

Quand les vacances devinrent un boom

Vingt années de production Laverda dans le secteur du caravanning

Au milieu des années 60 du siècle dernier, le groupe industriel Laverda avait déjà atteint des dimensions importantes, avec plus de 1000 salariés répartis sur les deux entreprises de fabrication de machines agricoles et de motos.

L'exigence pressante de se doter d'une nouvelle fonderie pour la fonte, pour remplacer la vieille installation réalisée en 1938, rencontra la proposition, formulée par les autorités provinciales du Trentin, de reprendre l'activité des anciens établissements Caproni de Trente, depuis longtemps confrontés à de graves difficultés.

L'opération fut réalisée avec conviction par Francesco Laverda et cette fois encore, comme pour la naissance de la moto Laverda quinze ans auparavant, son génie et son dynamisme, joints à une sensibilité indubitable aux thèmes sociaux, laissèrent une trace importante.

L'usine de Trente avait produit, après son activité aéronautique des années de guerre, les motos Capriolo et, au cours des dernières années, l'avion de tourisme rapide Falco F8L, considéré aujourd'hui encore comme l'un des meilleurs avions mondiaux de sa catégorie.

Ainsi, en mettant à profit les capacités techniques du personnel et les équipements destinés à

la construction aéronautique, Francesco Laverda eut l'idée de lancer la production de caravanes. Son goût pour les activités sportives et de plein air n'est certainement pas étranger à ce choix. Ajoutons qu'il était convaincu que, dans une Italie en plein boom économique, le temps libre commençait d'être un élément

important dans la vie de vastes couches de la population et, par conséquent, un marché important pour des produits innovants. C'est ainsi que naît, vers la fin des années 60, la série Chiocciola, première gamme de caravanes Laverda qui connaît immédiatement un succès remarquable grâce à sa construction soi-

plus de 300 salariés. Les années suivantes voient la sortie de nouvelles caravanes, parmi lesquels il convient de signaler particulièrement la série Blu, véritable révolution en termes de construction et de design pour le milieu traditionaliste de la caravane, dominé par les constructeurs allemands et français. Conçue par

le bureau d'études Nizzoli de Milan (celui-là même qui avait "habillé" la moissonneuse-batteuse M 120), avec sa forme carrée, son habitabilité exceptionnelle et ses intérieurs au design moderne et typiquement "Made in Italy", elle devient bientôt un "must" pour les campeurs italiens les plus évolués.

Suivront, en 1977, la série Ascot, caractérisée par des formes plus arrondies, des couleurs originales et des finitions haut de gamme, puis les séries Brio. A la fin des années 70, fruit d'une intuition heureuse, mais peut-être un peu trop en avance sur son temps, naissent aussi les camping-cars et les autocaravanes Laverda, suivant une mode provenant d'au-delà des Alpes mais qui n'a pas encore pris en Italie à l'époque.

Au début des années 80, la société Laverda Spa Trento est en mesure de proposer au marché du temps libre une ligne entière de produits allant des caravanes aux

camping-cars, des caravanes pliantes aux équipements répondant à toutes les exigences du campeur.

La parabole de cette entreprise, aussi courte qu'intense, se termine à la fin de cette décennie, par suite du démembrement du groupe Laverda et de la cession des différentes activités.

Il guscio.

La polpa.

Ascot. Il nuovo frutto della tecnologia Laverda. Più polpa di qualsiasi altro.

Quando sceglie una Caravan non fermarsi all'apparenza. Questo senso si è dimostrato la soluzione per intendere. Allora, il costruttore Sava Laverda, ci pensa di prendere in più l'attenzione di "scoprire" una Caravan. C'è una, allora, che è stata che si offre come, forse, la più grande invenzione attuale. Ma, subito, assieme, le trovi solo per ogni ambiente è completa, ha, nei minimi, perfezioni. Proprio come si sente tutti.

LA ESCOTA è una vera cucina, con tanto di impianto di sicurezza. Il bagno è un vero bagno, indipendente dal resto. Il letto come più grande e comodo che venga mai progettato dalla ditta Laverda.

Alcuni confort non si può neppure a costo zero, come i doppi vetri integrati. Tutto. Non si amano o parlare del design, inteso ed esteso, è questo di più l'attenzione ed avvedute che si è praticato.

Anche la scocca di legno, per i materiali e le soluzioni, sempre, abbiamo scelto che si trovano in serie come, dato e saranno in più.

Se questo è l'ampio, solo parole, viene il verifico di persona, toccherà con mano che solo Laverda può dare il suo, tanto per fare pace.

È in più tutta la Caravan Laverda sono frutto della tecnologia.

LAVERDA

Les passionnés du secteur conservent toutefois un souvenir fort de ces produits caractérisés par leur originalité et leur qualité, qui ont contribué de façon significative à l'affirmation d'un nouveau style de vacances en Italie.

Piergiorgio Laverda



Ci-dessus: la caravane Laverda "La chiocciola" conçue da Francesco Laverda et produite à la fin des années 60 en différentes tailles et en grand nombre
Ci-contre: le premier logo de la société.

Ci-dessous: la grande autocaravane Ander réalisée en 1981 sur un plancher de Fiat Daily et caractérisée par son hublot frontal innovant, avec les sièges passagers arrière placés dans une position panoramique au niveau supérieur.



Ci-dessous: la révolutionnaire série Blu, caractéristique par sa forme parallélépipédique et sa grande fenêtre frontale en polycarbonate. A l'arrière, elle pouvait être dotée d'une cloison pliante qui en augmentait davantage l'habitabilité déjà exceptionnelle.

Page précédente, publicité de présentation de la nouvelle série Ascot en 1979.

