

Le falciatrici trainate Laverda

di Piergiorgio Laverda

Sostituire il ritmico e faticoso movimento della falce fienaiola con il lavoro di una macchina è stato certamente uno dei più grandi sogni del mondo agricolo, specie laddove le grandi distese di prati stabili richiedevano l'intervento di una moltitudine di contadini per portare a casa il prezioso foraggio. Ed è dal principio del XIX secolo che inizia a farsi strada l'idea di una macchina, la falciatrice, in grado di realizzare questo sogno con il solo aiuto della trazione animale.

Una macchina di concezione piuttosto semplice, sostanzialmente un carro a un solo asse in cui la rotazione delle ruote trasmette il moto, attraverso un sistema a biella-manovella, a una barra falciante posta lateralmente, il tutto condotto da un solo uomo e trainato da un cavallo o da una coppia di buoi.

Le prime falciatrici appaiono a metà 800 nel Nord America e successivamente in Inghilterra, Germania e Francia. Alcuni nomi di quei primi produttori sono ancor oggi presenti nel mondo agricolo, altri invece sono entrati a far parte della storia della meccanizzazione, altri ancora sono caduti nel dimenticatoio: le nordamericane McCormick, Noxon, Aktiv, Wood, Deering, Osborne, Johnston, le inglesi Albion e Massey Harris, le francesi Puzenat e Amouroux, le tedesche Fahr e Heag-Hawa.

La loro diffusione in Italia avviene più tardi, a cavallo del nuovo secolo, e in modo assai lento, vista l'abbondanza di manodopera a basso costo che caratterizza in quegli anni la nostra agricoltura, assieme al frazionamento della proprietà che in molte zone non giustifica l'ingente investimento per la meccanizzazione della fienagione. Solo dopo la prima guerra mondiale, e ancor più negli anni 30, il mercato di queste macchine inizia a farsi interessante restando però dominio dei marchi d'importazione.

Una gamma di macchine che ha segnato la storia della fienagione meccanizzata in Italia

Per vedere in azione un prodotto italiano moderno e competitivo si dovrà attendere il 1934, anno in cui la ditta Pietro Laverda presenta alla Fiera di Verona la sua nuova falciatrice trainata. Avvantaggiati anche dalle politiche autarchiche imposte dal regime fascista, altri costruttori italiani, come la O.M.I., la Galabini e le Reggiane, si affacciano sul mercato arrivando, durante il secondo conflitto mondiale, a coprire praticamente l'intero fabbisogno nazionale, stimato per il 1943 in 8.000 macchine di cui 3.000 di produzione Laverda. Le falciatrici continueranno poi a diffondersi, grazie anche a nuovi produttori come Trebo e De

Antoni, fino agli anni 60, complice anche la possibilità di utilizzarle per la mietitura mediante un apposito accessorio. Poi la concorrenza delle motofalciatrici, l'abbandono del traino animale e l'affermarsi delle barre falcianti applicate ai trattori ne decreteranno il declino.

La tecnica

Una falciatrice meccanica a traino animale è composta da una intelaiatura portante montata su un carro a due ruote, da un apparato falciante a cui viene impresso un moto rettilineo alternativo, da organi di trasmissione del moto dalle ruote motrici alla barra e da semplici comandi di regolazione e di manovra.

Nel telaio principale che è incernierato al telaio della barra, trovano posto l'assale delle ruote e l'albero di trasmissione del moto alla barra. Sui mozzoni è applicato un dispositivo di scatto libero che consente, similmente a un differenziale, la rotazione a ve-



Una falciatrice a traino animale Laverda al lavoro



In alto la falciatrice Laverda 48A con timone di traino su ruote; a fianco la piccola falciatrice Laverda Alpina; sotto la falciatrice motorizzata Laverda MT 47

locità diverse delle ruote quando si curva, mantenendo la presa su una sola ruota. La trasmissione consiste sostanzialmente in un apparato moltiplicatore e in una coppia conica alloggiati in un carter a bagno d'olio. Il movimento della lama è ottenuto tramite una lunga biella, generalmente in legno con teste



in acciaio. Nella maggioranza dei modelli la barra è posta sul lato destro del guidatore, ma molti costruttori prevedevano una versione con taglio a sinistra come richiesto

in alcune aree agricole.

Per quanto riguarda il timone, esso era generalmente disponibile con attacco per un cavallo o per una coppia di buoi e per alleggerire il peso sugli animali si poteva fornire un carrello anteriore a due ruote. Altro optional, molto richiesto, era l'apparecchio a mietere che consentiva, con l'intervento di un secondo operatore, il taglio del grano e la formazione del covone che doveva poi essere legato manualmente.

Le falciatrici Laverda

Intorno al 1933 i fratelli Pietro e Giovanni Battista Laverda, succeduti appena ventenni al nonno Pietro e impegnati nel far uscire l'azienda dalla profonda crisi in cui versava da alcuni anni, decidono di dare

una svolta alla produzione, affiancando alla tradizionale gamma di prodotti, costituita da macchine enologiche e piccole attrezzature da fattoria, una linea di macchine più complesse dedicate alla fienagione.

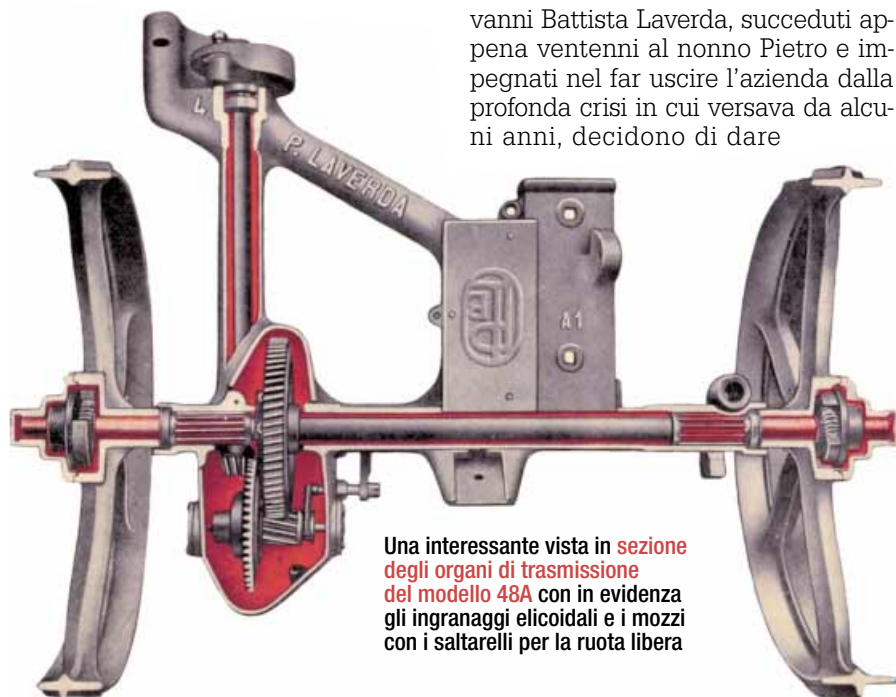
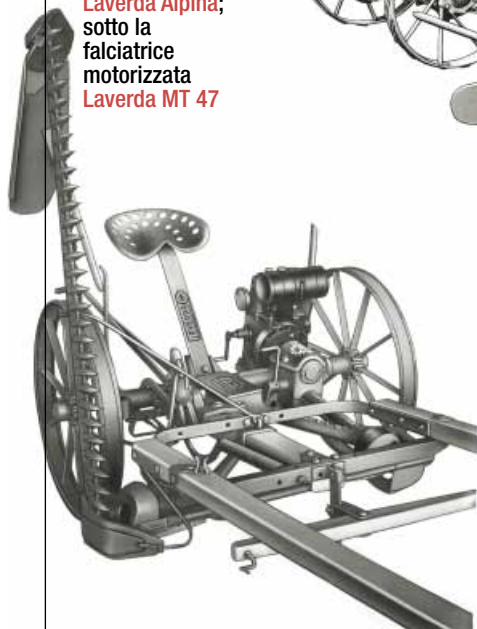
Dopo attenti studi e un'oculata preparazione aziendale nasce così il primo modello di falciatrice trainata che racchiude in sé il meglio della tecnologia dell'epoca. È una macchina leggera di trazione, silenziosa e di facile uso, che incontra subito un notevole successo di mercato e che verrà prodotta per oltre trent'anni in decine di migliaia di esemplari.

Durante la Seconda guerra mondiale la penuria di acciaio costringe l'azienda a mettere in produzione un secondo modello di falciatrice, sostanzialmente analogo al precedente ma dotato di componenti interamente in ghisa, che proprio per questo verrà denominato G 43, dove G sta per ghisa e 43 per l'anno di presentazione. Anche questo modello, più economico, resterà in produzione fino all'inizio degli anni 60. Infine, nel Dopoguerra, nasce la falciatrice Alpina, un modello più piccolo e leggero, adatto al traino di un solo cavallo e ideale per la falciatura in zone declivi e nei piccoli appezzamenti.

La Laverda 48 A

Nel panorama delle falciatrici di produzione nazionale la falciatrice Laverda, che successivamente assumerà la denominazione 48 A, spicca certamente per l'accuratezza della costruzione meccanica e la grande docilità d'uso. Se infatti concettualmente le macchine di questa tipologia non differiscono granché l'una dall'altra, è nella qualità dell'esecuzione e dei materiali impiegati che si evidenziano le peculiarità di questo o quel produttore.

Il telaio fuso in un solo pezzo, la scatola di trasmissione in bagno d'olio con ingranaggi elicoidali in acciaio fresati e temprati, i mozzi con saltarelli anch'essi in bagno d'olio, tutti i movimenti su cuscinetti a sfere e a rulli ne fanno un prodotto qualitativamente superiore. Nell'uso la macchina risulta semplice ed efficace, con l'innesto della lama automatico, il sollevamento leggero agevolato da una molla di trazione, la possibilità di un sollevamento parziale della barra per



Una interessante vista in sezione degli organi di trasmissione del modello 48A con in evidenza gli ingranaggi elicoidali e i mozzi con i saltarelli per la ruota libera



Un manifesto pubblicitario del 1936 e il frontespizio del depliant tecnico del modello 48A nel secondo Dopoguerra



Laverda dell'epoca, in Italia tramite la rete dei consorzi agrari; piccole quote vengono inviate alla fine degli anni Trenta nelle colonie italiane in Africa e un consistente lotto, di circa 1.500 macchine, è esportato in Argentina nel secondo Dopoguerra.

Il listino Laverda per la Fiera di Milano del 1948 riporta i seguenti prezzi: falciatrice G 43, 160.000 lire; falciatrice 48 A, 175.000 lire (versioni con barra da 1,37 m)

A fine carriera, nel 1964, il modello 48 A, costava 165.000 lire (per raffronto, la motofalciatrice MF S con la stessa larghezza di taglio costava 295.000 lire).

Il collezionismo

Il recupero e la conservazione di una falciatrice trainata, il cui utilizzo è cessato da almeno trent'anni, si presenta oggi piuttosto interessante visto il ruolo importante che queste macchine hanno avuto nel processo di meccanizzazione dell'agricoltura italiana. Se la macchina è completa, il restauro può

essere poco costoso, limitandosi a un'accurata pulizia, magari con una

le inversioni di marcia. Nel Dopoguerra si aggiunge il comfort delle ruote gommata e, per le grandi produzioni e la mietitura, l'applicazione di un motore ausiliario che dà il movimento alla barra falciante alleggerendo quindi di molto lo sforzo di trazione. Questa versione è denominata MT 47.

Produzione e prezzi

Non vi sono dati certi sulla produzione complessiva di queste macchine. Dai documenti presenti nell'archivio storico Laverda risulta che, nel periodo prebellico, si aggirava sulle 1.000 unità annue, per raggiungere nel 1943 le 3.000 unità.

Per il Dopoguerra è disponibile il dato complessivo che riguarda tutti e tre i modelli di falciatrici prodotte dal 1947 al 1956, per un totale di 16.543 unità. Si può quindi stimare la produzione Laverda in circa 50.000 macchine nell'arco di tre decenni.

La gran parte di queste macchine è stata venduta, come tutti i prodotti

CARATTERISTICHE TECNICHE

- Ingranaggi di acciaio fresati e temperati
- Trasmissione in bagno d'olio
- Lubrificazione automatica su tutti i movimenti
- Cuscinetti a sfere e a rulli su tutti gli alberi
- Attacco di biella automatico
- Sollevamento barra agevolato
- Denti paralama in acciaio stampato
- Ruote in ghisa o a richiesta gommata (4,50-19)
- Barra normale, fitta o semifitta, con attacco a cavalli, a buoi o per trattore
- A richiesta: avantreno speciale a due ruote, apparecchio a mietere con sparticampo a siluro. Quattro le misure disponibili:
 - N. 2 barra da m 1,07 peso kg 310
 - N. 3 barra da m 1,22 peso kg 325
 - N. 4 barra da m 1,37 peso kg 350
 - N. 5 barra da m 1,52 peso kg 360



Una falciatrice G 43 nella colorazione degli anni '50 e, sotto, la Laverda Alpina in lavoro, con ruote in acciaio gommata



STORIA IL «MECCANICO» PIETRO LAVERDA

Sono trascorsi 130 anni da quando, nel 1873, Pietro Laverda, reduce da un'intensa esperienza di studio e di lavoro a Padova, con proficui contatti con il mondo universitario, rientrava al paese natio per iniziare la sua attività imprenditoriale. Dapprima una piccola officina e la costruzione dei primi torchi per vinacce e degli sgranatoi per il mais, poi, verso la fine del secolo, l'evoluzione in industria con forza motrice a vapore, la registrazione di numerosi brevetti industriali e i riconoscimenti nelle più importanti mostre nazionali. Nel 1905 la fabbrica si trasferisce nella storica sede di Breganze dove resterà per più di 70 anni. La produzione spazia dalle trebbiatrici manuali ai trinciaforaggi, dai torchi alle pigiatrici e ai cannoni grandinifughi. Dopo pochi anni l'azienda che ormai occupa oltre 100 dipendenti installa una propria fonderia per la ghisa. Ma è la difficile prova della Grande guerra e della produzione bellica a rappresentare una svolta importante per la sua crescita tecnologica. Gli anni Venti sono assai difficili con i grandi stravolgimen-



ti sociali e le difficoltà di un'agricoltura ancora arretrata. La morte prematura di due dei tre figli lascia sulle spalle dell'anziano fondatore il peso della conduzione aziendale in un momento di crisi internazionale. È solo nel 1930, con l'entrata in scena dei nipoti, prima Pietro Jr. e Giovanni Battista, poi i più giovani Francesco e Giorgio, che nuove prospettive di sviluppo tecnico e produttivo si concretizzano. È la felice stagione che vede la nascita della prima falciatrice e, subito dopo, della mietilegatrice ML 6 e delle attrezzature da fienagione che fanno della Laverda il più importante produttore nazionale del settore. Poi, negli anni 50, il grande balzo con la nascita della mietitrebbia M60 l'impetuosa affermazione a livello nazionale e internazionale. L'azienda arriva ad occupare oltre 1.300 dipendenti coprendo oltre il 50% del mercato italiano. Nel 1981 entra a far parte del gruppo Fiatagri, concentrandosi sulla produzione di mietitrebbie. Nel 2000 avviene il passaggio al gruppo Argo, assieme a Landini, Mc Cormick e Valpadana.

leggera sabbiatura e con un trattamento protettivo.

Volendo si può arrivare alla riverniciatura rispettando le colorazioni originali che per i modelli Laverda del Dopoguerra erano il rosso, l'azzurro scuro e l'avorio.

Non sempre facile risulta la datazione della macchina e l'individuazione del modello visto che non venivano attribuiti numeri di serie.

Per la distinzione tra le macchine anteguerra, le 48 A del Dopoguerra e le G 43 è necessario osservare la conformazione del coperchio della scatola di trasmissione.

Le G 43 portano poi la sigla sulla fusione del coperchio. Per quanti desiderassero maggiori dettagli tecnici sarà possibile tra breve scaricare dal sito di MAD (www.macchineagricole-domani.it) in formato pdf, il libretto di uso-manutenzione con catalogo ricambi del modello 48 A.

Piergiorgio Laverda
piergiorgio@studiolaverda.it

Le immagini provengono dall'archivio storico "Pietro Laverda" di Breganze (Vicenza).