

## Massimo Laverda, grande technique et passion

*Il a été le protagoniste de la création et du développement des plus belles maxi motos italiennes*

La disparition récente et prématurée de Massimo Laverda a touché profondément le monde du motocyclisme italien. Les traits de sa personnalité, qui en font l'un des protagonistes du succès de l'industrie du motocyclisme italien de la deuxième moitié du XX siècle, ont été rappelés à travers les souvenirs de ses amis et de ses collaborateurs.

Alors qu'il n'avait pas encore trente ans, Massimo était arrivé à la direction de la société Moto Laverda de Breganze, fondée en 1949 par son père Francesco, et il allait constituer avec la Société Pietro Laverda, usine de machines agricoles, et Laverda Trento SpA, productrice d'avions de tourisme et de caravanes, l'un des groupes industriels les plus intéressants et dynamiques de l'industrie mécanique italienne des années 60 et 70. Jeune, ouvert à l'innovation et attentif aux changements du marché, il avait su saisir le passage d'époque de la motocyclette : moyen de transport économique et familial devenu instrument pour le sport et les loisirs. Cette intuition, qui était aussi le fruit de contacts avec des marchés plus évolués, comme celui des Etats Unis, l'avait poussé vers une aventure d'envergure aussi bien en termes de projet que de production : la réalisation, commencée en 1966, de la première maxi moto italienne.

C'était la Laverda 750 à deux cylindres; une moto qui représentait une nouveauté absolue au niveau mondial et qui serait devenue très vite un must du design et de la technologie sur deux roues. Après plus de trente ans elle est encore un objet de culte pour les collectionneurs de tous les pays. Une moto absolument originale, avec un bloc-moteur suspendu superbe qui forme un tout avec le châssis, des lignes franches et filantes, un vrombissement caractéristique et incomparable, une conduite musclée mais pleine de charme.

Elle avait été suivie, en 1972, par la 1000 trois cylindres qui, dans la dernière version RGS, représenta le mieux du design européen de son époque.

Le succès commercial de ces réalisations

est accompagné, et certainement accru par les exploits dans le sport.

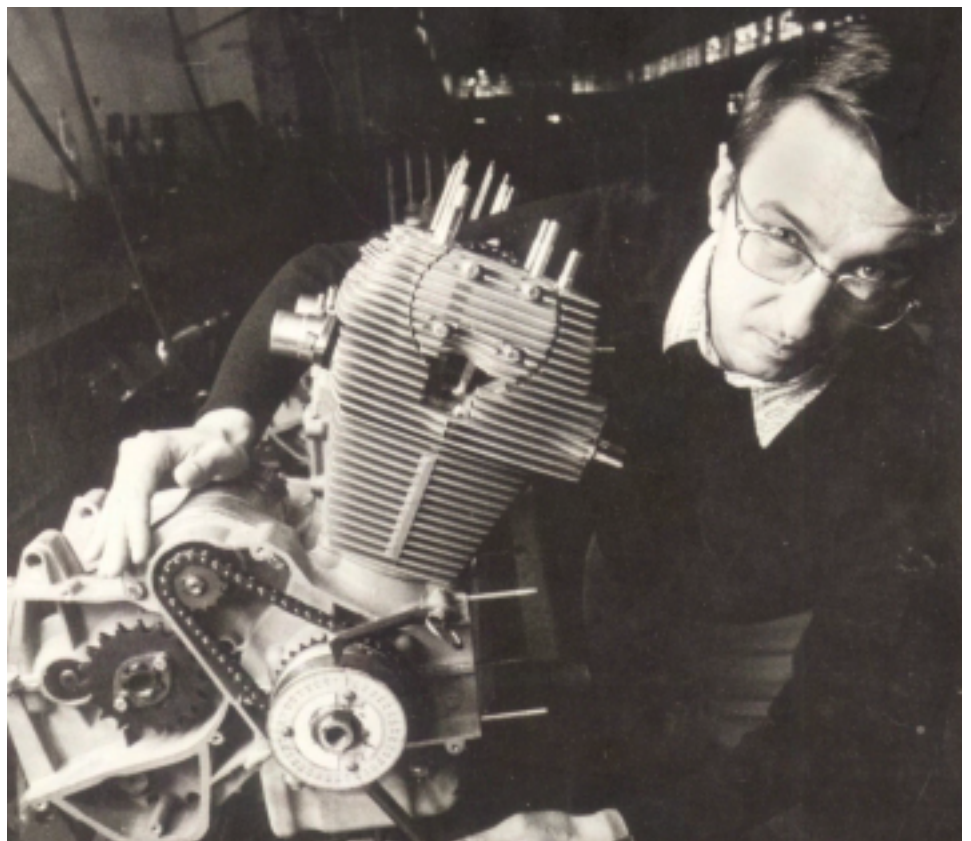
Pour Moto Laverda, et pour Massimo en particulier, les courses sont une passion viscérale; c'est ainsi que la 750 SFC, version sport de la deux cylindres, domine les compétitions d'endurance sur les circuits italiens et européens. Même dans le secteur des petites cylindrées, les jeunes Laverda (le frère Pierantonio s'était uni à Massimo) obtiennent des résultats importants: vers la moitié des années 70 les très rapides 125 Laverda sont le rêve des jeunes de seize ans d'une génération entière et sont produites en dizaines de milliers d'exemplaires.

Face à la réponse positive du marché, la société décide de faire un grand effort de rénovation par la construction d'un nouvel établissement et l'adoption des technologies de production les plus modernes. Aux débuts des années '70,

un des premiers systèmes de gestion informatisée d'IBM avait été installé dans les bureaux de la société Moto Laverda.

Mais Laverda est aussi synonyme de recherche et d'innovation : les domaines dans lesquels les trois entreprises du groupe se lancent sont nombreux car la société Moto Laverda est dirigée par une personne qui sait faire équipe avec les concepteurs et les techniciens, en leur transmettant une passion et une cohésion fondamentales. Dans ce milieu et avec la collaboration technique de l'ingénieur Vittorio Alfieri, père de nombreux projets de moteurs Maserati, un nouveau projet ambitieux prend forme en 1977 : c'est la 1000 six cylindres en V de 90°. Massimo Laverda raconte: "Les objectifs que nous nous sommes posés, quand nous avons décidé de réaliser cette 1000 à six cylindres, qui n'avait pas

Le jeune Massimo Laverda pose à côté de sa création, le moteur d'un mythe: la 750 cc bicylindre



d'égaux dans l'histoire du motocyclisme agonistique, sont l'engagement de perfectionner notre technologie, le souhait d'établir une comparaison directe avec les concurrents les plus qualifiés et la possibilité de transférer cette technologie d'avant-garde sur les motos de série que nous construirons dans le futur".

Le moteur réunit ce qui a de mieux des solutions techniques jusqu'alors adoptées sur les voitures de Formule 1, sur une moto qui a une allure raffinée et innovante. Malheureusement cette moto en est restée au stade de prototype, témoignage des grandes potentialités exprimées ces années-là par l'industrie mécanique italienne, fruit des capacités techniques et de management d'hommes comme Massimo Laverda.

Piergiorgio Laverda



Ci-dessus: la splendide ligne de la Laverda 1000 RGS de 1981.

Au centre de la page: à gauche le prototype 1000 6 cylindres en V de 90°, exposé dans une des nombreuses manifestations des Laverda Clubs qui se déroulent en Italie; au premier plan son bloc-moteur imposant.

A droite la célèbre bicylindre 750 SF dans la version de 1972.

Ci-contre: l'équipe Laverda avec les 750 SFC et la 1000 trois cylindres au départ des 24 heures du Mans en 1972.

