 52 x 47 mm, soit 99 cm³, taux de compression de 10:1, puissance de 8,5 CV à 8 000 tr/min ;
- 75 Formule 3, avec un moteur monocylindre à 4 temps, de 60 x 45 mm, soit 74,7 cm³, taux de compression de 10:1, puissance de 6 CV à 8 000 tr/min.

Sur le plan sportif, on note la conquête du championnat italien.

À la suite de l'accident survenu le 12 mai 1957 au marquis Alfonso De Portago lors de la Mille Miglia, qui fit de nombreux morts, les courses automobiles sur route sont interdites.

Laverda se retrouve alors soudainement privée de son meilleur moyen de promotion. Dès les premiers signes de la crise naissante du secteur des deux-roues, provoquée par l'essor des voitures utilitaires, l'entreprise se rabat sur la fabrication de scooters et de cyclomoteurs de 50 cm³, mais le recul du marché de la moto est inexorable et l'entreprise ne parvient à surmonter les moments les plus difficiles que grâce à la production de pièces mécaniques pour la société « Macchine Agricole Pietro Laverda », qui, en revanche, traverse une période favorable.

En 1958, le catalogue comprend les modèles suivants :

- Laverdino 49 Turismo, nouveau cyclomoteur équipé d'un moteur fabriqué par la maison, taux de compression de 6,9:1, puissance de 2 CV, carburateur de 12 mm, allumage par volant magnétique, châssis ouvert en tubes, pneus de 2,00"x18", réservoir de 5,5 litres, poids de 52 kg, vitesse de 50 à 55 km/h ;
- Laverdino 49 Sport, cyclomoteur similaire au précédent, mais avec un taux de compression de 7,7:1, une puissance de 2,5 CV, un carburateur de 9 mm, un châssis tubulaire fermé, une selle longue, un réservoir de 9 litres, un poids de 50 kg, une vitesse de 65 à 70 km/h ;
- 100 Turismo, moto légère déjà connue ;
- 100 Gran Turismo, nouvelle version équipée du même moteur monocylindre de 98 cm³, d'une puissance de 5,2 CV et d'une vitesse de 75 km/h ;
- 100 Sport Lusso, moto légère équipée du même moteur monocylindre, puissance de 6 CV, vitesse de 85 km/h.

En 1959, le catalogue reste inchangé :

- Laverdino 49 Turismo, cyclomoteur déjà connu ;
- Laverdino 49 Sport, cyclomoteur déjà connu ;
- 100 Turismo, déjà connu ;
- 100 Gran Turismo, déjà connu ;
- 100 Sport Lusso, déjà connu.

En 1960, la production des cyclomoteurs de 100 cm³

cesse de fait, même s'ils restent au catalogue pour épuiser

. Le modèle suivant vient compléter le catalogue : – 50 Scooter, équipé d'un moteur monocylindre vertical à 4 temps de 40 x 39 mm, soit 48 cm³, rapport de compression de 7:1, puissance de 1,5 CV à 6 000 tr/min, carburateur de 8 mm, refroidissement forcé par ventilateur, boîte de vitesses à 2 rapports, châssis en tôle à structure porteuse, pneus de 2,5"x9", réservoir de 4 litres, poids de 50 kg, vitesse de 40 km/h, prix de 88 000 liras.

En 1961, Laverda propose dans son catalogue les modèles suivants :

- Laverdino 49 Turismo, cyclomoteur déjà bien connu, prix : 90 000 liras ;
- Laverdino 49 Sport, cyclomoteur déjà connu, prix : 102 000 liras ;
- le 49 Scooter, déjà connu, au prix de 88 000 liras ;
- 100 Turismo, moto légère déjà connue, prix : 158 000 liras ;
- 100 Gran Turismo, moto légère déjà connue, prix : 158 000 liras ;
- 100 Sport Lusso, moto légère déjà connue.

En décembre 1961, lors du Salon international du vélo et de la moto, la marque présente ses modèles 1962 :

- Laverdino 49 Turismo, cyclomoteur déjà connu, prix : 90 000 liras ;
- Laverdino 49 Sport, cyclomoteur déjà connu, prix : 102 000 liras ;
- 50 Scooter, nouvelle version équipée d'un moteur dérivé de celui monté sur le cyclomoteur 49 Turismo, châssis à empattement allongé, taux de compression de 8:1, puissance de 1,5 CV à 5 300 tr/min, boîte de vitesses à 3 rapports, pneus de 2,5"x9", vitesse de 40 km/h ;
- 60 Scooter, nouveau scooter destiné à l'exportation avec un moteur 4 temps de 47 x 44 mm, soit 59 cm³, taux de compression de 8:1, puissance de 3 CV à 6 000 tr/min, boîte de vitesses à 3 rapports commandée par manette, pneus de 2,75"x9", vitesse de 65 km/h, prix : 104 000 liras ;
- 100 Turismo, moto légère déjà bien connue, puissance de 5,2 CV, vitesse de 75 km/h, prix de 158 000 liras ;
- 100 Gran Turismo, moto légère déjà connue, puissance de 5,6 CV, vitesse de 85 km/h, prix : 158 000 liras ;
- 200 Gran Turismo, nouvelle moto équipée d'un moteur à 4 temps, bicylindre incliné à 25°, de 2x52x47 mm, soit 200 cm³, taux de compression de 7,7:1, puissance de 11 CV à 6 500 tr/min, soupapes en tête actionnées par des tiges et des culbuteurs, carburateur unique Dell'Orto de 18 mm, allumage par volant magnétique, boîte de vitesses à 4 rapports, cadre en berceau tubulaire et carénage arrière en tôle, pneu avant de 2,50"x18", pneu arrière de 3,00" x 17", freins de 170 mm, suspensions téléhydrauliques, réservoir de 13 litres, poids de 120 kg, vitesse de 110 km/h, prix de 218 000 liras.

Le fils aîné de Francesco Laverda, Massimo (1938-2005), motard passionné, ayant abandonné ses études d'ingénierie après deux ans, rejoint l'entreprise en 1962 et y apporte de nouvelles idées. Le jeune Laverda connaissait bien les meilleures motos

disponibles sur le marché, puisqu'il en avait possédé, et savait parfaitement ce que souhaitait le motard. Il était convaincu que le moment était venu de passer de la production de motos légères à usage utilitaire, destinées à ceux qui ne pouvaient pas s'offrir une voiture, à la moto comme objet de pur divertissement pour les loisirs. Une dispute, parfois âpre, s'engage alors entre Francesco Laverda, propriétaire de l'entreprise, qui ne concevait pas que l'on puisse orienter l'activité vers la production de véhicules coûteux sans aucune utilité pratique, si ce n'est le pur plaisir, et son fils Massimo.

En 1963, Laverda propose dans son catalogue les modèles suivants :

- 49 Scooter, un scooter déjà bien connu, équipé d'un moteur 4 temps de 49 cm³, au prix de 97 500 lire ;
- 60 Scooter, scooter déjà connu, équipé d'un moteur 4 temps de 60 cm³, prix : 104 000 lire ;
- 100 Turismo, moto légère déjà connue, prix : 158 000 lire ;
- 100 Gran Turismo, moto légère déjà connue, prix : 158 000 lire ;
- 200 Gran Turismo, moto déjà connue, dont il propose également une version destinée aux marchés étrangers avec une selle plus grande, prix : 218 000 lire ;
- 200 Gran Turismo Export, une moto déjà bien connue, mais dans une version destinée aux marchés étrangers, dotée d'une selle plus spacieuse.

En 1963, Laverda retire définitivement de sa gamme les modèles de 100 cm³. Au total, environ 35 000 motos légères de 75 et 100 cm³ ont été produites.

En décembre 1963, les modèles 1964 sont présentés au Salon du vélo et de la moto de Milan :

- 49 Scooter, un scooter déjà connu, équipé d'un moteur 4 temps de 49 cm³, au prix de 97 500 lire ;
- le 60 Scooter, un scooter déjà connu, équipé d'un moteur 4 temps de 60 cm³, au prix de 104 000 lire ;
- le 200 Gran Turismo, une moto déjà connue, au prix de 218 000 lire, pouvant être équipée sur demande du moteur de type 200 Sport ;
- 200 Sport, prototype d'une nouvelle moto imaginée par Massimo Laverda, équipée d'un moteur bicylindre en ligne orienté vers l'avant de 200 cm³, d'un vilebrequin à manivelles à 180°, de cylindres et de culasses de conception nouvelle, d'une puissance de 16 CV à 8 500 tr/min, soupapes en tête actionnées par des tiges et des culbuteurs, deux carburateurs, boîte de vitesses à 4 rapports, nouveau châssis tubulaire, moteur monté sur silentbloks, poids de 120 kg, vitesse maximale de 140 km/h.

En avril 1964, Laverda présente au Salon de Milan les modèles :

- 48, un nouveau cyclomoteur économique équipé d'un moteur monocylindre à deux temps de 38 × 40 mm, soit 47,8 cm³, d'une puissance de 1,5 CV à 4 200 tr/min, lubrification par mélange à 5 %, transmission à une vitesse, embrayage automatique à bain d'huile, châssis rigide en tubes et tôle, divers composants dont

plastique, freins à disque à commande mécanique, poids de 32 kg, vitesse de 40 km/h, prix de 59 900 livres (la marge brute n'est que de 500 livres).

La situation était manifestement critique.

L'idée qui permettra de relancer l'entreprise vient à Massimo Laverda en 1963, lorsqu'il effectue un voyage aux États-Unis pour rencontrer les meilleurs experts du secteur de la moto et comprendre comment ceux-ci envisageaient l'avenir des deux-roues. Il a alors l'occasion d'observer les produits de l'industrie japonaise, déjà en tête des ventes sur ce marché, mais encore pratiquement inconnus sur le marché européen, et se rend compte en particulier que Honda, avec ses modèles « Dream » bicylindres de 250 cm³ et 305 cm³, avait établi une nouvelle norme en matière de qualité et de performances, et que ce n'était que grâce à la cylindrée relativement modeste de ces modèles que les grands constructeurs anglais, qui détenaient à l'époque le monopole des motos hautes performances, n'avaient pas encore été mis hors jeu. Massimo Laverda revient en Italie, convaincu que s'il parvenait à produire une moto présentant les caractéristiques de la Honda, dans les cylindrées classiques des Norton, Triumph, etc., le marché américain l'accueillerait avec enthousiasme et que le marché européen suivrait la tendance américaine au bout de quelques années.

Il se procure une Honda Dream C76 bicylindre de 305 cm³, dotée d'une distribution à arbre unique entraînée par chaîne, d'un démarrage électrique et d'un moteur en porte-à-faux sur le châssis, afin d'en étudier les caractéristiques de près et de démontrer, au sein de l'entreprise paternelle, à quel point la technologie japonaise était supérieure à la technologie européenne. Il semblait impossible de mener une petite entreprise de province, dont l'expérience se limitait aux motos utilitaires, vers un objectif aussi ambitieux, mais tel était l'enthousiasme qui animait Massimo Laverda qu'en six mois de persuasion incessante, il parvint à convaincre son père Francesco et ses oncles d'investir dans la réalisation des prototypes de la moto qu'il avait imaginée comme un pur objet de divertissement (on ne pouvait imaginer plus éloigné du principe qui avait guidé l'activité menée par son père au cours des années précédentes !).

Francesco Laverda, qui ne partageait pas cette nouvelle orientation, confia la direction générale à son fils Massimo et s'installa à Trente pour se consacrer exclusivement à la fonderie et à la production de caravanes.

Pour le moteur de la nouvelle moto, Massimo Laverda choisit une cylindrée de 650 cm³ (la valeur classique de la production anglaise), une configuration bicylindre parallèle légèrement inclinée vers l'avant, avec une distribution à arbre unique en tête actionnée par chaîne et des carters séparés horizontalement, ainsi qu'un démarrage électrique, un luxe pour l'époque.

Malgré l'imposante taille de la moto, elle conserve la configuration du châssis monobras de Honda, qui présentait

l'avantage de mettre pleinement en valeur le moteur en lui conférant une fonction structurelle et d'en faciliter le démontage. Le directeur technique Luciano Zen, avec son petit bureau technique composé d'une dizaine de personnes, se charge de coucher sur papier les idées de Massimo Laverda, tandis qu'un petit groupe d'ouvriers outilleurs aux compétences légendaires construit à la main les prototypes. Le tout ne prend que 18 mois. Incroyablement, malgré l'absence totale d'expérience dans le domaine des moteurs de grosse cylindrée, la moto voit le jour « parfaite » dès le premier essai et, grâce à une sage prudence dans le dimensionnement de tous les organes mécaniques, elle s'avère extrêmement robuste, avec de larges marges pour de futures améliorations. L'esthétique est bien équilibrée et agréable. À la fin de l'année 1965, les premiers prototypes, confiés aux meilleurs pilotes d'essai de la maison, font leur apparition. Parallèlement, Moto Guzzi présente à la presse la V7 de 704 cm³, destinée à être produite pour les services de police routière et la clientèle la plus exigeante. À la fin de l'année 1965, MV Agusta avait également présenté sa 4 cylindres de 600 cm³.

Il ne fallait pas tergiverser. Le marché italien de la moto avait touché le fond et il fallait être prêt à suivre les nouvelles tendances ; Moto Laverda devait absolument se tailler sa part de marché.

La présentation officielle du prototype de la nouvelle Laverda 650 cm³ eut lieu au Salon de Londres en novembre 1966, provoquant un véritable sensationnel à l'échelle mondiale. Tous les magazines spécialisés du secteur s'empressèrent de tester la moto et de fournir à leurs lecteurs des comptes rendus détaillés, accompagnés de photos du moteur ouvert afin d'en montrer les caractéristiques d'avant-garde. Il ne faut pas oublier que les meilleurs constructeurs anglais utilisaient encore, pour leurs modèles les plus prestigieux, des moteurs à distribution par tiges et culbuteurs, à boîte de vitesses séparée et à démarrage à manivelle.

La ressemblance entre le moteur Laverda et ceux de Honda n'échappe évidemment pas, comme le souligne malicieusement le magazine de référence « Das Motorrad » en intitulant son article de présentation : « Neue Honda ? Nein ! Aus Italien : Laverda 650 ».

Les raisons de la création et du lancement de « Moto Laverda »

Pietro Laverda

Mj'ai souvent cherché à comprendre quel contexte et quelles raisons ont conduit à la création

de Moto Laverda, car le lancement d'un projet industriel d'une telle envergure ne peut pas avoir dépendu d'une simple idée et de la passion pour les deux-roues.

Dans cette brève note, outre la description des étapes les plus importantes du développement de la société et des principaux modèles produits, je tenterai de répondre à cette question fondamentale, conscient du fait que « rien ne naît du néant ».

Francesco Laverda, avec le soutien de ses frères impliqués dans la production de machines agricoles au sein de la société « Macchine Agricole Pietro Laverda Spa » (activité principale de la famille), a fondé le 13 octobre 1949 à Vicence une société dont l'objet social était « la production de motos et de leurs pièces de rechange », dénommée « Moto Laverda, di Francesco Laverda e Fratelli sas ».

Francesco, diplômé en physique de l'université de Padoue en 1937, possédait un don naturel pour la mécanique et la fonderie, domaines qu'il connaissait parfaitement depuis son enfance pour avoir fréquenté l'entreprise familiale. Depuis une dizaine d'années déjà, il occupait le poste de directeur technique chez Macchine Agricole, contribuant de manière significative au développement de la mécanisation agricole avec le passage des machines à traction animale aux machines à traction propre.

Il faut également tenir compte du fait que nous sommes dans les premières années de l'après-guerre, la période de la reconstruction d'après-guerre. Les voitures étaient encore très rares, tandis que le moyen de transport le plus économique et le plus répandu pour motoriser les Italiens était la moto de petite cylindrée ou « moto légère », comme on l'appelait alors. Ces véhicules n'avaient même pas de plaque d'immatriculation si leur cylindrée était inférieure à 75 cm³, et leur production était très répandue dans toute l'Italie.

De plus, à l'âge de 39 ans, en pleine activité professionnelle, Francesco ressent le besoin de créer quelque chose de nouveau et de personnel, avec le soutien total de sa famille, mais en conservant son autonomie opérationnelle et de gestion.

Au vu de ces considérations, on comprend donc qu'il ne s'agit pas d'une simple idée ou intuition, mais que la naissance de la Moto Laverda est liée à :

- une période historique particulière en Italie, durant laquelle les motos, utilisées comme moyen de transport économique et utilitaire, assuraient la mobilité nationale pendant les années de reconstruction d'après-guerre ;
 - la présence de connaissances et d'expériences techniques et de production (ce que l'on appelle aujourd'hui le « savoir-faire ») d'une entreprise mécanique fondée en 1873 par le Cav. Pietro Laverda, grand-père de Francesco ;
 - un niveau élevé de formation scientifique et universitaire ;
 - la volonté de réaliser quelque chose d'important et de contribuer, en tant que classe dirigeante, au développement économique et social du pays.
- L'histoire de la Moto Laverda « classique », c'est-à-dire sous la direction de la famille Laverda, peut être divisée en trois grandes périodes :
- 1re période : les années 1950, de 1949 à 1958, les petits modèles utilitaires ;
 - 2e période : les années 60, de 1958 à 1968, scooters et motos sportives de petite cylindrée ;
 - 3e période : les années 70/80, de 1968 à 1986, les grosses cylindrées et les motos de loisirs.

Les années 50

Après environ un an de conception dans le bureau de son domicile, Francesco construit en 1947 le premier prototype de 75 cm³ dans le garage de sa maison, avec la collaboration de M. Luciano Zen (qui deviendra plus tard directeur technique) et de M. Giuseppe Mambrelli (présent chez Moto Laverda de l'âge de 16 ans jusqu'à sa retraite).

La moto se révèle très innovante avec son châssis en tôle emboutie, sa suspension arrière à balancier central et sa transmission finale mixte à engrenages et chaîne, le tout enfermé dans un seul et même long carter arrière. De cette première expérience naît, en 1950, le premier modèle de série : une moto 4 temps de 75 cm³, d'une puissance de 3,5 CV à 5 200 tours, dotée d'un châssis en tôle emboutie de type automobile à poutre centrale ouverte.

Cette moto (baptisée « 75 cm³ Carenata » en raison du design caractéristique de son cadre et de son réservoir) a immédiatement rencontré un vif succès auprès du public local et régional. Mais Francesco, en utilisant des termes que l'on qualifierait aujourd'hui de « marketing », a tout de suite compris l'importance des compétitions. Celles-ci étaient utiles non seulement pour le développement technique du produit, mais surtout pour la promotion de la marque

Laverda.

Ainsi, dès le début, les 75 cm³ participent à des courses sur route (circuits urbains ou courses de longue distance comme la Milan-Tarente et le Tour d'Italie), très répandues et populaires à l'époque sur l'ensemble du territoire national.

Les modèles 75 cm³ et 100 cm³ Corsa permettent d'obtenir d'excellents résultats : des motos dérivées de la série qui offrent des performances très élevées pour l'époque, pouvant atteindre 130/140 CV/litre.

Ces motos marquent une époque et s'imposent au niveau national en remportant toutes sortes de compétitions dans leur catégorie tout au long des années 50, développant et consolidant ainsi la renommée de Laverda en Italie.

La crise des années 60

À la fin des années 50, l'industrie italienne de la moto entame un déclin lent et inexorable. La moto de petite et moyenne cylindrée, considérée comme un moyen de transport économique, ne suscite plus l'engouement du public, qui s'intéresse au contraire de plus en plus aux petites voitures. Avec l'arrivée des Fiat 500 et 600, la demande du marché évolue rapidement. La production de Moto Laverda tente de s'adapter à cette nouvelle donne en lançant les modèles suivants :

- cyclomoteur 46 cm³ 4 temps (1958-1961) ;
- scooter 49 cm³/60 cm³ 4 temps (1960/1965) ;
- 200 bicylindre 4 temps (1961-1968) ;
- cyclomoteur 49 cm³ 2 temps à une vitesse avec embrayage automatique (1964-1968) ;
- 125 cm³ monocylindre 4 temps Sport et Trial (1965-1968).

Ce sont tous des modèles de conception nouvelle et très aboutis sur le plan technique, offrant toujours des performances très sereines et adaptées à la conduite touristique. Seuls les modèles 200 cm³ et 125 cm³ abordent le thème des motos de grand tourisme ou des sportives de route.

Pour les raisons exposées précédemment, les années soixante ont été exigeantes et difficiles. Les volumes de production des différents modèles sont toujours restés faibles et limités à quelques milliers d'unités par an. Pour sortir de cette conjoncture défavorable, il fallait proposer une offre fortement innovante.

Les raisons du grand succès des années 70 : innovation et marketing. Massimo Laverda

Au début des années 60, le fils aîné de Francesco rejoint son père à la tête de l'entreprise. Massimo Laverda, né en 1938, après des études de lettres classiques et deux années d'ingénierie à l'université de Modène, grand passionné de moto, assume d'emblée les fonctions de directeur général. Expert des deux-roues, notamment dans le domaine technico-commercial, il restera dans l'entreprise jusqu'en 1985. Sa direction se

se distinguera par l'apport considérable de nouvelles idées et de nouvelles motivations pour l'ensemble de ses collaborateurs.

C'est lors d'un voyage d'affaires aux États-Unis (où « bigger is better ») en 1964 que Massimo devine quelle pourrait être la voie à suivre pour un nouveau développement de l'entreprise : la moto comme moyen de loisirs et non plus uniquement de transport, une moto de grosse cylindrée qui offre aux passionnés du secteur de nouvelles émotions tout en étant un prestigieux « symbole de statut social ».

C'est ainsi qu'est né, avec beaucoup d'enthousiasme et de détermination, le projet « grosses cylindrées », qui marque un véritable tournant historique pour l'entreprise : de nouveaux produits, de nouvelles technologies, de nouvelles installations, de nouveaux marchés.

Dès 1968, le modèle 650/750 cm³ connaît immédiatement un grand succès. Avec la version de course 750 SFC, la tradition sportive de Moto Laverda reprend également, l'entreprise s'engageant dans des compétitions européennes de motos dérivées de la série, ce qui permet à la marque Laverda d'être appréciée dans le monde entier.

Sont présentés les modèles :

- 650 cm³ (1968) ;
- 750 GT (1968-1973) ;
- 750 S/SF/ SFC (1969-1976).

Massimo a apporté quelques idées nouvelles, considérées aujourd'hui peut-être comme simples et évidentes, mais qui, à l'époque, étaient innovantes et ont constitué les raisons de ce succès :

- la moto comme moyen de loisirs ;
- la moto comme symbole de statut social ;
- la moto comme symbole de force et de puissance ;
- la moto pour le vrai « macho » ;
- la moto comme expression du design ;
- la moto comme source d'émotions.

Ces idées ont été synthétisées dans une moto de grosse cylindrée, conçue pour épater le public (presque une sculpture sur deux roues), rapide et puissante, que seuls « quelques-uns » peuvent conduire et dompter. Pour concrétiser tout cela, il a fallu moderniser les machines et les installations de production (peinture et assemblage), ainsi qu'acquérir une nouvelle fonderie pour les pièces moulées du moteur : la FLAM de Gallarate (Varèse).

Grâce à ce grand succès commercial, l'usine moderne de la Via Venezia a également vu le jour en 1973, à la pointe de la technologie et visant à optimiser les conditions de travail et les services associés (cantine, espaces verts, sécurité, etc.).

En 1973, Piero Antonio, deuxième fils de Francesco, rejoint également Moto Laverda. Après des études scientifiques et un diplôme d'ingénieur en mécanique, Piero s'occupe dans un premier temps du secteur technique et de la production, avant de rejoindre son frère Massimo à la direction générale.

Il participe au groupe de travail du fabuleux projet

1000 V6, un prototype expérimental de course
équipé d'un moteur

à six cylindres (1975-1978) et au développement du trois cylindres de 1 000 cm³ qui se poursuivra jusqu'au milieu des années 80 avec les modèles Jota, 1 200 cm³, RGS, RGA et SFC.

Marketing et promotion sportive : l'image et la tradition des années 50 renaissent dans les années 70 avec les courses de « dérivées de série »

L'activité sportive de l'entreprise, suspendue en 1957, reprend en 1968 avec les nouveaux modèles de 650 et 750 cm³, puis s'intensifie particulièrement avec les courses d'endurance dans toute l'Europe au cours de la première moitié des années 70.

Les motos ne participaient pas aux championnats de vitesse pure, comme les Grands Prix, mais à une discipline très particulière et exigeante qu'est l'endurance. Les motos de course, essentiellement des « Sport Production » dérivées de la série et non des prototypes, ont ainsi permis de promouvoir directement l'image technique et les ventes du produit.

Les différentes courses de 24 heures, 6 heures et 1 000 km (épreuves rapides et exigeantes) constituaient également un banc d'essai rigoureux pour les machines. Elles permettaient de développer techniquement les produits en réduisant considérablement les délais de recherche et de développement, et de transposer directement l'expérience acquise en course à la production de série.

Il fut ainsi possible de lancer, en collaboration avec les fournisseurs, une nouvelle génération de composants modernes et fiables (freins, pneus, chaînes, suspensions, pistons, etc.), qui n'existaient pas jusqu'alors sur le marché.

Les courses d'endurance exigent une préparation physique très rigoureuse, une grande résistance au stress physique, ainsi qu'une excellente gestion de la fatigue et du sommeil.

Je tiens à souligner qu'à cette époque, il n'y avait ni sponsors ni contrats mirobolants pour courir. Les pilotes prenaient des risques, mettant leur vie en danger, par pure passion, pour le plaisir de courir avec le soutien d'une bonne équipe derrière eux. Sur le plan financier, ils ne pouvaient compter que sur une modeste prime de départ pour chaque course.

Le Giro d'Italia 1968

Quelques jours avant le début des livraisons du nouveau modèle 650/750 cm³, il fut décidé d'inscrire quatre motos de la première série « couleur moutarde » au 7e Motogiro d'Italia, prévu du 28 avril au 5 mai 1968. Un choix audacieux, mais en même temps, on ne pouvait imaginer meilleur test pour le premier lot de production.

Les motos n'ont effectué qu'un bref rodage de 400/500 km, puis elles se sont lancées dans la mêlée. Compte tenu du règlement particulier de type rallye, avec un parcours comprenant également des

tronçons de chemin de terre, l'équipe était composée d'Edoardo Dossena (650 cm³), Gorini (750 cm³) et Passellini (750 cm³), tous pilotes de course de Bergame et de Brescia, auxquels

auxquels s'ajouta le pilote d'essai Stefano Rizzitelli, chargé du soutien et de l'assistance.

Ce fut un succès retentissant : première, cinquième et sixième places. Dossena remporta la classe D et les quatre motos franchirent la ligne d'arrivée, se classant parmi les dix premières. C'est alors qu'il fut décidé de participer, à partir de 1969, au Championnat d'Europe d'endurance, devenu par la suite mondial. Les adversaires étaient les équipes des grands groupes industriels japonais (Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki) et les constructeurs européens (Triumph, BMW, Ducati, Guzzi).

Entre 1969 et 1975, les motos Laverda ont remporté des succès significatifs et obtenu d'excellents résultats sportifs par équipe dans tous les principaux pays européens :

- Italie : Monza, Modène, Vallenga, Mugello, Imola ;
- Autriche : Zeltweg ;
- Belgique : Spa-Francorchamps ;
- France : Montlhéry, Le Mans, Le Castellet ;
- Angleterre : Truxton, Tourist Trophy, Mallory Park ;
- Pays-Bas : Oss, Zandvoort ;
- Espagne : Barcelone, Calafat.

Parmi les pilotes qui ont couru sur la Laverda, on retrouve notamment ceux qui, entre la fin des années 70 et le début des années 80, ont dominé la scène mondiale : Virginio Ferrari, Marco Lucchinelli, Franco Uncini.

Les hommes : techniciens, mécaniciens, spécialistes

Je tiens ici à rendre hommage à certains de ceux qui ont œuvré de près à la promotion de cette activité sportive et qui, malheureusement, nous ont quittés : Massimo Laverda, Luciano Zen, Gianni Martini, Giambattista Lobba, Giuliano Oro. Leur mémoire reste vivante chez ceux qui les ont connus et qui ont collaboré avec eux.

Je tiens également à saluer les personnes qui ont partagé cette expérience avec moi et qui sont présentes ici aujourd'hui : Adriano Valente, directeur technique adjoint ; Lino Borghesan, styliste ; Mariano Fioravanzo, dessinateur-concepteur ; Achille Cadore, chef d'atelier ; Nino Carretta, mécanicien de l'équipe de course ; Stefano Rizzitelli, pilote d'essai ; Fernando Cappellotto, pilote d'essai ; Giuseppe Mambrelli, premier ouvrier chez Moto Laverda ; ainsi que tous les autres anciens employés présents.

L'activité sportive dans les années 70 était très intense. Le département Compétition faisait partie intégrante de l'entreprise et faisait également office d'atelier d'outillage et de centre d'essais pour les prototypes. Ces secteurs employaient des hommes dotés d'une grande expérience et d'un grand professionnalisme, qui fournissaient dans des délais extrêmement courts des pièces mécaniques, des pièces de rechange et des services techniques.

Entre 1970 et 1975, le département comptait en moyenne environ 25 personnes, soit 10 % de l'effectif moyen de l'entreprise à cette époque.

Le projet 1000 V6 témoigne de la véritable valeur de la moto Laverda : sa capacité à réaliser en interne, dans des délais très courts, des projets de moteurs et de motos très sophistiqués et innovants.

La moto Laverda aujourd'hui

La marque fait aujourd'hui partie du groupe Aprilia, lui-même contrôlé par le groupe Piaggio de Pontedera.

Il n'y a pas de nouvelle production Laverda, mais nous espérons voir bientôt la marque Laverda circuler à nouveau sur les routes.

Pour conclure, je tiens à remercier tout particulièrement les pilotes présents parmi nous aujourd'hui pour leur grande contribution à la promotion et au prestige d'une marque

entièrement italienne : Nino Castellani, Giovanni Larchier, Antonio Zin, Stefano Rizzitelli, Edoardo Dossena, Augusto Brettoni.

Les mêmes motos de course des années 50 à 70 et le même esprit sportif sont aujourd'hui encore bien vivants et présents sur les principaux circuits européens grâce à l'activité du groupe sportif Laverda Corse (www.laverdacorse.it), qui participe régulièrement aux reconstitutions et aux rassemblements de motos classiques aux côtés des nombreux clubs Laverda internationaux.

Le groupe accompagne également les passionnés dans la restauration et la conservation de leurs Laverda, des motos désormais mythiques et très prisées des collectionneurs du monde entier.

Les monographies de l'AISA

- 73 **Laverda, les motos, les courses**
Table ronde
Université de Vicence, 3 mars 2007
- 72 **Les 100 ans de Lancia**
Table ronde, Musée Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Le style italien
à la conquête de l'Europe**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milan, 14 octobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,
40 ans entre actualité et histoire**
Table ronde
Turin, le 21 mai 2006
- 69 **L'évolution de la technique
de la moto en 120 ans**
Alessandro Colombo
Milan, le 25 mars 2006
- 68 **De la course à la série : l'expérience
Pirelli dans les compétitions**
Mario Mezzanotte

Milan, le 25 février 2006
- 67 **Giulio Carcano, le grand concepteur
de la Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conférence de l'AISA en collaboration
avec la CMAE, Milan, 26 novembre 2005
- 66 **courses de Grand Prix
et Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva Turin,
le 22 octobre 2005
- 65 **Ascari. Un mythe italien**
Table ronde
Milan, le 28 mai 2005
- 64 **Itala, splendeur et déclin d'une
marque prestigieuse**
Donatella Biffignandi
Milan, le 12 mars 2005
- 63 **Pilotes italiens : les années de l'essor**
Table ronde à
l'Autodrome de
Monza, le 29 janvier
2005
- 62 **Autodelta, dix ans de succès**
Table ronde
Arese, Musée Alfa Romeo, 23
octobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni :
L'homme et son œuvre**
Table ronde
Musée de l'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, le 8 mai 2004
- 60 **Les mille jours de Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milan, le 20 mars 2004
- 59 **Motos et courses : les années 70**
Table ronde
Milan, le 29 novembre 2003
- 58 **Les voitures qui ont marqué l'histoire
de Fiat. Progrès de la motorisation
et la société italienne.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milan, le 7 juin 2003
- 57 **De la calèche à l'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti Piacenza,
le 22 mars 2003
- 56 **Les motos multicylindres**
Stefano Milani
Milan, le 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**

Table ronde
Turin, le 30 octobre 2002
- 54 **L'ingénieur Piero Puricelli et les
autoroutes**
Francesco Ogliari Milan,
le 18 mai 2002
- 53 **Comment on courait dans les années 50**
Table ronde
Milan, 12 janvier 2002
- 52 **L'évolution de l'automobile
entre technique et
design** Sandro
Colombo Vérone, le 8
octobre 2001
- 51 **Quarante ans d'évolution
des monoplaces de formule**
Giampaolo Dallara
Milan, le 8 mai 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia
Le design à tous les niveaux**
Table ronde
Milan, le 24 mars 2001
- 49 **Motos et pilotes italiens
Champions du monde 1950,**
Alessandro Colombo, Milan,
2 décembre 2000
- 48 **1950 : les nouveaux modèles Alfa
Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milan, 8 octobre 2000
- 47 **Comment naît une voiture
dans les années 2000**
Table ronde
Turin, le 23 septembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT
un tournant ouvert sur le monde
La Maserati 3500 GT (texte en anglais)**
Giulio Alfieri
Milan, le 12 avril 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milan, 11 mars 2000
- 44 **Le record absolu de vitesse sur terre
Les années dorées : 1927-1939**
Ugo Fadini
Milan, le 21 octobre 1999
- 43 **L'aérodynamisme dans les années
1920 et 1930 – Théories et
expérimentations** de Franz Engler
Milan, le 4 juin 1999
- 42 **Adalberto Garelli
et ses révolutionnaires moteurs à deux
temps**
Augusto Farneti
Milan, le 17 avril 1999
- 41 **Le carrossier Zagato vu par...**
Table ronde

Trieste, le 13 septembre 1998
- 40 **Tenni et Varzi à l'occasion du
cinquantième anniversaire
de leur disparition**
Conférence
Milan, le 7 octobre 1998
- 39 **Le futurisme et l'automobile**
Colloque
Milan, le 16 mai 1998
- 38 **Les frères Maserati et l'OSCA**
Table ronde
Gênes, le 22 février 1998
- 37 **Enzo Ferrari, cent ans après sa naissance**
Table ronde
Milan, le 18 avril 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vue par...**
Table ronde
Trieste, le 14 septembre 1997
- 35 **Passé et présent de la voiture
électrique**
Table ronde
Milan, le 26 mai 1997
- 34 **Les archives des dessins automobiles**
Table ronde à Milan, le
19 avril 1997
- 33 **D'Annunzio et l'automobile**
Table ronde
Milan, le 22 mars 1997
- 32 **Lancia – évolution et tradition**
Vittorio Fano
Milan, le 30 novembre 1996

- 31 **Les avions de la Coupe Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milan, le 26 octobre
1996
- 30 **Les moteurs de l'âge d'or de Ferrari**
Mauro Forghieri
Milan, le 24 septembre 1996
- 29 **La carrosserie Touring vue par...**
Table ronde
Trieste, le 15 septembre 1996
- 28 **75e anniversaire
du 1er Grand Prix d'Italie**
Table ronde
Brescia, le 5 septembre 1996
- 27 **Hommage à Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milan, le 25 novembre 1995
- 26 **Cisitalia, une passion**
Nino Balestra
Milan, le 28 octobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia : souvenirs et
témoignages dix ans après sa
disparition** Table ronde
Milan, le 21 octobre 1995
- 24 **Moto Guzzi et Gilera :
comparaison technique**
Alessandro Colombo
Musée de l'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 7 juin 1995
- 23 **Les Benelli à double arbre (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milan, le 18 février 1995
- 22 **Techniques et technologies innovantes
dans les voitures Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milan, le 8 octobre 1994
- 21 **Les records italiens :
la saison d'Abarth**
Table ronde
Musée de l'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 16 avril 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milan, 26 mars 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Table ronde
Turin, le 29 octobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri,
pionnier de l'automobile italienne**
Giovanni Chiribiri
Milan, le 27 mars 1993
- 17 **Gilera 4 - Technique et histoire**
Sandro Colombo, Milan,
13 février 1993
- 16 **Tazio Nuvolari, entre histoire et
légende**
Table ronde
Milan, le 17 octobre 1992
- 15 **La vocation automobile de Turin :
l'industrie, le Salon, le Musée, le
design**
Alberto Bersani
Milan, le 21 septembre 1992
- 14 **La publicité automobile dans
les quotidiens (1919-1940)**
Enrico Portalupi,
Milan, le 28 mars 1992
- 13 **La naissance d'Alfasud**
Rudolf Hruska et Domenico Chirico,
Milan, le 13 juin 1991
- 12 **Trois voitures de course : les
expériences d'un concepteur
indépendant** Giorgio Valentini
Milan, le 20 avril 1991
- 11 **Aspects méconnus de la production
Alfa Romeo : les véhicules industriels**
Carlo F. Zampini Salazar
Milan, le 24 novembre 1990
- 10 **Un demi-siècle de courses automobiles
dans les souvenirs d'un pilote**
Giovanni Lurani Cernuschi Milan,
le 20 juin 1990
- 9 **L'évolution du concept de sécurité dans
l'histoire de l'automobile** Table ronde
Turin, le 28 avril 1990
- 8 **Théorie et histoire
du système desmodromique Ducati**
Fabio Taglioni
Milan, le 25 novembre 1989
- 7 **Archives d'histoire de l'automobile**
Colloque
Milan, le 27 octobre 1989
- 6 **La conception automobile avant et
après l'avènement de l'ordinateur**
Table ronde
Milan, le 10 juin 1989
- 5 **Le rapport entre esthétique et
fonctionnalité dans l'histoire de la
carrosserie italienne** Table ronde
Turin, le 18 février 1989
- 4 **Les motos de course Guzzi des années
1950 : de un à huit cylindres** Giulio
Carcano
Milan, le 5 novembre 1988
- 3 **La Maserati Birdcage,
une réponse aux
besoins** – Giulio Alfieri
Turin, le 30 avril 1988
- 2 **Alfa Romeo : des tractions avant de
Satta à la 164**
Giuseppe Busso Milan,
le 8 octobre 1987
- 1 **Les concepteurs de Fiat au cours des 40
premières années : de Faccioli à
Fessia**
Dante Giacosa Turin,
le 9 juillet 1987

AISA

Associazione italiana per l'histoire de l'automobile

L'AISA est une association culturelle qui, depuis 1988, promeut les études et la recherche sur l'histoire et la culture de l'automobile, de la moto et d'autres moyens de transport. Ses membres sont des particuliers, des organismes, des associations ou des entreprises qui partagent cet intérêt par passion ou pour des raisons professionnelles.

L'objectif fondateur **de l'AISA** est la préservation d'un patrimoine d'expériences vécues uniques et de documents d'un grand intérêt historique.

Dans le cadre de ses activités, l'association a fait appel à des personnalités de premier plan et à des témoins privilégiés du monde de l'automobile et de la moto : des conférences et des tables rondes ont été organisées, dont le contenu est consigné dans les monographies distribuées aux membres. La qualité et la quantité des informations et des documents contenus dans ces monographies en font une référence de grande valeur.

Pour devenir membre, il suffit de remplir le formulaire de demande disponible sur le site de l'association : **www.aisastoryauto.it**

Depuis 1988, **l'AISA**, association culturelle italienne, promeut et publie des recherches et des documents sur la culture, le développement et l'histoire de l'automobile, de la moto et d'autres moyens de transport. Les membres **de l'AISA** sont des particuliers, des entreprises et des institutions partageant un intérêt pour l'automobile, que ce soit par passion personnelle ou pour des raisons professionnelles.

L'objectif fondateur **de l'AISA** était, et reste aujourd'hui encore, la préservation de la richesse des expériences personnelles et professionnelles ainsi que des documents présentant une valeur historique.

L'AISA organise des conférences, des tables rondes et des colloques consacrés aux protagonistes et aux moments clés de l'histoire de l'automobile et de la moto. Les actes de ces événements font l'objet d'une édition scientifique et sont publiés sous forme de brochures illustrées, les « Monografie », distribuées gratuitement aux membres. Ces brochures constituent une collection unique de documents historiques.

Le formulaire d'adhésion à **l'AISA** est disponible sur le site web de l'association : **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione italiana per l'histoire de l'automobile (mars 2020)

Publication éditée par la Società Editrice Il Cammello, Turin


SOCIETÀ EDITRICE
IL CAMMELLO
www.ilcammello.it