

Album di storia Laverda

**Macchine, storie e personaggi
di una grande industria italiana**

a cura di Piergiorgio Laverda

LAYERDA

**MOTO
LAYERDA**

**CARAVAN
LAYERDA**



*Gli articoli qui presentati sono stati scritti da
PIERGIORGIO LAVERDA e sono apparsi
tra il 2002 e il 2009 sulla rivista aziendale
“LAVERDAWORLD, il Giornale dello specialista del raccolto”,
pubblicata da Laverda Spa, Breganze (VI)*

© Tutti i diritti riservati.

Archivio Storico “Pietro Laverda”
Breganze - Vicenza

www.laverdastoria.com

Un uomo, una famiglia, un'azienda

La scomparsa di G. Battista Laverda, per oltre 50 anni presidente della "Ditta Pietro Laverda Spa"

Giovedì 21 marzo 2002 è mancato, all'età di 92 anni, il Comm. Giovanni Battista Laverda, ultimo rappresentante della famiglia di imprenditori vicentini legata all'azienda produttrice di macchine agricole fondata nel 1873 da Pietro Laverda sr. Era nato a Breganze nel 1909 da Antonio, figlio primogenito di Pietro Laverda sr. Con la morte del padre nel 1923 e del nonno nel 1930 aveva dovuto, appena ventenne, prendere le redini dell'azienda assieme al fratello gemello Pietro jr. Entrambi avevano compiuto studi finalizzati all'attività familiare, Pietro frequentando il prestigioso

Istituto Tecnico Rossi di Vicenza, G. Battista studiando agraria alla scuola Pastori di Brescia.

In quegli anni Laverda era già un'importante realtà industriale, con oltre 200 dipendenti ed una produzione che spaziava dalle macchine enologiche alle pressaforaggi, dagli sgranatoi per mais alle innumerevoli piccole attrezzature adeguate all'agricoltura del tempo.

Merito dei due giovani imprenditori fu di puntare, con coraggio, alla innovazione tecnologica con la produzione di macchine più avanzate, come le falciatrici meccaniche e le mietilegatrici, affrontando l'agguerrita con-



Pietro Laverda sr. attorniato dai numerosi nipoti in occasione del suo ottantesimo compleanno (1925); G. Battista Laverda è il primo in alto a destra

correnza straniera. Nacquero nel 1934 la falciatrice trainata mod. 48A e nel 1938 la prima mietilegatrice di produzione nazionale, la ML 6, e così alla fine degli anni '30 Laverda proponeva una gamma davvero unica di macchine per la fienagione e il raccolto.

G. Battista assunse da subito la carica di presidente della società costituita nel 1931 con gli altri fratelli, carica che avrebbe mantenuto poi per oltre mezzo secolo.

Una conduzione familiare che vedeva coinvolti oltre a lui i fratelli Pietro, valente tecnico e figura di prestigio per molti anni alla presidenza dell'UNACOMA, Francesco, pro-

gettista geniale e creatore, nel 1948, della Moto Laverda, e Giorgio impegnato in campo gestionale e amministrativo.

Dotato di grandi capacità manageriali e di una indiscussa autorevolezza G. Battista fu, anche negli anni difficili del secondo dopoguerra, una guida insostituibile per l'azienda che seppe portare, con precise scelte strategiche e progettuali, a traguardi di grande livello.

Dedicò tutte le sue energie all'attività imprenditoriale presenziando ad innumerevoli manifestazioni fieristiche, intessendo nuovi rapporti commerciali e impegnandosi

in continui viaggi in tutti i continenti alla ricerca di nuovi mercati per le macchine Laverda. Particolarmente dopo l'avvio, nel 1956, della produzione delle mietitrebbie che diventeranno il prodotto di punta dell'azienda breganzese. In quell'anno infatti nasce la M60, prima mietitrebbia semovente italiana che sarà subito un grande successo e aprirà la strada ad una fortunata serie di modelli.

E a casa, nella grande "fabbrica", la sua presenza autorevole, a volte severa ma sempre disponibile, era un elemento di unità e di impegno per tutti i collaboratori di cui voleva conoscere personalmente le esigenze e le aspettative.

Tra gli anni '60 e '70 la crescita dell'azienda fu imponente fino a farne la più importante realtà italiana del settore con oltre 1500 dipendenti e questo successo fu dovuto anche alla sua direzione oculata e lungimirante. Da ricordare in quegli anni i grandi risultati ottenuti con la mietitrebbia M 120 e con la serie da essa derivata e, più tardi, con le autolivellanti M 100 AL e M 112 AL e con le grandi M 132, M 152 e M 182.

Di tutto rilievo fu anche la sua figura di imprenditore illuminato, attento alla vita e alle necessità della comunità locale, un'etica civile che gli proveniva dalla profonda educazione morale e religiosa avuta dal nonno Pietro sr.

In un paese di poche migliaia di abitanti la realtà industriale Laverda era, ed è tuttora,

un elemento insostituibile per l'economia locale. Infatti G. Battista seppe dare ulteriore respiro sostenendo personalmente la realizzazione di numerose iniziative sociali come la creazione di una scuola di avviamento professionale, di un centro sportivo e ricreativo giovanile e la costruzione di abitazioni e servizi per i dipendenti.

Era un uomo semplice, di abitudini sobrie, concreto e positivo, legato alle tradizioni e ai valori della gente veneta. Anche negli ultimi anni di vita, dopo aver lasciato alla fine degli anni '80, più che ottantenne, l'attività aziendale, continuava ad interessarsi attivamente di agricoltura e a seguire personalmente la sua campagna, convinto di poter lasciare un buon ricordo di sé anche con un nuovo olivo piantato sulla collina di casa.

Piergiorgio Laverda



Sopra: la prima mietitrebbia M 60 in prova nell'estate del 1955

A fianco: i fratelli G. Battista e Pietro Laverda



Sopra: G. Battista Laverda a Cuba alla fine degli anni '60, attorniato dai tecnici di Breganze e dai meccanici locali

A fianco: G. Battista Laverda con alcuni collaboratori al Salone di Parigi nel 1976



1936: mietitura con la nuova falciatrice Laverda 48A



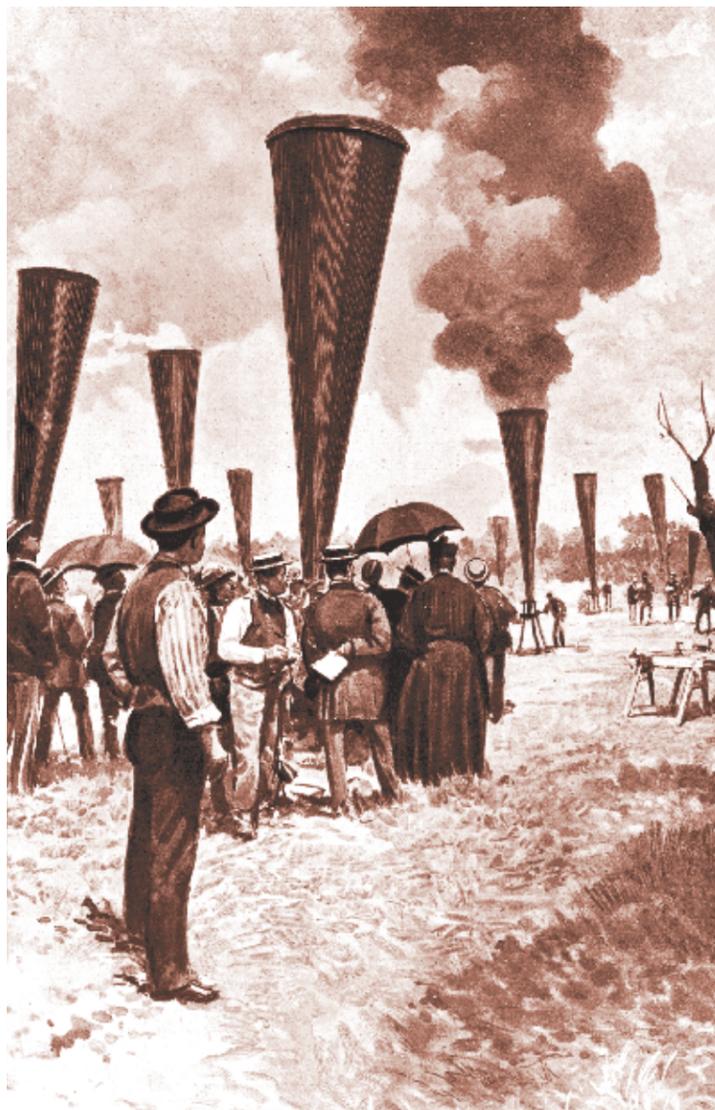
Quando in campagna si sparava alle nuvole

L'epopea dei cannoni grandinifughi e del loro costruttore Pietro Laverda

La storia dell'agricoltura è costellata di aspre lotte compiute dall'uomo per preservare i raccolti dai vari flagelli che puntualmente la natura manifesta, ma per un episodio si può a buon diritto parlare di battaglia: l'epopea dei cannoni grandinifughi che si scatenò a cavallo tra '800 e '900 nelle campagne italiane. La calamità da combattere era la grandine, che ripetutamente distruggeva i raccolti e in particolare i vigneti, in quel tempo già messi a dura prova da altri flagelli come la fillossera e la peronospora.

Fu intorno al 1896 che Alfred Stinger, austriaco della Stiria, grande proprietario di vigneti, sperimentò la tecnica di sparare verso le nuvole con mortaretti, del tipo di quelli usati nelle fiere di paese, al fine di dissolvere le nubi temporalesche. Sebbene sull'efficacia di tale metodo non vi fossero certezze bensì solo osservazioni sporadiche e personali convinzioni, esso si diffuse con rapidità impressionante nelle regioni vicine e soprattutto nel nord Italia. Ciò avvenne grazie alle numerose cattedre ambulanti di agricoltura che ne propagarono l'efficacia miracolosa, e, nel Veneto, grazie all'appassionata attività di mons. Gottardo Scotton, il più giovane dei tre monsignori breganzesi noti agli storici italiani per la loro intransigenza dottrinale e per i forti legami con Papa Pio X.

Nel 1900 egli pubblicò un volumetto intitolato "Sull'opportunità di fondare le stazioni di sparo contro le nubi grandinifere" in cui con passione propugnava l'uso dei cannoni grandinifughi unendolo al proverbiale "Chi si aiuta, Iddio lo aiuta" con cui amava incitare i suoi fedeli agricoltori. E anche l'allora cardinale di Venezia Giuseppe Sarto, futuro Papa Pio X, visitando la zona di Breganze nel giugno del 1901 si recò presso la Ditta



Prove comparative di sparo durante un concorso nazionale in una stampa dell'epoca

Pietro Laverda e sparò di sua mano alcune cannonate, episodio ricordato in una lapide che campeggiava all'ingresso della sede storica dell'azienda.

Nel giro di due soli anni, tra il 1898 e il 1900, sorsero in Italia centinaia di consorzi per la difesa antigrandine, si tennero quattro congressi scientifici e si fondarono 2000 stazioni di sparo con un totale di 12000 cannoni installati. E fu proprio lo Scotton a

suggerire all'amico Pietro Laverda di impegnarsi nella costruzione di questi cannoni. L'officina Laverda era già attiva dal 1873 e produceva numerose attrezzature per l'agricoltura quali torchi, sgranatoi per il mais, trebbiatrici, trinciapaglia e anche orologi per campanile e parafulmini. Fu l'inizio di un successo, il primo su scala nazionale, che doveva portare alla Ditta Pietro Laverda la fama e le risorse finanziarie per un decisivo salto verso una dimensione industriale.

Pietro Laverda iniziò realizzando cannoni del tipo Stinger a mortaretto ad avancarica, modificati con la più sicura accensione a capsula, anziché a miccia.

Successivamente egli sperimentò e brevettò un modello perfezionato a mortaio-bossolo asportabile, più potente, sicuro e di rapida ricarica, che colse numerosi riconoscimenti alle mostre-concorso nazionali.

L'effetto degli scoppi, amplificato da trombe verticali di 4-5 metri di altezza, poteva raggiungere un'altitudine di alcune centinaia di metri e vi si attribuiva la capacità di disgregare le nubi grandinifere evitando o quantomeno ostacolando la formazione dei chicchi ghiacciati.

Per alcuni anni Laverda produsse centinaia di questi cannoni, gareggiando sul mercato con ditte famose

nel campo enologico come Garolla e Fauser. I consorzi grandinifughi arrivarono a coprire con le loro stazioni di sparo decine di migliaia di ettari in tutto il nord e il centro Italia. Ma ben presto i risultati di questo metodo di lotta si rivelarono assai inferiori alle attese, a causa della limitata altezza raggiunta dallo sparo e anche della carenza di serie conoscenze scientifiche sul comportamento dei fenomeni temporaleschi.

Oggi i moderni sistemi di difesa, basati sostanzialmente sugli stessi presupposti, utilizzano razzi con cariche ben più potenti che esplodono a 1500-2000 metri, coordinati nell'azione da centri di osservazione meteorologica, riuscendo spesso ad ottenere buoni risultati. Così, agli inizi del XX° secolo, la meteora dei cannoni grandinifughi si spense in fretta, con il suo naturale strascico di dissesti finanziari per molti consorzi; un oblio a cui furono ben presto confinati anche gli strumenti della battaglia. E in effetti rarissimi sono i cannoni che ancora si conservano, privi peraltro del caratteristico trombone che, essendo di lamierino leggero, fu la prima vittima dello scorrere inesorabile del tempo.

Piergiorgio Laverda



Esemplare di cannone grandinifugo a mortaio-bossolo conservato presso la collezione Laverda



Opuscolo pubblicitario di Pietro Laverda, stampato nel 1900, e contenente numerose attestazioni dell'efficacia e della bontà costruttiva dei cannoni fornite dai responsabili dei Consorzi grandinifughi



Pagina pubblicitaria dei cannoni Laverda all'interno dell'opuscolo di propaganda scritto da mons. Gottardo Scotton e stampato nel 1900 dalla Tipografia della "Riscossa", famoso giornale pubblicato da quello che fu definito dai contemporanei il "Piccolo Vaticano di Breganze"

Fienagione: settant'anni di passione

Nel 1934 nasce la prima falciatrice italiana, ed è una Laverda

Quando, nel 1930, con la scomparsa di Pietro Laverda Sr, fondatore della ditta, i giovanissimi nipoti Giovanni Battista e Pietro Jr si trovarono a dirigere l'azienda dovettero affrontare una situazione davvero difficile. La crisi economica del 1929 che incombeva sull'economia mondiale, la stagnazione del mercato interno, lo scarso rinnovamento della gamma dei prodotti che, in gran parte, rimaneva quella di inizio secolo, rappresentavano elementi di grande preoccupazione, facendo addirittura temere per il futuro stesso dell'attività.

Per un certo periodo si pensò addirittura alla chiusura della fabbrica. Poi, lentamente, con i primi segnali di ripresa dovuti anche alle politiche autarchiche di sostegno all'agricoltura del regime fascista, i due giovani imprenditori decisero di mettere a frutto le loro conoscenze e la loro intraprendenza rinnovando con decisione i prodotti per competere così con la straripante presenza in Italia delle macchine agricole di importazione.

Ma costruire nuovi prodotti significava anche predisporre nuovi macchinari e riorganizzare i sistemi di produzione, rimasti sostanzialmente quelli di fine '800.

Laverda produceva già da molti anni tre versioni di presse manuali per foraggi e vari modelli di trinciaforaggi che erano presenti in moltissime fattorie italiane. Parve perciò naturale un ulteriore impegno nel campo della meccanizzazione della fienagione.

La scelta per un nuovo prodotto cadde sulla falciatrice trainata, macchina già assai diffusa all'estero e che in Italia era presente pressoché solo con esemplari di importazione. Così in poco tempo venne progettata e realizzata a Breganze la 48A, prima macchina Laverda di costruzione complessa ma, soprattutto, primo ingresso nel campo delle macchine da fienagione e da raccolta che



diverranno il punto di forza della produzione Laverda per i decenni a seguire.

Fu un modello di larghissimo successo, prodotto per oltre trent'anni in migliaia di esemplari, molti corredati anche del dispositivo per la mietitura dei cereali.

Per la sua produzione in grande serie fu costruita una nuova fonderia, all'epoca davvero imponente, e furono approntate espressamente alcune macchine utensili come, ad esempio, una unità di fresatura e foratura del telaio a testate multiple.

Alla 48 A seguirono poi il modello G43, realizzato durante la II Guerra Mondiale e caratterizzato da tutte le parti meccaniche in ghisa a causa della carenza, per motivi bellici, dell'acciaio; e il modello Alpina, piccola falciatrice, sempre a traino animale, adatta ai terreni collinari. Verso la fine degli

anni '30 Laverda mise in produzione una gamma molto ampia di rastrelli automatici e di ranghinatori, a forche e a pettine, per la raccolta dei foraggi, caratterizzati da trasmissioni perfezionate e completamente in bagno d'olio.

Al termine della II Guerra Mondiale, che aveva visto l'azienda proseguire pur tra mille difficoltà la produzione, Francesco Laverda progettò la "Gioiello", in assoluto la prima motofalciatrice italiana dotata di caratteristiche d'avanguardia e antesignana delle moderne unità operatrici multifunzione.

Così l'azienda Breganzese nel giro di pochi anni poté disporre di una gamma di macchine per la fienagione unica nel panorama della produzione nazionale.

Erano il successo e la definitiva consacrazione, nel mondo imprenditoriale italiano, della ditta e dei suoi intraprendenti titolari. Un successo contrassegnato anche da un consistente aumento delle maestranze, diventate oltre trecento, e dalle prime esportazioni in Europa, Argentina e Africa Orientale.

Poi, dal 1950, di pari passo con la straordinaria crescita dell'azienda, fu un susseguirsi di nuovi modelli di motofalciatrici, (MF4L - MFC - MFS - Falciatrici portate FAL e FP) e di ranghinatori (RV6 BO - RV 10 - RV 13 - Velox 50) fino ad arrivare alle grandi macchine da fienagione degli anni '70 come la mitica autofalciatrice con condizionatore AFC 110 e le falciaccondizionatrici trainate FCT 110 e FCT 220.

Piergiorgio Laverda



Tre immagini emblematiche della produzione Laverda di settant'anni fa.

In alto una pressaforaggi orizzontale manuale "La Pratica" predisposta per il trasporto su carrello; assieme ad essa veniva prodotto il modello "La Trentina", con funzionamento ad argano e completamente smontabile per il trasporto a dorso di mulo.

Al centro un ranghinatore semplice RS 5 con ingranaggi in bagno d'olio, realizzato anche nelle versioni combinate voltafieno RV5, RV6 e RV8, e rimasto in produzione fino agli anni '70.

In basso una falciatrice mod. 48A trainata da una coppia di buoi. Di essa venne prodotta anche una versione, MT47, con azionamento della barra falciante motorizzato con motore Condor.

Tutte le immagini provengono dal ricco Archivio Storico della Ditta Pietro Laverda.

Dalla M 60 alla M 306, un filo rosso lungo mezzo secolo

La riscoperta della gloriosa serie "M" che nel '56 segnò la "rivoluzione" della prima mietitrebbia italiana

Vi sono momenti nella storia di un'azienda in cui scelte produttive coraggiose possono determinare il futuro stesso dell'attività industriale, disegnando così una curva di crescita esponenziale o, per contro, un declino a volte inarrestabile.

Quando, agli inizi degli anni Cinquanta del secolo scorso, i fratelli Laverda, a fronte delle prospettive di sviluppo economico dell'economia mondiale, si interrogarono sul futuro della loro azienda e sulla necessità di innovare la produzione, si trovarono di fronte ad un dilemma di non poco conto.

La Ditta Pietro Laverda era ormai leader indiscusso nel mercato italiano con la sua gamma di mietilegatrici e di macchine per la fienagione. Era un'azienda matura, di medie dimensioni, ma ancora legata a sistemi produttivi tradizionali. All'orizzonte del mercato nazionale, ancora saldamente occupato da produttori di mietilegatrici e di trebbiatrici fisse, apparivano, provenendo soprattutto dal Nord America, le mietitrebbie trainate e anche i primi modelli semoventi che sembravano rispondere alle esigenze di un'agricoltura in profondo rinnovamento.

Così a Breganze si iniziò a pensare alla realizzazione di una mietitrebbia tutta italiana. Scrive l'ing. Antonio Guadagnin, allora giovane tecnico dell'ufficio progettazione Laverda: "Lo studio di una mietitrebbia iniziò nel 1954 e subito fu affrontato il dilemma se si dovesse produrre una macchina trainata o una semovente. Si optò per una semovente piccola, in quanto, secondo la filosofia Laverda, doveva essere una macchina tipicamente aziendale e quindi di dimensioni e costi contenuti, adatta perciò a lavorare su piccoli appezzamenti. Lo studio si concretizzò in un prototipo, approntato per la campagna 1955, con battitore di



60 cm di larghezza e motore a benzina (Fiat 1400) di circa 30 CV."

Nella primavera del 1956 veniva presentata ufficialmente alla Fiera di Verona la prima mietitrebbia semovente italiana e il nome scelto fu M 60, sigla che, riprendendo la tradizione Laverda di denominare la produzione precedente con le iniziali della macchina (ML per mietilegatrice, VF per voltafieno, MF per motofalciatrice ecc.), dava anche un'immediata rappresentazione della potenzialità della macchina (60 era la larghezza del battitore in cm., che in sostanza configurava la capacità produttiva del modello).

La M 60 destò un grande interesse tanto che una nutrita pre-serie fu impiegata

nella campagna di raccolta dello stesso anno. Le caratteristiche del modello, prodotto poi fino al 1963 in circa 1000 esemplari, erano: barra di taglio da m 1,98, battitore a 8 spranghe largo mm 600 e di diametro mm 540, tre scuotipaglia, brillatore e seconda ventilazione di serie, piattaforma laterale per l'insaccaggio del prodotto, gruppo motopropulsore con motore Fiat diesel da 35 CV, variatore continuo a cinghia trapezoidale, cambio a 2 velocità e riduttori a catena sulle ruote, ruote motrici anteriori gemellate. Una macchina di concezione moderna e di dimensioni adatte alle caratteristiche dell'agricoltura italiana del tempo, fatta di aziende di piccole dimensioni con appezzamenti assai frazionati.

Presentata anche al salone di Parigi, la M 60 fu subito richiesta dal mercato francese; di essa vennero presto realizzate versioni per la raccolta del riso e del mais.

La costruzione in serie di questa nuova tipologia di macchine comportò un notevole sforzo di adeguamento tecnologico. Gabriele Radin, artigiano del ferro battuto e ora appassionato conservatore del "Museo dell'artigianato breganzese", racconta come nella sua officina venissero prodotti su commissione della Laverda i primi cofani posteriori bombati della M 60, ricavandoli interamente a mano da un'unica lastra di lamiera.

E proprio il reparto lavorazione lamiera fu realizzato ex novo per avviare la produzione in serie. Negli anni successivi, con l'entrata in produzione anche di altri modelli, si rese necessario realizzare un nuovo stabilimento, a poche centinaia di metri dalla sede storica di Laverda di via Castelletto, dove furono approntate una moderna catena di montaggio, il reparto verniciatura e il repar-

to spedizioni. Ben presto il successo della M 60 spinse i Laverda a realizzare un modello di mietitrebbia più grande, adatto alle grandi aziende e ai contoterzisti. Nacque così nel 1958 la M 90, a 4 scuotipaglia con barra da m 3,60 e motore da 60 CV. Era iniziata così quella forte crescita che avrebbe portato la ditta Laverda a diventare, in pochi anni, il più importante produttore italiano di macchine agricole da raccolta e uno dei maggiori del mondo. Mentre attorno, nel panorama industriale italiano, i produttori delle obsolete trebbiatrici fisse pian piano scomparivano (resterà in attività per una ventina d'anni solo la Arbos-Bubba, anch'essa convertitasi alle mietitrebbie), per lo stabilimento di Breganze si apriva una fase di espansione che avrebbe portato in un decennio a superare i 1000 dipendenti e le 2000 mietitrebbie prodotte annualmente. La serie M via via si arricchiva con la nascita della M 120, della M 150, dell'autolivellante M 100, delle M 132 - M 152 fino alla grande M 182 del 1981. Una sigla fortunata, dunque, che ha segnato tappe importanti dello sviluppo della meccanizzazione agricola in Italia e nel mondo.

Piergiorgio Laverda

Sopra, una M 60 al lavoro nel tipico paesaggio dell'Italia centro-meridionale.

Sotto, un treno carico di M 60 in partenza dalla stazione ferroviaria di Thiene (VI) (Foto Archivio Storico "Pietro Laverda").



La M 120, un successo italiano a Parigi

Al SIMA del 1964 il premio più prestigioso all'innovazione Laverda

L'anno 1956 aveva segnato l'ingresso della Ditta Pietro Laverda nella stretta cerchia delle aziende mondiali produttrici di mietitrebbie. La M 60 e le successive M 90 e M 75 erano state favorevolmente accolte dai mercati europei tanto che il vecchio stabilimento era stato affiancato da una nuova sezione di montaggio con 25.000 mq. coperti.

Ma l'agricoltura italiana e mondiale viveva un periodo di vertiginosa trasformazione e le esigenze delle aziende agricole aumentavano di anno in anno, costringendo i costruttori ad un continuo sforzo di aggiornamento. Così anche a Breganze, già dal 1961, si era iniziato a pensare ad una mietitrebbia di maggiori dimensioni e di prestazioni nettamente superiori.

Nelle intenzioni dei progettisti doveva essere una macchina innovativa, capace di confrontarsi con l'agguerrita concorrenza dei colossi tedeschi e americani. Per la prima volta entrò in scena anche in Laverda il design industriale, affidato ad un grande studio italiano che diede alla nuova macchina un'impronta avveniristica, del tutto originale rispetto a quanto proponeva il mercato.

Nacque così, alla fine del 1963, dopo lunghi collaudi, la M 120, modello che segnò in modo profondo la storia tecnica e commerciale della Laverda. Così ne parlava, in una pubblica presentazione, l'ing. Luigi Grandinetti, per due decenni direttore generale dello stabilimento di Breganze: "Macchina di eccezionale produzione, sorprende e stupisce gli agricoltori e gli esperti per l'eccellente pulizia, la qualità del prodotto e le perdite trascurabili: caratteristiche per la prima volta riunite in una così grande mietitrebbia. E' il giusto riconoscimento a duri ed intensi mesi di lavoro. I risultati degli esperimenti sono stati superiori alle aspettative degli stessi progettisti: i consensi sono stati così unanimi che già se ne parla ovunque, tanto da impegnare fortemente l'azienda per soddisfare le richieste che piovono incessanti dall'Italia e dall'estero. E' una tappa che lascerà un altro segno impor-



tante nella storia della Laverda, nell'anno in cui 90 anni di esperienza dei problemi agricoli, 90 anni di travaglio tecnico per risolvere i più importanti problemi della meccanizzazione agricola si concludono nella migliore e più impegnativa realizzazione".

Nel 1964 la M 120 entrò in linea di montaggio e gli auspici di Grandinetti e dei fratelli Laverda si avverarono: la nuova macchina fu subito un grande successo. Presentata alla Fiera di Verona e in contemporanea al salone Sima di Parigi raccolse commenti entusiasti e, ciliegina sulla torta, l'ambito riconoscimento della Medaglia d'Oro al salone parigino.

Dopo soli due anni uscì, festeggiata da titolari e maestranze, la millesima macchina e, nel 1971, venne raggiunto il traguardo dei 5.000 esemplari. Al termine della carriera produttiva, nel 1974, saranno ben 7.277 le M 120 prodotte nelle varie versioni e collocate sui principali mercati mondiali.

Ma vediamo le caratteristiche tecniche fondamentali di questa macchina: struttura portante con i vari gruppi smontabili, battitore da 1.200 mm. con variatore a doppia cinghia, motore Perkins da 104 CV DIN, cambio a 3 velocità, freni a disco

all'uscita del cambio, trasmissione con variatore a due cinghie e frizione monodisco a secco, 4 scuotipaglia, gruppo pulitura con ventilatore a 6 pale comandato con variatore, vagli molto ampi e seconda ventilazione a richiesta, barra di taglio da m. 3,10 fino a m. 6, posto di guida centrale con servosterzo e numerosi comandi serviti idraulicamente. Insomma una macchina realmente innovativa, robusta e maneggevole, con un aspetto esteriore di grande compattezza e semplicità che si differenziava nettamente dalle concorrenti e che determinò quel "family feeling" caratteristico della produzione Laverda per oltre un ventennio.

La diffusione della macchina in molti paesi del mondo e nelle più diverse condizioni di lavoro su ogni tipo di raccolto ne evidenziò le grandi doti di robustezza e affidabilità, un patrimonio di conoscenze che si sarebbe riversato in modo estremamente positivo sulla successiva produzione Laverda.

Dai campi della pianura padana alle risaie di Cuba, dalle dolci colline francesi alle polverose distese della Turchia e del nord Africa, queste macchine si dimostrarono veramente indistruttibili.

E quello che stupisce è il vedere ancor

oggi, a oltre trent'anni dalla produzione, esemplari di M 120 ancora al lavoro in molte campagne a testimonianza della validità di un progetto industriale tutto italiano.

Piergiorgio Laverda



Una coppia di M 120 al lavoro in risaia. (Foto Archivio Storico "Pietro Laverda").



A fianco: è il 23 febbraio 1971 e si festeggia l'uscita dalle linee di montaggio della 5000ª M 120. In piedi sulla macchina Pietro Laverda Jr e accanto alla scaletta Giorgio Laverda.

Sotto: due curiose immagini dall'Archivio Laverda: a sinistra l'indimenticato campione di Formula 1 degli anni Sessanta Jim Clarke su una M 120 nella sua fattoria; a destra, in Olanda si va anche a nozze con la M 120. (Foto Archivio Storico "Pietro Laverda").



L'immagine Laverda, tra '800 e '900

Un pezzo di storia rivive tra le vecchie carte d'archivio

130 anni: è una rispettabile età per la più antica fabbrica italiana di macchine agricole tuttora in attività. Documenti e testimonianze conservati nel suo archivio storico permettono di rivivere non solo lo sviluppo tecnico ed economico dell'azienda ma anche l'evoluzione che, a cavallo di tre secoli, ha progressivamente mutato la sua immagine esterna e la presentazione dei suoi prodotti.

E a quanti oggi sottolineano il primato dell'immagine nei rapporti commerciali e nella valorizzazione dei prodotti, in buona sostanza quello che ormai comunemente chiamiamo "marketing", può essere stimolante riproporre, da topi d'archivio, quanto si realizzava più di un secolo fa.

Scopriamo così che Pietro Laverda sr. non solo fu imprenditore coraggioso e di fertile ingegno ma anche un attento utilizzatore dei mezzi pubblicitari del suo tempo. Ebbe particolare interesse per la presentazione esterna della propria azienda, esplicitata in soluzioni grafiche raffinate e in costante evoluzione.

Già nel 1890, pochi anni dopo aver trasferito l'attività dalla natia S. Giorgio di Perlena a Breganze, dotata di forza motrice a vapore e facendone quindi una vera industria, egli affida ad un cataloghetto postale, adatto ad una vasta diffusione, la presentazione dei prodotti, ostentando in una elaborata copertina i riconoscimenti ottenuti in mostre e concorsi.

Da quel momento l'impegno verso una pregevole presentazione della ditta e una adeguata pubblicizzazione di macchine

ed attrezzature diventa costante.

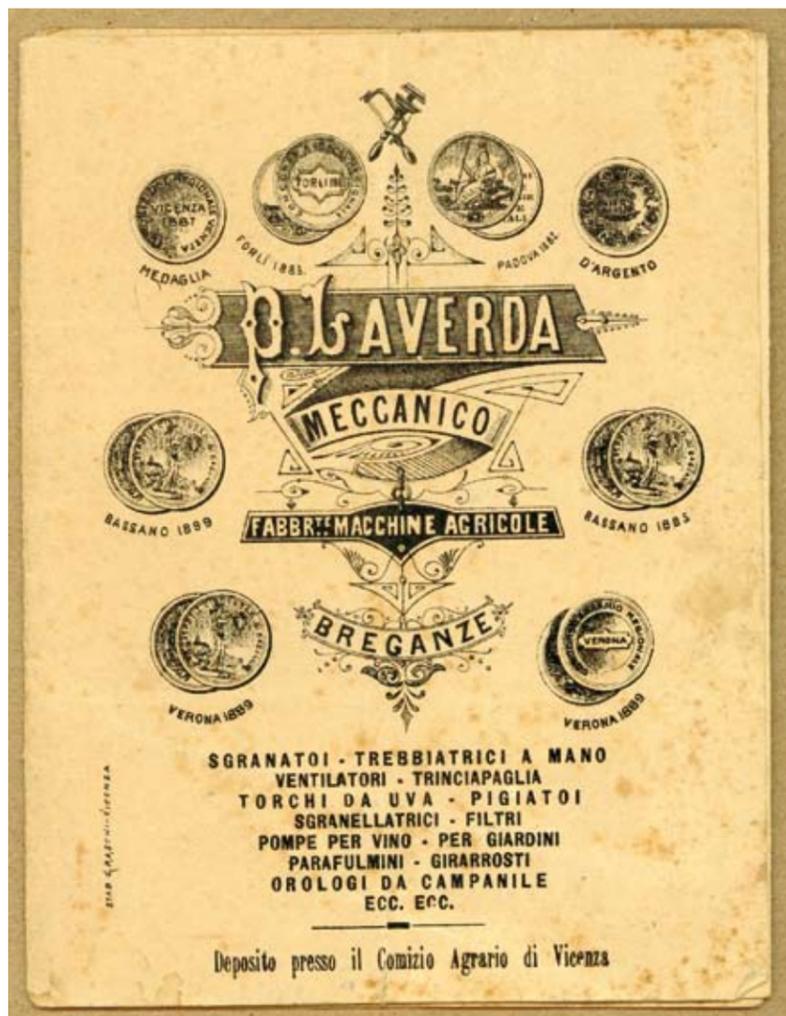
Le prime carte intestate, realizzate semplicemente con il ricorso a caratteri e fregi tipografici, riportano, come in uso all'epoca, oltre ai dati aziendali anche la gamma dei prodotti proposti al pubblico nonché premi e benemerenzze conseguite. Tra i prodotti risaltano alcune realizzazio-

mostrano un disegno allegorico della dea dell'agricoltura Cerere con tanto di cornucopia e messi di grano, affiancata dagli strumenti di lavoro del fabbro-meccanico e, novità tecnologica importantissima, con la presenza volutamente evidenziata dei fili della "nuova forza elettrica" che giungono ad alimentare la fabbrica.

Un'immagine assai elaborata frutto certamente degli studi classici svolti con passione da Pietro Laverda al Seminario di Padova, ma anche una sottolineatura del legame ormai inscindibile che lega l'azienda Laverda al mondo agricolo. Qualche anno più tardi troviamo invece il trionfo della calligrafia elegante di gusto fiorito in una carta intestata che comunica anche l'onorificenza di Croce al merito del lavoro ottenuta nel 1912, ulteriore elemento di prestigio nei rapporti con il mercato nel momento in cui, con l'acquisizione della Società Italiana Macchine, Pietro Laverda compie un vero e proprio balzo nel mondo dell'imprenditoria vicentina e nazionale.

Un'altra rappresentazione, tra mitologia e allegoria, dell'uomo dominatore della meccanica si ritrova nel frontespizio del listino ricambi del 1915.

Non si intravede ancora in questi anni un vero e proprio marchio aziendale; spesso le macchine costruite sono anonime o contrassegnate da una targa in ferro robustamente fissata ai basamenti dei torchi o ai battitori delle trebbiatrici. Solo intorno al 1916 si fa strada una scelta più chiara, con un marchio vero e proprio costituito da



ni curiose ma evidentemente importanti per il prestigio tecnico della ditta, come gli orologi da campanile o i girarrosti o ancora, negli anni a cavallo del secolo, i cannoni grandinifughi.

Nel 1906 le carte da lettere e le cartoline postali, scritte sempre con inchiostro e pennino in una calligrafia elegante, ci



A fianco: una cartolina postale del 1906, mezzo di comunicazione molto in uso fino alla metà del '900. Esplicito il riferimento alla forza elettrica, installata nel 1903 con una propria centralina idraulica posta su una derivazione del fiume Astico a 2 chilometri dallo stabilimento.

Sotto: carta da lettere datata 1912 e frontespizio di un listino pezzi di ricambio degli sgranatoi per mais del 1915. In evidenza la presenza della fonderia, attivata nel 1912-13.

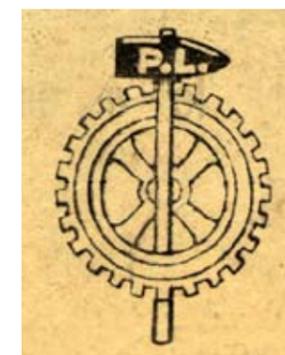
un ingranaggio con sovrapposto un martello recante la sigla PL. Questo disegno accompagnerà per molti decenni gli stampati tecnici e pubblicitari Laverda, oltre ad essere riprodotto in varie parti meccaniche e persino sui cancelli d'entrata degli stabilimenti. Interessante, anche da un punto di vista grafico, è poi la realizzazione di uno splendido monogramma PL in puro stile liberty, stampato sul telaio delle prime falciatrici meccaniche agli inizi degli anni '30. Ma all'evoluzione grafica di questi marchi e del logotipo LAVERDA da quegli anni lontani fino alla realtà attuale dedicheremo un prossimo intervento.

Piergiorgio Laverda



A sinistra: frontespizio del catalogo di Pietro Laverda Meccanico, edito nel 1890, pieghevole di 10 pagine in formato 11x14 cm destinato all'invio postale.

A destra: monogramma PL in stile liberty stampato in rilievo sul coperchio metallico della scatola porta attrezzi delle falciatrici trainate mod. 48 A (1934) e, a fianco, marchio di fabbrica creato attorno al 1916.



Da Breganze verso i campi del mondo

Cento anni fa partiva la prima trebbiatrice per il Sud America

Agosto 1904, dal porto di Genova parte una cassa con destinazione "Porto Allegro - Brasile". Il destinatario è un certo Marcon Luigi, certamente uno dei tanti italiani colà emigrati in quegli anni, e il contenuto è una trebbiatrice a mano Laverda. Pietro Laverda così chiude la sua lettera di accompagnamento, conservata nell'Archivio Storico:

"Noi volevamo spedirvi anche uno sgranatoio da sorgo ma non sapendo se proprio vi occorre abbiamo fatto di meno; se vi sta bene scrivetelo e ve lo manderemo subito."

Questo sgranatoio è a due bocche e lo cediamo per lire 65, tanto per far strada anche da codeste parti. Rimanete intanto contento della trebbiatrice e spero in altre ordinazioni".

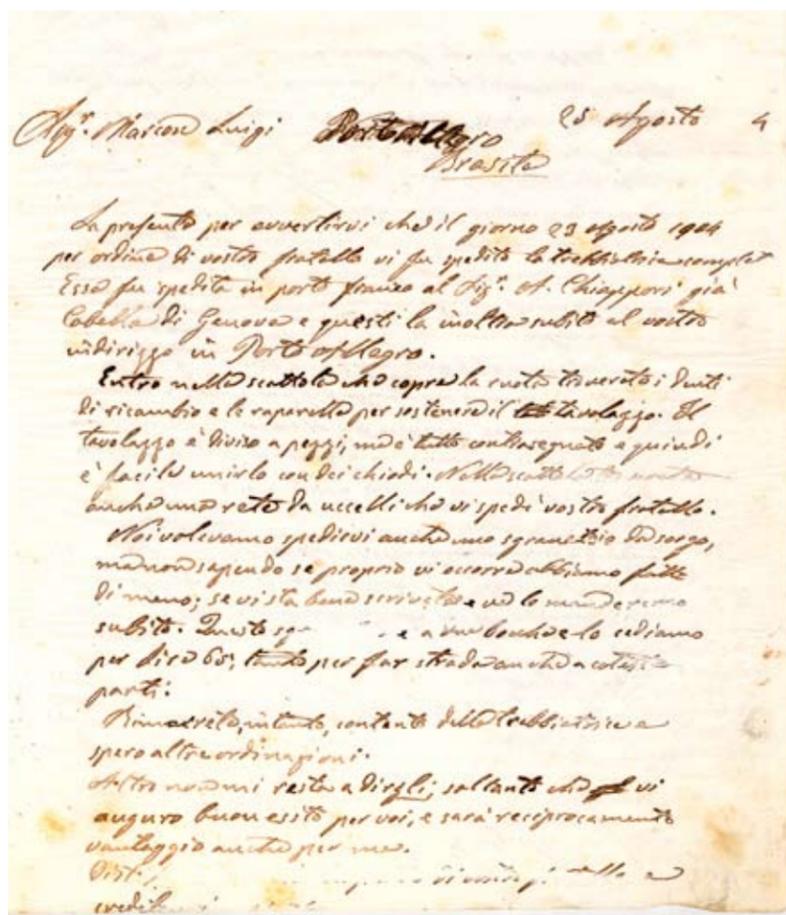
Non sappiamo se l'auspicio di Pietro Laverda, in questa prima spedizione oltreoceano, si sia poi realizzato ma certamente l'exportazione di macchine fu per l'azienda di Breganze assai limitata durante tutta la prima metà del secolo scorso. Solo alla fine degli anni Trenta si registrò una consistente fornitura di falciatrici ed altre attrezzature verso le colonie italiane in Africa Orientale e in Libia, macchine destinate ai contadini che là si erano trasferiti in cerca di terre da coltivare, in un'avventura coloniale durata pochi anni e poi miseramente fallita.

Nel secondo dopoguerra un lotto di 1500 falciatrici trainate fu inviato in Argentina e costituì un importante volano economico in un momento di grave crisi del mercato interno.

Ma è a partire dagli anni '50 che l'azienda si apre in modo deciso verso l'estero,

dapprima con le macchine da fienagione inviate nei paesi europei limitrofi, poi, in modo più consistente, in coincidenza con l'avvio della produzione delle mietitrebbie.

Da subito il modello M 60 suscita grande interesse in Francia, Paese che diverrà poi il principale mercato Laverda dopo l'Italia,



Lettera autografa di Pietro Laverda, datata 25 agosto 1904, che accompagnava la spedizione di una trebbiatrice per frumento in Brasile. Il documento è conservato presso l'Archivio Storico "Pietro Laverda".

e in Spagna. Via via che la gamma si completa nuovi mercati si aprono alle macchine rosse; soprattutto la M 120, con le sue caratteristiche di robustezza e affidabilità, rappresenta la carta vincente per l'exportazione anche in paesi dove l'agricoltura inizia solo in quegli anni a meccanizzarsi.

Ecco così i grandi contratti di fornitura alla Repubblica di Cuba, la presenza massiccia in Turchia e nei paesi nord africani, le spedizioni in paesi lontani come il Venezuela, l'Ecuador, la Guinea e l'Australia.

L'impegno in così diverse situazioni ambientali costituisce un significativo banco di prova per le soluzioni tecniche adottate e

in alcuni casi determina anche la realizzazione di versioni specifiche o addirittura di modelli appositamente dedicati, come il caso della piccola mietitrebbia M 72 progettata specificamente per le risaie dell'estremo oriente. Inoltre nei primi anni '80 la realizzazione di modelli di grande produzione come la M 182, divenuta poi 3900, e la mietitrebbia non convenzionale MX 300, apre nuove prospettive di penetrazione nei grandi mercati nordeuropei.

Questa espansione verso i mercati esteri stimola anche la formazione di un gruppo di tecnici addestrati all'assistenza che costituiranno sempre una carta vincente di Laverda per l'efficienza e la dedizione dimostrate negli ambiti più diversi e difficili.

Negli anni '70 e '80 la quota di macchine Laverda esportate spesso arriva a superare il 60% della produzione; ad esempio nel 1977 su 2247 mietitrebbie prodotte ben 1276 sono esportate, nel 1983 su

2065 sono 1316 quelle esportate. In quegli anni, macchine Laverda sono presenti in Arabia Saudita, Argentina, Australia, Austria, Belgio, Cuba, Danimarca, Ecuador, Francia, Germania Ovest, Giappone, Grecia, Guinea, Guyana, Inghilterra, Iraq, Isole Figi, Italia, Libano,

Libia, Lussemburgo, Marocco, Mali, Malaysia, Messico, Nigeria, Olanda, Portogallo, Senegal, Somalia, Spagna, Svezia, Svizzera, Suriname, Sud Africa, Turchia, Venezuela. Ed è sui campi di tutto il mondo, dalle risaie di Cuba e del Giappone agli altipiani della Turchia, dalle immense distese dell'Australia alle dolci colline francesi che questi raffinati prodotti della tecnologia italiana lasciano una traccia profonda ancor oggi ben visibile.

Piergiorgio Laverda



Sopra: carico in nave di una M 60 in partenza per il Portogallo alla fine degli anni '50.



A fianco: schierati nella piazza di Breganze camion carichi di mietitrebbie in partenza per la Guinea. Siamo alla fine degli anni '60.



Sotto: un lotto di M 120 sbarcate a Cuba e pronte per l'impiego nelle risaie dell'isola caraibica.

Un "Gioiello" nella storia della fienagione meccanizzata

Progettata nel 1947 da Francesco Laverda la prima moderna motofalciatrice italiana

Francesco Laverda, classe 1911, terzogenito dei nipoti maschi di Pietro Laverda, aveva confermato con una brillante carriera di studi la sua spiccata attitudine alla ricerca e alla sperimentazione. Laureatosi brillantemente nel 1935 in fisica teorica presso l'università di Padova, con una tesi sulle onde elettromagnetiche ultracorte e le loro applicazioni, oggi conosciute come onde radar, era rientrato a Breganze dedicandosi alla progettazione tecnica nell'ambito dell'azienda di famiglia. Suo è il progetto della mietilegatrice ML 5 BR, macchina maneggevole e affidabile che avrà una grande diffusione nelle campagne del centro e del sud Italia. Negli anni del secondo dopoguerra la sua genialità e il suo intento innovativo, nella tecnica e nei prodotti, lasceranno un segno profondo non solo nella storia della Laverda ma anche in quella dell'industria meccanica italiana. Lungo questo percorso va visto il progetto, da lui realizzato nel 1946 e poi portato in produzione, della prima motofalciatrice Laverda, erede di una già importante tradizione nel campo della fienagione. È una macchina profondamente innovativa che introduce in agricoltura il concetto di macchina polivalente che sarà, nei decenni successivi, sviluppato con successo da molti produttori di motofalciatrici e motocoltivatori. Presentata nel 1947 alla Fiera di Verona, prenderà poi il nome "Gioiello" ed entrerà in produzione nell'anno successivo. Ha una struttura composta da un telaio portante in lamiera che fa corpo unico con il grosso carter, contenente il cambio a due marce + retromarcia e la frizione, e il motore Condor da 7 HP posto frontalmente. Una puleggia collocata nella parte

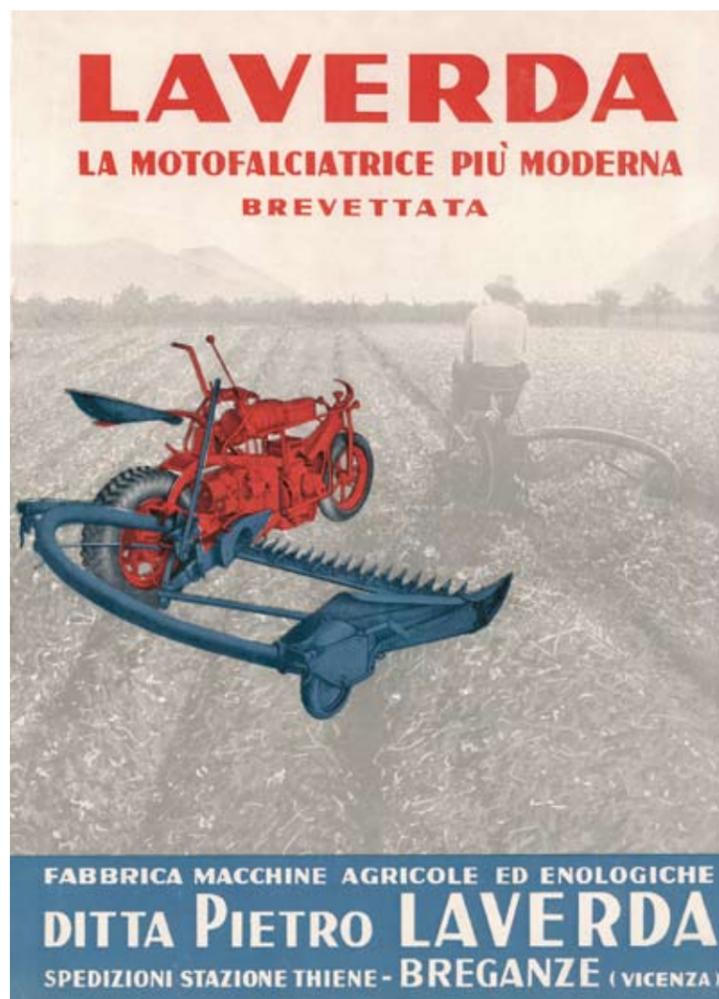
posteriore fa da presa di forza a 500/800 giri per l'azionamento di vari attrezzi; la trasmissione finale è a catena di tipo motociclistico, il peso complessivo è di Kg. 415. La guida viene effettuata tramite due leve a pedale consentendo all'operatore di avere le mani libere per altre operazioni. La barra falciante da m. 1,37, posta alla

posteriore per il traino delle comuni macchine da raccolto (rastrelli, voltafieno, ecc.) di produzione Laverda e per la lavorazione del terreno (rulli, erpici, ecc.). Ma la grossa novità è l'ampia dotazione di attrezzature fornite appositamente dal costruttore: apparecchio a mietere, aratro coltivatore e assolcatore, pompa irroratrice, carro da trasporto.

In più l'utilizzo della puleggia permette di far funzionare altre macchine da fattoria come sega circolare, sgranatoio per il mais, trinciapaglia ecc. La struttura della macchina evidenzia una impostazione motociclistica, denunciandone la parentela con i progetti di motocicletta che Francesco Laverda sta in quel periodo elaborando e che di lì a poco si concretizzeranno in una delle pagine più belle della storia motociclistica italiana, la creazione della Moto Laverda. Questa esperienza tecnica ed industriale rappresenterà, nei suoi quarant'anni di vita, un mito per molte generazioni, prima con le motoleggere 75cc e 98cc, vincitrici di innumerevoli corse su strada, poi con le prestigiose bicilindriche 750cc che rappresentano ancora oggi un simbolo per i motociclisti italiani ed europei.

Purtroppo il costo elevato della nuova motofalciatrice, all'epoca 470.000 lire a fronte di 170.000 di una falciatrice a traino animale o le 350.000 lire di una mietilegatrice, e la scarsa potenza del

motore in relazione al peso considerevole del mezzo ne limitano il successo commerciale. Così, dopo pochi anni e con un centinaio di esemplari prodotti la macchina viene abbandonata. Non muore però il concetto di base che l'ha ispirata, che trova attuazione in modo più efficace nei successivi modelli di motofalciatrice



Laverda, la MFC e soprattutto la MF 4L, molto simile come struttura ma assai più agile e meno costosa. Per circa venticinque anni l'azienda di Breganze sarà uno dei maggiori produttori europei di queste macchine da fienagione, per passare poi alle grandi macchine foraggere come le autofalciatrici condizionatrici AFC 110, AFC 150 e le trainate FCT 110 e 220. Alla nostra motofalciatrice Gioiello resta la soddisfazione di essere oggi uno dei modelli più ricercati dai collezionisti, attratti dalla sua rarità e dal fascino di un progetto tecnicamente pregevole e innovativo.

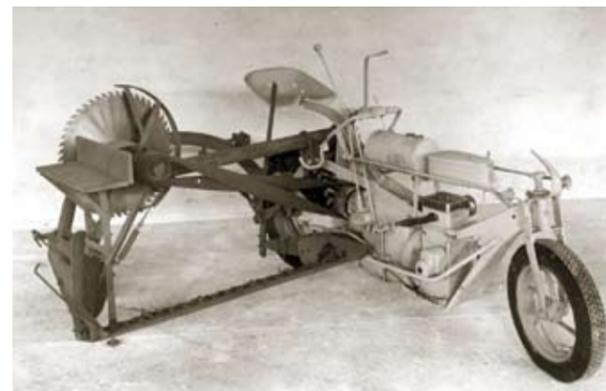
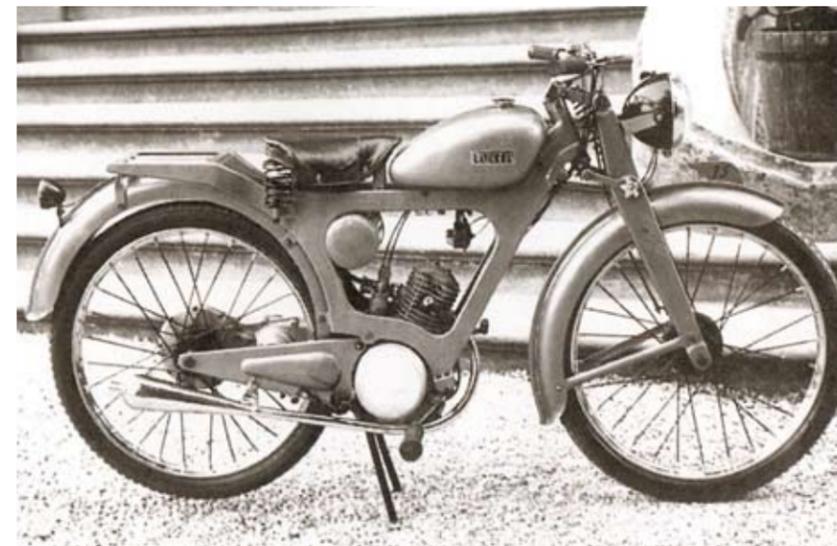
Piergiorgio Laverda



Sopra: la motofalciatrice in azione evidenzia la caratteristica posizione di guida.

A fianco: il primo prototipo della Moto Laverda 75cc, realizzato da Francesco Laverda nel 1948. Si noti l'affinità tra i due mezzi per quanto riguarda la concezione del telaio a doppia culla in lamiera scatorata.

Sotto: due delle molte applicazioni previste, che sottolineano la versatilità della macchina per i vari usi aziendali.



Quando la vacanza diventò un boom

Vent'anni di produzione Laverda nel campo del caravanning

Alla metà degli anni sessanta del secolo passato il gruppo industriale Laverda aveva ormai assunto dimensioni rilevanti, arrivando a contare oltre mille dipendenti suddivisi tra le due aziende produttrici di macchine agricole e di motociclette. L'esigenza, non più prorogabile, di dotarsi di una nuova fonderia per la ghisa, in sostituzione del vecchio impianto realizzato nel lontano 1938, coincise con l'interessante proposta, formulata dalle autorità provinciali trentine, di rilevare l'attività dello stabilimento ex Caproni di Trento, da tempo in gravi difficoltà. L'operazione fu portata avanti con convinzione da Francesco Laverda e anche in questa occasione, come con la nascita della Moto Laverda avvenuta quindici anni prima, la sua genialità e il suo dinamismo imprenditoriale, uniti ad una indubbia sensibilità verso i temi sociali, lasciarono una traccia importante.

Lo stabilimento trentino aveva prodotto, dopo l'attività aeronautica del periodo bellico, le motociclette Capriolo e, negli ultimi anni, l'aereo da turismo veloce Falco F8L, tuttora considerato uno dei migliori velivoli mondiali della sua categoria. Così, valorizzando le capacità tecniche delle maestranze e le attrezzature per le lavorazioni di tipo aeronautico, Francesco Laverda pensò di avviare la produzione di roulotte per il campeggio. A questa scelta non era certo estranea la sua predilezione per le attività sportive e all'aria aperta; era inoltre convinto che, in un'Italia in pieno boom economico, il tempo libero iniziasse ad essere un elemento importante nella vita di ampi

strati della popolazione e quindi un mercato significativo per prodotti innovativi. Nasce così, verso la fine degli anni '60 la serie Chiocciola, prima gamma di roulotte Laverda che raccoglie subito notevoli consensi per la costruzione accurata realizzata con compensati e profilati di alluminio di derivazione aeronautica.

te tra cui è da segnalare soprattutto la serie Blu, vera rivoluzione costruttiva e di design per l'ambiente tradizionalista delle caravan, dominato dai costruttori tedeschi e francesi. Ideata dallo studio Nizzoli di Milano (lo stesso che aveva "vestito" la mietitrebbia M 120) con la sua forma squadrata, la sua eccezionale

abitabilità e i suoi interni dal disegno moderno e prettamente "made in Italy, diviene presto uno status symbol per i campeggiatori italiani più evoluti.

Ad essa seguiranno, nel 1977, la serie Ascot, caratterizzata da forme più tondeggianti, colori originali e finiture di alto livello, e successivamente le serie Brio. Ma alla fine degli anni '70, con intuizione felice, anche se forse troppo anticipatrice, nascono anche i camper e gli autocaravan Laverda, secondo una moda proveniente d'oltralpe ma non ancora affermata in Italia.

All'inizio degli anni '80 la Laverda Spa Trento è in grado di offrire al mercato del tempo libero una vera e propria full line di prodotti che spazia dalle caravan ai camper, dai carrelli tenda alle attrezzature per ogni esigenza del campeggiatore.

La parabola produttiva di questa azienda, breve quanto intensa, si chiude alla fine di quel decennio con lo smembramento del gruppo Laverda e la cessione dei

Da quel momento questa produzione, che si affianca alla nuova grande fonderia e alle linee di montaggio di ranghinatori e voltafieno, consente il rilancio dell'unità produttiva trentina che arriva a contare oltre trecento addetti. Negli anni successivi nascono nuove serie di roulotte

Il guscio.

La polpa.

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

Quando scegliete una Caravan non fermatevi all'apparenza. Guardate cosa c'è dentro: la soluzione per i vostri desideri. Ascot, la nuovissima serie Laverda, è pronta di peso per la massima di qualità. Ascot, la nuova Caravan. Certo, alcune delle serie che si offrono fanno le vacanze trovano altre. Ma tutte insieme le loro sono qui. Ogni dettaglio è completo: fin nei minimi particolari. Proprio come si deve fare.

Alcuni colori non li può reggere il telaio, come il design, viene integrato fuori. Non bisogna puntare sul design, ma sul risultato. Ascot è in ceramica ed è in ceramica.

Anche la scelta di nuovi, per i materiali e le soluzioni tecniche adottate che si traducono in tanto comfort e sicurezza in più.

Se questo vi interessa solo parlarne, viene il servizio di persona. Toccherete con mano che solo Laverda può darvi con tanto più di gioia.

E se già siete in Caravan Laverda sono Trento. Con entusiasmo.

LAYERDA

Piergiorgio Laverda



Sopra: la roulotte Laverda "La chiocciola" progettata da Francesco Laverda e prodotta sul finire degli anni '60 in varie misure e in numerosi esemplari. A lato il primo logo dell'azienda.



A fianco: il grande autocaravan Ander realizzato nel 1981 su pianale Fiat Daily e caratterizzato dall'innovativo oblò frontale con i sedili posteriori per i passeggeri collocati in posizione panoramica al piano superiore.

Sotto: la rivoluzionaria serie Blu, caratteristica per la forma a parallelepipedo e la grande finestra frontale in policarbonato. Sul retro poteva essere dotata di una parete a soffietto ripiegabile che ne aumentava ulteriormente la già eccezionale abitabilità.

Nella pagina precedente un'indovinata pagina pubblicitaria ideata per presentare la nuova serie Ascot nel 1979.



Giugno 1955: inizia l'avventura

Cinquant'anni fa nasceva la prima mietitrebbia Laverda.

Da allora oltre 60.000 macchine hanno varcato i cancelli dello stabilimento di Breganze

Ci sono momenti nella storia di un'azienda difficili da descrivere ma che, per chi ha avuto la fortuna di provarli, restano indimenticabili. Sensazioni che si racconteranno, dopo anni, ai nipoti per cercare di trasmettere loro il sapore di un'epoca che il mutare rapido delle cose fatalmente cancella.

Così è stato certamente per chi ha vissuto, in quei lontani anni '50, l'avvio della prima mietitrebbia, condividendo l'entusiasmo del cav. Pietro o, magari, l'accensione del primo motore di una moto Laverda con a fianco il vulcanico dott. Francesco.

Come per il varo di una nave o l'inaugurazione di un edificio, così il primo giro di chiave del prototipo di nuova macchina diviene un momento magico nella vita di una fabbrica. E tanto più lo era cinquant'anni fa, quando tutto era legato alla manualità di abili meccanici e alla fantasia di ingegnosi progettisti, senza l'ausilio di tecniche sofisticate o di procedure computerizzate.

Si respira in quei momenti un sentimento epico, un atteggiamento di sfida, che unisce tutti i protagonisti, dal semplice meccanico al capo progettista, dal direttore al titolare dell'azienda, un'atmosfera che fa presto dimenticare le difficoltà incontrate, le molte ore, spesso oltre l'orario normale, passate a risolvere piccoli e grandi problemi. Nasce una nuova creatura e ognuno si sente, a ragione, padre per una piccola o grande parte.

Proprio cinquant'anni fa si svolgeva, nel vecchio stabilimento Laverda di via Castelletto, questo rito e fu un momento importante, di quelli che segnano nel profondo la vita e i destini di un'azienda. Da quello che, un po' enfaticamente, era stato battezzato il "reparto esperienze", usciva il prototipo della prima mietitrebbia Laverda, la M 60, per avviarsi alle prove sul campo. Alla guida c'era Marcello Zen, valente tecnico protagonista, assieme all'allora giovane laureato ing. Guadagnin e a tanti altri tecnici, dell'équipe guidata da Pietro Laverda jr.

Era il mese di giugno del 1955 ed iniziava una nuova fase storica per l'azienda di Breganze, impegnata a conquistarsi nuovi spazi nel panorama dell'industria agromeccanica italiana ed europea. Una scelta lungimirante compiuta dai fratelli Laverda, nella consapevolezza delle difficoltà tecniche e produttive che comportava, ma anche della necessità di dare una svolta ad una gamma di prodotti che non rispondeva più alle esigenze di un'agricoltura in piena evoluzione.

Il progetto era nato solo un anno prima ed era maturato dopo un viaggio di Pietro Laverda jr. negli Stati Uniti e la visita a tante fiere internazionali. Le basi tecniche provenivano da una discreta conoscenza delle trebbiatrici fisse, allora ancora costruite in gran numero da molte aziende italiane, e di alcuni modelli di mietitrebbie straniere già presenti sul mercato italiano, come le Massey Harris e le Claey's.

Ma in Laverda, come spesso accadrà in seguito, si sceglie



Giugno 1955: esce dallo stabilimento Laverda il primo prototipo di mietitrebbia M 60. Alla guida è il responsabile dell'ufficio tecnico Marcello Zen. Sulla foto compaiono le firme autografe di Pietro e G. Battista Laverda, a suggellare l'importanza dell'evento.

una strada autonoma, cercando sì di cogliere il meglio della tecnologia presente sul mercato ma interpretando il tutto in modo originale. È un salto di qualità e di innovazione che, per il mondo dell'agricoltura italiana, è paragonabile all'impatto della Vespa o della Fiat 600 nella società di quegli anni di boom economico.

Delle caratteristiche di questa macchina e del suo percorso produttivo si è già parlato nel numero 4/2002 di Laveraworld. Le foto dell'epoca ci mostrano il prototipo, una macchina ancora grezza, l'aspo in legno derivato dalle mietilegatrici, le tante cinghie a vista, il sedile in ferro, leve e levettole a comandare meccanicamente, e con uno sforzo notevole, i vari dispositivi. A essere sul posto avremmo potuto sentire anche il fruscio del quattro cilindri 1400 Fiat a benzina che equipaggiava la macchina! Di tutto ciò ci resta qualche bella

immagine in bianco e nero e il ricordo delle parole ascoltate dai protagonisti di allora.

Oggi possiamo anche fare un bilancio quantitativo della strada percorsa dall'azienda in mezzo secolo di impegno nel campo delle mietitrebbie.

In cinquant'anni di attività lo stabilimento di Breganze ha sfornato oltre 60.000 macchine che hanno viaggiato verso le campagne italiane e di innumerevoli paesi europei ed extraeuropei. Decine di modelli diversi, centinaia di versioni, decine di migliaia di piattaforme di taglio.

I modelli più venduti, quelle che oggi chiameremmo le top ten della nostra classifica, sono (tra parentesi il numero di unità prodotte):

M 120 (7277), M 132 (6983), M 112 (5325),
M 100 (4308), M 152 (3710), M 84 (3432),
M 112AL (2226), 3550AL (1656), 3500 (1775),
M 75 (1376).

A questa classifica ideale si stanno affacciando le macchine della serie M e della serie REV, desiderose di raggiungere quanto prima le loro illustri progenitrici.



Il prototipo fotografato nel cortile dello stabilimento.



La macchina in collaudo nelle campagne attorno a Breganze; alla guida è Marcello Zen.



La prima linea di montaggio delle M 60, nel 1956.

Dagli orologi alla meccanizzazione agricola

Le prime ingegnose attività di Pietro Laverda, costruttore di macchine del tempo

Anno Domini 1858: S.Giorgio di Perlena è un paesino del Vicentino all'inizio delle colline che, più su, portano all'Altopiano di Asiago. Povere contrade si susseguono tra le colline dove l'unica attività economica è un'agricoltura di puro sostentamento cui la gente del luogo si dedica con indescrivibile fatica. Su tutti e su tutto domina l'occhio vigile e oppressivo dell'Impero Austroungarico, che solo nel 1866 cederà il passo all'Italia unitaria.

In questo quadro non certo stimolante un ragazzino vivace e pronto si occupa di sorvegliare il funzionamento dell'orologio della modesta torre campanaria del paese. Il compito gli è stato assegnato dal parroco di S.Giorgio, lo stesso sacerdote che, su richiesta della madre, gli impartisce la prima istruzione scolastica e che lo avvierà poi agli studi superiori presso il collegio vescovile di Padova. In questa città Pietro Laverda troverà, frequentando anche gli ambienti dell'antica Università, gli stimoli e le conoscenze per avviare, una volta rientrato al paese, la sua attività di costruttore di macchine agricole.

A furia di osservare i complicati meccanismi, Pietro Laverda, appena tredicenne, decide di applicare la sua precoce passione per la meccanica copiandoli di sana pianta, anche se tutti in legno, vista la

difficoltà per lui di utilizzare il metallo. L'orologio così costruito funziona perfettamente e continuerà a farlo per molti anni, appeso in bella vista nella casa natale in cui, dopo il 1873, impianterà la sua prima officina. E la passione per gli intriganti meccanismi che misurano lo scorrere del tempo non lo abbandona mai, anche dopo decenni, quando la sua "Ditta Pietro Laverda", ormai impegnata a pieno nella costruzione di macchine agricole ed enologiche, assume dimensioni industriali importanti per l'epoca, con oltre cento dipendenti. Così, specialmente a seguito del trasferimento della fabbrica in pianura, a Breganze, e grazie al sodalizio stretto con i tre fratelli monsignori Scotton, intransigenti portabandiera della tradizione cattolica ma anche sostenitori delle moderne realizzazioni in campo agricolo ed industriale, Pietro Laverda continua ad occuparsi di chiese e campanili. Questi edifici sono presenze costanti in tutti i paesi grandi e piccoli del cattolicissimo Veneto e quindi rappresentano un potenziale e affatto trascurabile mercato. I registri e le corrispondenze aziendali dell'epoca, conservati a partire dal 1892, ci raccontano i numerosi interventi di riparazione e miglioramento di orologi esistenti ma anche la costruzione di nuovi meccanismi su commissione di parrocchie e comuni. Nel frattempo l'azienda si occupa anche di installare parafulmini per proteggere i campanili e di costruire le massicce incastellature in ferro che sorreggono e fanno suonare le campane. Con l'avvento dell'elettromeccanica le conoscenze acquisite dal figlio di Pietro, Francesco, collaboratore della Edison di Milano, consentono ai Laverda di proporre a parroci e vescovi attrezzature per il suono elettrico delle campane. Nel 1906 viene progettato un grande carillon per il Duomo di Bergamo, così importante da trovare risonanza sulle pagine del Corriere della Sera. Ma una grave malattia colpisce Francesco e priverà per sempre il padre del suo contributo, costringendolo a rinunciare a questo e ad altri importanti progetti. Dello stesso anno è anche la costruzione



Quadrante dell'orologio in legno realizzato da Pietro Laverda appena tredicenne e oggi esposto nel museo aziendale Laverda.

A destra, il grande orologio installato sul campanile di Breganze nel 1906 e un foglio autografo del costruttore con i calcoli di progetto.

A sinistra Pietro Laverda Sr ritratto nei primi anni del Novecento.



Pietro Laverda

del grande orologio per il campanile di Breganze, una torre che, con i suoi novanta metri di altezza, è seconda nel Veneto solo al campanile di S. Marco a Venezia.

Da tempo Pietro Laverda, ripetutamente chiamato dalla locale Amministrazione Comunale a riparare il vecchio orologio, suggerisce la costruzione di una nuova macchina. Così nel febbraio 1905 presenta un preventivo, completo di calcoli e particolari costruttivi, per un importo di 1780 lire. La carica è fornita tramite un contrappeso in ghisa che scorre all'interno della canna del campanile e che va risollevato a mano periodicamente. Decenni dopo, negli anni '70, verrà applicato un motore elettrico per la ricarica automatica. L'orologio, dopo trattative e modifiche progettuali, sarà completato nel 1906 e continuerà a funzionare per quasi un secolo fino a quando, di recente, verrà sostituito da un modello elettronico. Ma il grande meccanismo fa tuttora bella mostra di sé all'interno del campanile, in attesa che si festeggi, il prossimo anno, il centenario della sua costruzione.

Piergiorgio Laverda



Officina Macchine Agricole a forza elettrica
PREMIATA CON 16 BENEMERENZE
E MUNITA DI N. 6 BREVETTI DI PROPRIE INVENZIONI

Pietro Laverda - Breganze (Vicenza)

SPECIALITÀ
Sgranatoi - Cechi per vinacce - Pompe per irrigazione - Trallicci a mano
Cinturapaglia - Dentilatori - Orologi da campanile ecc. - CANNONI GRANDIFUOGHI

Autote del Orologio

	Planet Z	Costi Z	Spessore Z	
1	400	120	30	Batteria
1 ^a Anz. Gmpe	—	20	50	
2	300	112	25	
3	250	96	20	
3 ^a	—	12	25	Tempo
4	400	120	30	
4 ^a Anz. Gmpe	—	20	50	
5	300	112	25	
5 ^a	—	14	30	Moto per caricare l'orologio
6	250	112	20	
6 ^a	—	14	25	
7	250	84	15	
8	140	42	15	Moto per caricare l'orologio
9	300	90	15	
10	50	15	15	Moto per caricare l'orologio
11	350	50	20	
12	82	20	25	
13	350	80	25	
14	82	20	25	Moto per caricare l'orologio
15	—	—	—	

1780
1892

Dispartenza a consiglio d'ordine



Massimo Laverda, grande tecnica e passione

È stato protagonista della nascita e dello sviluppo delle più belle maxi moto italiane

La recente e prematura scomparsa di Massimo Laverda, che ha colpito profondamente il mondo del motociclismo italiano, ha messo in luce, nel ricordo di amici e collaboratori, i tratti della sua figura, che lo collocano tra i protagonisti del successo dell'industria motociclistica italiana della seconda metà del '900.

Massimo era arrivato, non ancora trentenne, alla guida della Moto Laverda di Breganze, azienda fondata nel 1949 dal padre Francesco e che andava a comporre, con la Ditta Pietro Laverda, fabbrica di macchine agricole, e la Laverda Trento SpA, produttrice di aerei da turismo e roulotte, uno dei gruppi industriali più interessanti e dinamici dell'industria meccanica italiana degli anni '60 e '70.

Giovane dotato di una visione aperta all'innovazione e attenta ai mutamenti del mercato, egli aveva saputo cogliere il passaggio epocale della motocicletta da mezzo di trasporto economico e familiare a strumento per lo svago e lo sport. Questa intuizione, maturata anche nei contatti con mercati più evoluti come quello statunitense, lo aveva spinto verso un'avventura progettuale e produttiva di grande impegno: la realizzazione, avviata nel 1966, della prima maxi moto italiana.

Era la Laverda 750 bicilindrica, una moto che rappresentava una novità assoluta in campo mondiale e che sarebbe diventata ben presto un must del design e della tecnologia su due ruote; tuttora, trascorsi più di trent'anni, rimane infatti un oggetto di culto per collezionisti di ogni nazione. Una moto del tutto originale, con il suo possente blocco motore sospeso a fare un tutt'uno con il telaio, le linee decise e filanti, il rombo inconfondibile e una guida muscolosa ma piena di fascino. Ad essa seguì poi, nel 1972 la 1000 tre cilindri che, nell'ultima versione RGS, rappresenterà il meglio del design motociclistico europeo della sua epoca.

Il successo commerciale di queste realiz-

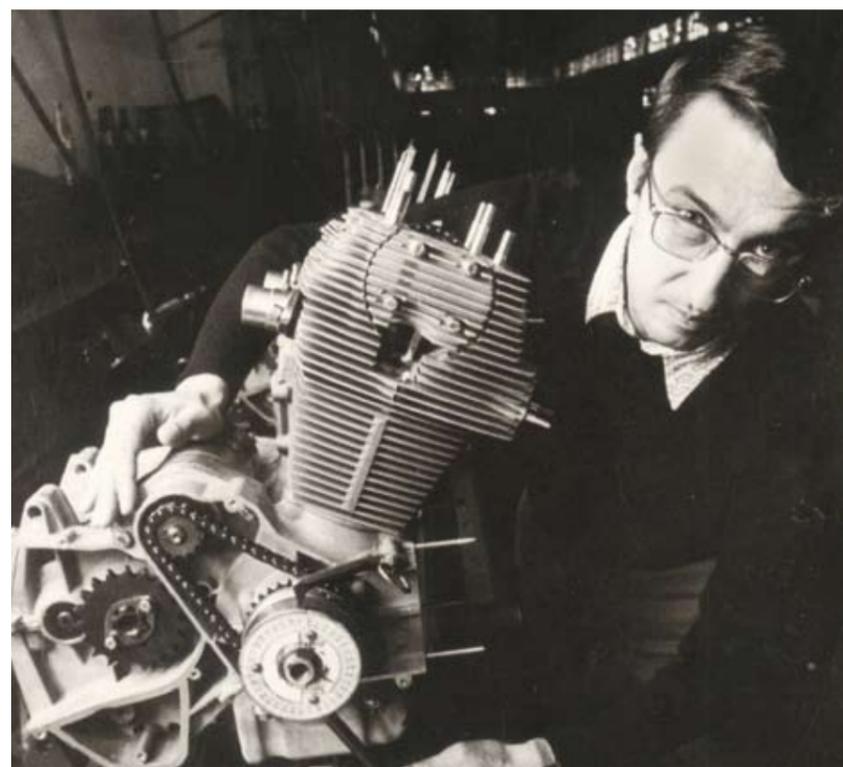
zazioni è accompagnato, e certamente accresciuto, dalle imprese sportive. Per la Moto Laverda, e per Massimo in particolare, le corse sono una passione viscerale e così la 750 SFC, versione sportiva della bicilindrica, si trova a dominare le gare di durata sui circuiti italiani ed europei. Anche nel settore delle piccole cilindrata il dinamismo dei giovani Laverda (a Massimo si era affiancato il fratello Pierantonio) consegue importanti risultati: a metà degli anni '70 le velocissime 125 Laverda sono il sogno di tutta una generazione di sedicenni e vengono prodotte in decine di migliaia di esemplari.

Al positivo riscontro del mercato si risponde allora con un grande sforzo di rinnovamento dell'azienda, con la costruzione di un nuovo stabilimento e l'adozione delle più moderne tecnologie produttive. Negli uffici della

Moto Laverda verrà tra l'altro installato, agli inizi degli anni '70, uno dei primi sistemi di gestione informatizzata della IBM.

Ma Laverda è anche sinonimo di ricerca e innovazione, nei molteplici campi in cui si cimentano le tre aziende del gruppo. E la Moto Laverda è guidata da una persona che sa fare squadra con i progettisti e i tecnici, infondendo loro una passione e una coesione decisive. In questo ambiente e con la collaborazione tecnica dell'ing. Vittorio Alfieri, padre di molti progetti motoristici della Maserati, prende forma, nel 1977, un nuovo ambizioso progetto: la 1000 sei cilindri a V di 90°.

Così ne parla Massimo Laverda: "Gli scopi che ci siamo proposti, quando abbiamo deciso di realizzare questa 1000 a sei cilindri, che non ha precedenti nella storia del motociclismo ago-



Un giovane Massimo Laverda posa accanto alla sua creazione: il motore della mitica 750cc bicilindrica.

nistico, sono l'impegno di perfezionare la nostra tecnologia, il desiderio di stabilire un confronto diretto con i concorrenti più qualificati e la possibilità di trasferire questa tecnologia d'avanguardia sulle moto di serie che costruiremo in futuro". Il motore riassume in sé il meglio delle soluzioni tecniche allora presenti sulle vetture di Formula 1 ed è accompagnato da una ciclistica raffinata e innovativa. Questa moto, rimasta purtroppo allo stadio di prototipo, resta a testimoniare le grandi potenzialità espresse in quegli anni dall'industria meccanica italiana, frutto delle capacità tecniche e manageriali di uomini come Massimo Laverda.

Piergiorgio Laverda



In alto: la splendida linea della Laverda 1000 RGS del 1981.

A centro pagina: a sinistra il prototipo 1000 6 cilindri a V di 90°, esposto in una delle numerose manifestazioni dei Laverda Club che si svolgono in Italia; in evidenza l'imponente blocco motore. A destra la fortunata bicilindrica 750 SF nella versione del 1972.

A fianco: la squadra Laverda con le 750 SFC e la 1000 tre cilindri alla partenza della 24 ore di Le Mans del 1972.



Da manuale a meccanica, due secoli di mietitura

Laverda sempre prima in Italia ad inserire, dagli anni Trenta, le novità tecnologiche

La mietitura dei cereali ha da sempre richiesto un alto livello di capacità organizzativa in agricoltura. A causa dell'incertezza del clima ci sono soltanto pochi giorni disponibili per mietere in modo ottimale.

Se il raccolto è prematuro, il grano può essere troppo umido e non può quindi essere immagazzinato. D'altra parte, se il raccolto è in ritardo a causa di un periodo di cattivo tempo, ci si può aspettare che una grande quantità di grano vada persa.

Dal XVII al XIX secolo fu possibile realizzare un raccolto veloce solo ingaggiando larghe squadre di mietitori. Nel campo i raccoglitori legavano insieme gli steli tagliati formando dei covoni e li mettevano ad asciugare. Fino all'inverno poi si provvedeva alla trebbiatura e alla spulatura del grano.

Gli agricoltori hanno usato nel corso dei secoli differenti sistemi per separare il grano dalla pula o dalla spiga. Tra le forme semplici di trebbiatura ci sono l'impiego di animali per sbriciolare il grano, la battitura con rulli, slitte o dispositivi simili trainati da animali da tiro, così come il batterlo con semplici attrezzi manuali, quale il correggiato. Uno sviluppo progressivo di queste tecniche e la loro meccanizzazione portarono agli inizi del 1800 alla realizzazione delle prime trebbiatrici meccaniche. Potevano essere azionate con un maneggio a cavalli o, successivamente, con la forza motrice di locomobili a vapore. Restava però da risolvere il problema della raccolta.

Nel 1831 il fabbro nordamericano C.H. McCormick costruì la prima mietitrice del mondo, che ora è conservata nel Museum for Science and Industry di Chicago.



Mietitura in collina, con motofalciatrice Laverda MF4 B attrezzata con apparecchio a mietere. I covoni così formati andavano poi legati a mano da un terzo operatore e trebbiati con una trebbiatrice fissa.

Sotto: trebbiatura tradizionale del grano mediante calpestio degli animali nelle colline del sud Italia ove operano oggi le moderne mietitrebbie autolivellanti.

La meccanizzazione della mietitura, che raggiunse l'Europa alla fine dell'800, si diffuse soprattutto grazie all'impiego di falciatrici meccaniche a traino animale, opportunamente attrezzate, e portò un contributo fondamentale allo sviluppo della cerealicoltura, alleviando di molto la fatica umana.

In Italia Laverda per prima avviò nel 1934 la costruzione di queste macchine con il modello 48A che, dotato di apparecchio a mietere e condotto da due operai, era in grado di sostituire il lavoro di molte persone.

Il passo successivo fu la realizzazione di macchine idonee a tagliare e formare meccanicamente il covone di spighe: le mietilegatrici. Determinante in questo progresso fu l'ideazione di un meccanismo in grado di annodare lo spago di legatura.

Le mietilegatrici apparvero in Nord America verso la fine del XIX secolo, per poi essere esportate in Europa agli inizi del '900.

Ancora una volta fu Laverda, in Italia, a realizzare a livello industriale una mietilegatrice, la ML6, presentata nel 1938 e seguita, una decina di anni dopo, dalla ML5 BR, macchina più piccola e leggera che consentì di meccanizzare la mietitura anche nelle aree di collina e montagna, ampiamente presenti nel territorio italiano. Queste macchine, inizialmente previste per il traino animale e quindi provviste di una ruota che trasmetteva il moto all'apparecchio falciante e al legatore, furono poi adeguate all'uso con il trattore con la trasmissione ad albero cardanico. Entrambi i modelli ebbero un grande successo, con la commercializzazione di oltre 2000 macchine all'anno, e rimasero in produzione fino al 1973.



È curioso ricordare che la diffusione delle mietilegatrici fu inizialmente ostacolata nelle campagne della pianura padana dalle organizzazioni dei braccianti, che vedevano seriamente minacciato il loro lavoro. Così l'utilizzo di queste macchine fu per un certo periodo vietato da appositi decreti prefettizi. Nel secondo dopoguerra la diffusione di piccole macchine da fienagione, le motofalciatrici, consentì anche la produzione di attrezzi adatti alla mietitura meccanica nei piccoli appezzamenti e, come allora in uso, tra i filari di viti e olivi. Oltre agli apparecchi a mietere specificamente adattati, che necessitavano della presenza di due operatori, Laverda realizzò anche apparecchi legatori frontali, derivati dalle mietilegatrici, che ebbero un buon successo commerciale anche in alcuni mercati esteri. Il più evoluto fu il motomietilegatore MAS 4 prodotto alla fine degli anni '70.

Tornando agli sviluppi tecnologici, fu la Holt Co. Stockton negli Stati Uniti che nel 1911 usò per prima una macchina a combustione per la mietitrebbiatura. La prima mietitrebbiatrice che non doveva essere più trainata da animali o trattori venne costruita invece nel 1938 dalla ditta Massey-Harris. Dagli Stati Uniti l'uso delle mietitrebbie semoventi si diffuse in Europa dopo la seconda guerra mondiale, prima nelle aree ad agricoltura più avanzata e redditizia, come la Francia, la Gran Bretagna e la Germania, poi via via anche nel resto del continente, dando il via ad un progresso tecnologico che ha cambiato il volto dell'agricoltura. Ed è nel 1956, proprio cinquant'anni fa, che Laverda lancia in Italia la prima mietitrebbia semovente, la M60.

La mietitrebbia rappresenta quindi la conclusione di questo lungo e complesso

processo di meccanizzazione, con l'integrazione degli elementi essenziali della trebbiatrice e della mietilegatrice. Il suo uso ha prodotto una drastica diminuzione della manodopera impiegata nella raccolta dei cereali e anche delle perdite di grano che avvenivano quando i covoni erano legati e poi trasportati alla trebbiatrice. Ha inoltre influenzato le scelte agronomiche, sia nei confronti della sistemazione dei terreni, sia nella scelta e nell'evoluzione delle varietà di cereali. Un ruolo così importante che impegna ancora oggi tutti i costruttori mondiali in uno sforzo continuo di miglioramento di queste macchine.

Piergiorgio Laverda



Un motomietilegatore Laverda MAS 4 in azione; si noti la taglia molto alta della varietà di grano, necessaria per una buona legatura dei covoni.

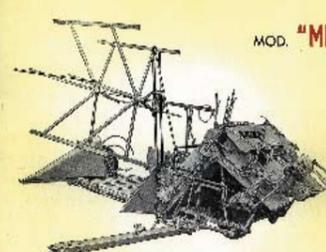
Sotto: una mietilegatrice ML5 BR con traino meccanico e a fianco una pubblicità della mietilegatrice ML 6 negli anni '50.



LAVERDA

MIETITRICE - LEGATRICE

MOD. "ML 6,,

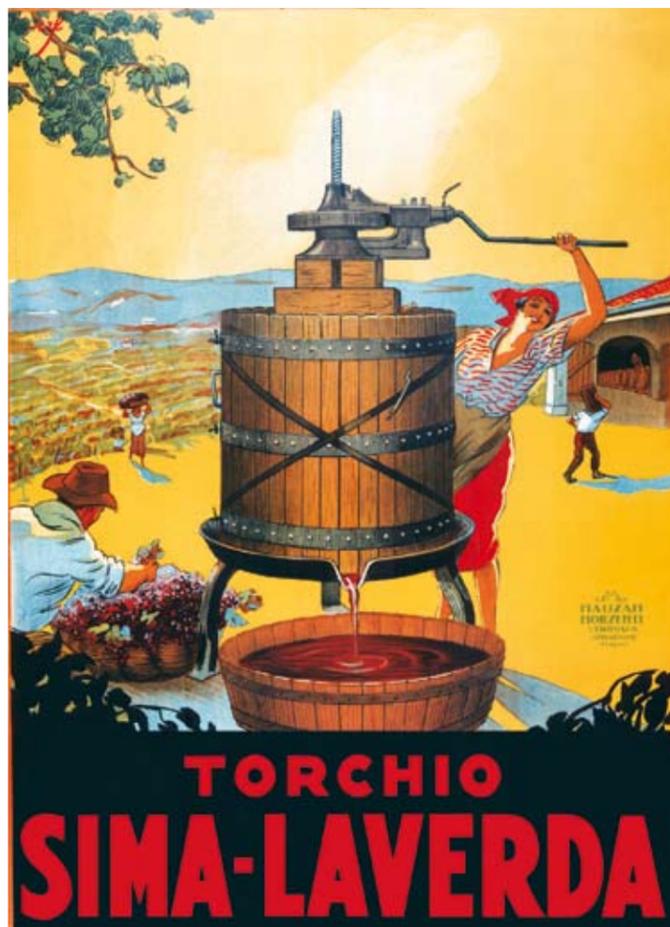


LA MIETITRICE-LEGATRICE LAVERDA "ML 6,, È LA PIÙ PERFEZIONATA DAI PIÙ ABILICOLTORI - È DA RAPPO-
 RTA IL GIARRO DI PIÙ PERFEZIONATO SI POSSA TROVARE SUL MERCATO - OGNI PARTICOLARE È
 STATO ACCURATAMENTE STUDIATO E VERIFICATO PER GARANTIRE ALLE MIGLIORI MACCHINE ESISTENTI.

FABBRICA MACCHINE AGRICOLE ED ENOLOGICHE
DITTA PIETRO LAVERDA
 "LEGGIONE MARCONI" - BREZZANO (VICENZA) - TELEFONO 0444/613

Torchi e pigiatrici, le macchine Laverda per il vino

Uno sviluppo tecnologico proseguito fino agli anni '70



La splendida fascia di colline che percorre da est a ovest il territorio vicentino, e che ha come fulcro Breganze, è da secoli territorio privilegiato per la coltivazione della vite. Lo testimoniano documenti risalenti all'inizio del secondo millennio che ci raccontano come la produzione di vino abbia impegnato per secoli centinaia di piccoli agricoltori e le grandi famiglie della nobiltà terriera.

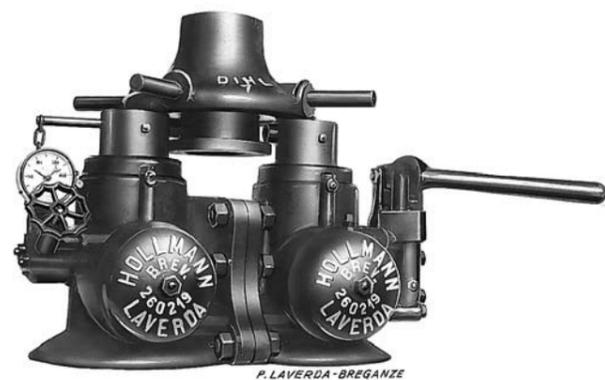
Non ci si deve perciò meravigliare se il giovane Pietro Laverda, lui stesso di famiglia contadina e produttrice di vino, avviò la sua prima officina proprio con la costruzione di attrezzature per la lavorazione delle uve. Già nelle prime esposizioni cui partecipò, attorno al 1880, mise in mostra pompe per il travaso dei vini, pigiatrici a volante

e soprattutto torchi per la pressatura delle vinacce, per i quali ottenne vari riconoscimenti. Nel giro di pochi anni, come raccontano i vecchi registri contabili, non ci fu fattoria nei dintorni che non avesse un torchio o una pigiatrica Laverda, magari per la piccola produzione casalinga di vino, usanza assai presente in questa zona. La costruzione di queste macchine enologiche, che si diffusero in seguito anche al di fuori del Veneto, resterà una costante per oltre un secolo di vita della ditta Laverda. I primi torchi, costruiti in gran parte in legno, funzionavano con il sistema cosiddetto "a vite perpetua" cioè con ingranaggi a vite senza fine, principio caro a Pietro che lo applicherà anche alle prime trebbiatrici manuali. Lo sforzo ne-

cessario per far ruotare gli ingranaggi e quindi pressare le vinacce era però piuttosto consistente. Così, agli inizi del '900, si passò al più efficace sistema a cricco, detto "Mabille" dal nome del francese che lo aveva ideato, del quale Pietro elaborò una propria versione a due velocità protetta da brevetto. La scelta comportò la realizzazione di fusioni in ghisa assai più complesse che, a partire dal 1912, venivano realizzate nella piccola fonderia installata nella fabbrica di via Castelletto. Anche il bacino del torchio, precedentemente fatto di legno, fu prodotto in ghisa per poi passare, negli anni Trenta, all'acciaio stampato. I torchi, venduti annualmente in centinaia di esemplari, passarono dalle tre misure iniziali a dieci e più grandezze, con una gamma che poteva soddisfare le necessità di una viticoltura italiana molto variegata.

Intanto anche le pigiatrici "a barrella", necessarie per ottenere il mosto da fermentare, molto diffuse nelle piccole aziende vinicole, si erano evolute passando dai primi modelli quasi completamente in legno a versioni più efficienti realizzate con rulli di pigiatura in ghisa regolabili e anche con una versione pigia-diraspatrice che, eliminando il raspo dalla massa in fermentazione, migliorava di molto la qualità del vino.

Agli inizi del secolo Pietro Laverda ideò anche una macchina più complessa, azionata a motore, definita "torchio continuo ad alimentazione automatica e regolata delle vinacce", antesignana quindi delle



Manifesto pubblicitario del torchio per vinacce a sistema "Mabille", prodotto agli inizi del secolo scorso e commercializzato dalla Società Italiana Macchine Agricole.

Sotto: testata per torchio a pressione idraulica sistema Hollmann-Laverda, nella versione a 2 pistoni.

moderne presse continue. Poteva lavorare circa 30 ettolitri di vino all'ora con una potenza applicata di 1,5 CV e fu presentata all'esposizione di Torino. La macchina non ebbe poi un seguito commerciale, anche a causa dello scoppio della Grande Guerra.

Successivamente, una grande svolta tecnologica fu la produzione di un sistema idraulico per l'azionamento dei torchi, che alleviava di molto lo sforzo fisico e consentiva di estrarre dalle vinacce il massimo del prodotto. Fu nel 1928 che i Laverda, dopo aver acquisito il brevetto di un ingegnere tedesco, realizzarono il Dispositivo Idraulico Hollmann-Laverda, da applicare ai torchi di ogni dimensione.

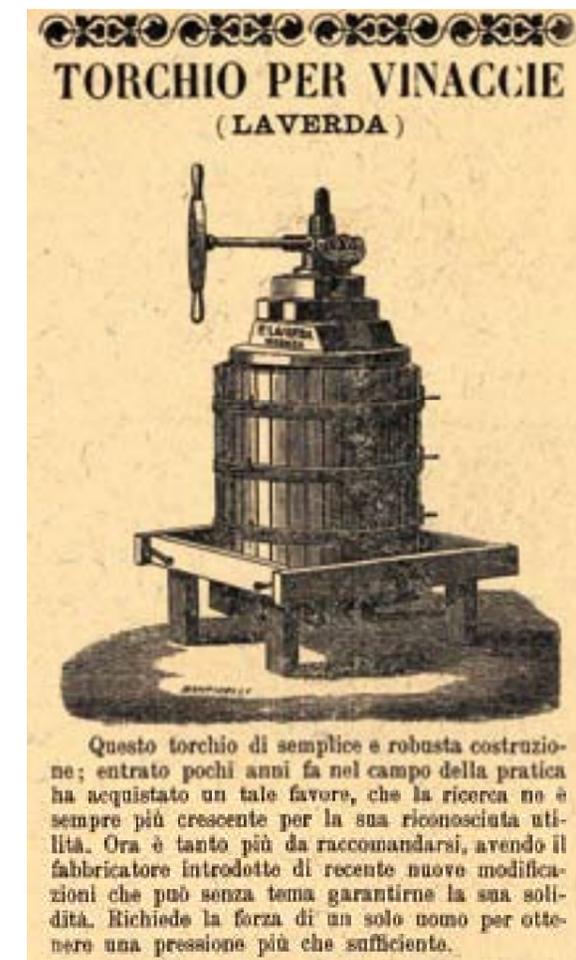
Fu un grande passo in avanti e un notevole successo commerciale per l'azienda. Il dispositivo, prodotto in due versioni, a uno o due pistoni, e in varie grandezze, poteva essere facilmente applicato anche a torchi esistenti e alle presse per le olive, assai diffuse nell'Italia centro-meridionale. Si giunse a costruire così anche torchi di grandi dimensioni, fino a 120 cm di diametro, destinati a stabilimenti vinicoli in tutta Italia. La produzione di macchine enologiche proseguì ininterrottamente fino agli anni '70 contribuendo in modo significativo al successo del marchio Laverda presso gli agricoltori italiani.

Piergiorgio Laverda

Sopra, pigiatoio per uva dal catalogo del 1911.

Sotto, una suggestiva immagine di contadini negli anni '30 attorno a una pressa per olive con dispositivo idraulico DIHL a 1 pistone.

A destra, pubblicità del torchio per vinacce con sistema a vite continua, 1897. (Foto dell'Archivio Storico "Pietro Laverda")



"Lassù sulle montagne", l'epopea delle autolivellanti

Inizia negli anni Sessanta la ricerca Laverda per creare macchine ideali per la collina



piegati nella campagna cerealicola 1970, dettero ottimi risultati. Si trattava di macchine il cui sistema di livellamento trasversale di 40°, ottenuto mediante assali snodati a parallelogramma azionati da martinetti idraulici, era comandato da elettrovalvole a loro volta attivate da microinteruttori di livello messi in due vasi comunicanti fissati ai lati della macchina. Nel 1971 fu prodotta una preserie dotata di motore OM da 85 CV e piattaforma di taglio da 4,20 metri. Fu subito un successo, in particolare nelle aree del centro Italia e della Sicilia. Ampi territori videro aprirsi nuovi orizzonti di sviluppo e di reddito, specie per la produzione del grano duro. Di questo modello furono prodotti fino al 1975 oltre 1000 esemplari, e parecchi sono ancora al lavoro dopo trent'anni! Nel 1976, a seguito dell'introduzione della nuova gamma di modelli convenzionali, fu realizzata la M 112 AL, macchina completamente riprogettata, dotata di trazione idrostatica, livellamento sia trasversale che longitudinale comandato da pompe idrauliche,

A sinistra, 1970: il prototipo della prima M 100 AL incontra un simbolo della tradizione agricola mediterranea.

Sotto, una interessante vista in sezione della piccola M 92 AL, qui già in versione 3300 AL.

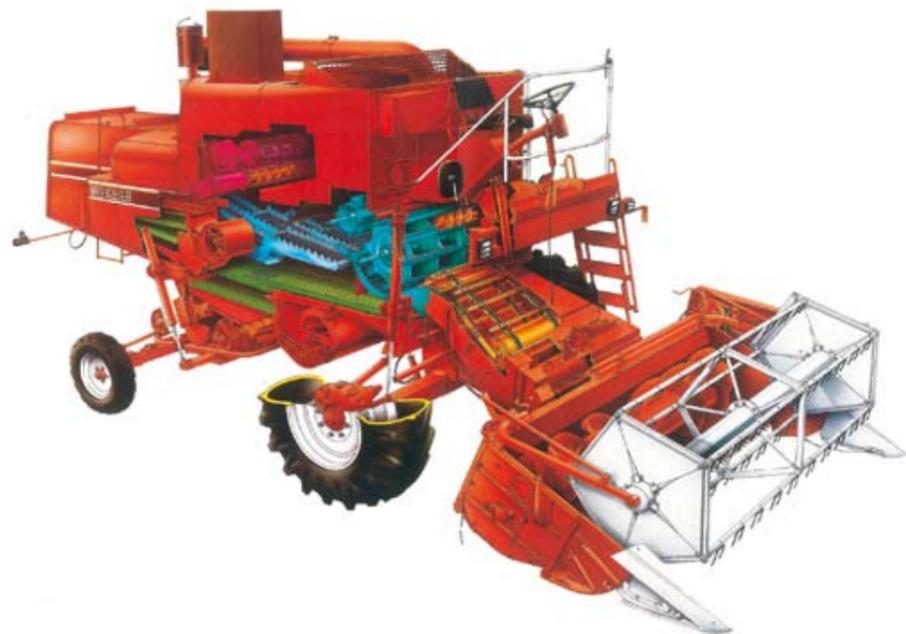
anche discrete pendenze ma questo non bastava ai tecnici della casa di Breganze. Così nel 1969 iniziarono i primi studi per dotare il modello medio, la M 100, di un sistema di livellamento trasversale che consentisse di affrontare pendenze maggiori, fino ad allora vietate a questo tipo di macchine. I primi prototipi della M 100 AL, im-

"Lassù sulle montagne" titolava, parafrasando una celebre canzone alpina, un bel filmato prodotto dalla ditta Laverda nei primi anni '70 e dedicato al lavoro delle mietitrebbie autolivellanti.

Al di là di una certa enfasi pubblicitaria, la raffigurazione non era certo fuori luogo: certi appezzamenti dell'Appennino toscano presentano pendenze degne di un arrampicatore e i paesaggi non hanno molto da spartire con le dolci colline tedesche o francesi. Terreni difficili, quindi, nei quali la meccanizzazione delle operazioni di raccolta dei cereali sembrava, fino alla metà del secolo scorso, un sogno irrealizzabile.

Poi, piano piano, l'introduzione della mietilegatrice trainata da trattore cingolato aveva consentito un deciso miglioramento. Laverda, con la sua mietilegatrice leggera ML 5BR, studiata appositamente per le esigenze del territorio italiano, contribuì in modo decisivo a questo processo con decine di migliaia di macchine. Poi, con l'affermazione in pianura della mietitrebbia, fu logica conseguenza osare un ulteriore passo in avanti.

Le mietitrebbie Laverda di quell'epoca, a partire dalla mitica M 120, si prestavano ad affrontare



motore sovralimentato da 128 Cv, seconda ventilazione di serie, barra da m 4,80. Si può tranquillamente affermare che questo fu uno dei modelli Laverda di maggiore successo, con circa 1400 macchine vendute principalmente nel mercato italiano ma anche in alcuni Paesi stranieri. A fianco di questo modello, nel 1980 venne introdotta la più piccola M 92 AL, derivata dalla omonima macchina da pianura a 3 scuotipaglia. Questa "cavalletta", agile e di ridotte dimensioni, si dimostrò particolarmente adatta per i piccoli appezzamenti, a volte inframmezzati da filari di ulivi, ancora assai diffusi in certe aree degli Appennini. Dotata di livellamento trasversale e longitudinale con trazione idrostatica, portava una barra da m 3,60 ed era azionata da un motore Fiat a 5 cilindri da 89 cv. Resterà in produzione, successivamente come 3300 AL, fino al 1992.

Ma la corsa di Laverda al miglioramento delle prestazioni in collina non poteva certo fermarsi, anche perché l'azienda deteneva

la leadership mondiale indiscussa nel settore. Così nel 1985 venne realizzata la 3550 AL, sempre a 4 scuotipaglia ma con notevoli aggiornamenti tecnici:

motore da 150 Cv, piattaforma di taglio da m 4,80, un'innovativa trasmissione idrostatica con quattro rapporti inseribili anche sotto sforzo e, soprattutto, una cabina confortevole per la prima volta montata su questa tipologia di macchine. Da questo modello, rimasto in produzione, con continui aggiornamenti, per oltre 15 anni, venne derivata nel 2000 la Laverda 1740 AL. Così, con il ritorno sulla scena del marchio Laverda, inizia una nuova storia per questi prodigi della tecnica italiana che vedrà negli anni successivi lo sviluppo della 255 AL, la grande autolivellante a 5 scuotipaglia, e la 184 AL a quattro scuotipaglia, erede delle piccole-grandi macchine che hanno fatto la storia della mietitrebbiatura nelle difficili zone collinari italiane.

Piergiorgio Laverda



Sopra, piccola folla attorno a una M 100 AL alla sua prima uscita in campo.

A fianco, dall'alto, in azione una M 92 AL, una M 112 AL e una 3550 AL ripresa nel 1985 alla sua prima uscita nelle colline senesi.



Un "mostro" rombante nei campi di grano

27 anni fa i primi test della M 182: si apriva l'era delle "rosse" giganti



Breganze, estate 1980. Nei campi di grano a sud del paese, non lontano dal nuovo grande stabilimento Laverda da poco entrato in piena produzione, si muove un mostro dalle strane sembianze. Il colore rosso cupo, le curiose scritte a pallini verdi, il grande becco posteriore su cui spicca un occhio inquietante, una nuvola di polvere e paglia, un rombo cupo: tutto lo fa sembrare più un oggetto da fantascienza che una macchina agricola.

Ma le presenze umane che si affollano intorno fanno in breve chiarezza su questa scena fantastica: il Cav. Pietro Laverda che controlla ogni movimento, vestito come sempre in camicia bianca, cravatta e stivaloni; i suoi tecnici della progettazione che si agitano avanti e indietro; i meccanici del "reparto esperienze" con le tute verde stinto e le cassette degli attrezzi; un fotografo che documenta passo passo le evoluzioni della macchina. La nuova mietitrebbia gigante Laverda M 182 entra in campo per la prima volta.

L'anno successivo, dipinta nel tradizionale e certamente più rassicurante colore rosso, viene provata sui campi di mezza Europa per testarne fino in fondo pregi e difetti. A settembre si mostra in pubblico in occasione della giornata del mais organizzata a Caorle (Ve) dall'Ente Sviluppo Agricolo del Veneto, dove ottiene ampi consensi dagli agricoltori. Infine nel novembre dello stesso anno alla fiera Eima di Bologna la nuova M 182 è la regina dell'esposizione. Vediamo di capire le ragioni di questo immediato interesse. Alla fine degli anni '70 le accresciute esigenze della moderna cerealicoltura avevano spinto le case produttrici verso macchine sempre più grandi e potenti. Laverda, che deteneva saldamente la leadership italiana ed era ben posizionata in mercati importanti come la Francia e la Spagna, non poteva restare a guardare. Il top di gamma era in quel momento la M 152 a 5 scuotipaglia, massima evoluzione del progetto M 120. La strada scelta fu quella di realizza-

re, senza limiti di costo, una mietitrebbia convenzionale, a dispetto della tendenza allora in atto verso le macchine assiali, ma di prestazioni elevate e caratteristiche decisamente innovative rispetto a quanto esisteva sul mercato. Ecco quindi una macchina di grandi dimensioni e di potenza adeguata ma soprattutto caratterizzata, per la prima volta, da un uso massiccio dell'elettronica nel controllo delle varie funzioni. E questo per la meccanica agricola era una vera rivoluzione e una sfida da vincere, visto il sospetto manifestato dai più tradizionalisti. Nella grande cabina, posta in posizione laterale, condizionata e riscaldata, una plancia con ben 45 funzioni includeva tutti i comandi elettroidraulici controllati elettronicamente, con un display digitale che informava su velocità e giri del battitore; inoltre erano presenti di serie monitor delle perdite, contaore e contaettari. Battitore da 1600 mm, il più largo della categoria, sei scuotipaglia con una superficie complessiva di pulizia di 8

Una bella immagine in lavoro della rivoluzionaria M 182.

mq, serbatoio da 7000 litri, barra di taglio fino a 7,60 m, motore da 225 Cv con trasmissione idrostatica e cambio a 3 velocità: erano queste le principali caratteristiche tecniche.

E all'esterno una linea imponente ma accattivante, studiata dall'architetto Olivieri dello studio Nizzoli di Milano, un grande nome del design industriale italiano che già aveva lavorato sulla M 120 e sulle sue successive evoluzioni.

Questa macchina, che successivamente prenderà la sigla 3900, si dimostrò subito all'altezza delle aspettative, superando presto gli inevitabili inconvenienti dovuti alla gestazione della nuova tecnologia elettronica.

Le caratteristiche di potenza e produttività la imposero nelle grandi aziende cerealicole e nel contoterzismo, grazie anche alla versatilità, caratteristica da sempre presente nella produzione Laverda.

La macchina era infatti rapidamente allestibile in versione per la raccolta del riso e con apparecchiature mais da 6 a 8 file.

Rimarrà in produzione fino al 1985, per essere poi sostituita da un modello di potenza più contenuta e di equipaggiamento semplificato, la 3850, ma soprattutto per lasciare spazio, al top della

gamma, alla neonata macchina Laverda "non convenzionale", la MX 240, che peraltro, malgrado le interessanti caratteristiche, non avrà poi il successo sperato.

Ma la strada tracciata dal progetto M 182, con le sue soluzioni tecniche realmente innovative nel panorama delle mietitrebbie europee, consentirà nel giro di pochi anni il totale rinnovamento della gamma Laverda a 5 e 6 scuotipaglia e la sua affermazione sui mercati.

Piergiorgio Laverda



In alto: il primo prototipo della M 182.

Sopra: l'innovativo posto guida con il pannello dei comandi elettronici.

A sinistra: la M 182 in lavoro su riso.



Tutto cominciò con uno sgranatoio per il mais

Alla fine dell'Ottocento la prima invenzione di Pietro Laverda legata al più tipico prodotto locale

Le condizioni di vita nella campagna veneta degli ultimi decenni del XIX secolo si erano fatte molto difficili. Il dominio austriaco protrattosi fino al 1866 aveva ridotto in pessimo stato un'agricoltura che, al contrario, nei secoli della Repubblica di Venezia aveva raggiunto uno sviluppo significativo grazie anche alla presenza sul territorio di importanti famiglie di proprietari terrieri.

Molti veneti erano stati così costretti, in quegli anni, ad emigrare, soprattutto verso il nord e sud America.

Nella fascia pedemontana tra i fiumi Brenta ed Astico, nel cui centro troviamo Breganze, l'agricoltura era spesso ridotta alla pura sussistenza, mescolando nei piccoli appezzamenti la vite, il foraggio per qualche capo di bestiame e soprattutto il mais, qui chiamato in dialetto "sorgo", che costituiva la base dell'alimentazione umana sotto forma di "polenta". L'uso quasi esclusivo di questo cibo aveva addirittura provocato negli strati più poveri della popolazione una malattia endemica: la pellagra.

In questa società contadina in piena crisi si inserisce l'avventura imprenditoriale di Pietro Laverda Sr. (1845-1930). E appare del tutto naturale che uno dei primi suoi impegni di fabbro artigiano si rivolga alla costruzione di attrezzi per la sgranatura delle pannocchie di mais. Macchine a questo scopo venivano realizzate da numerosi costruttori nazionali ma l'attenzione di Pietro Laverda si rivolge alla lavorazione del prodotto più presente nella zona, il cosiddetto mais "marano", tipico



per le sue piccole pannocchie e l'elevata qualità della farina per uso alimentare.

Già nel catalogo del 1890 vediamo presentati due modelli di sgranatoio: il cosiddetto "capretto", piccolo attrezzo per sgranare la singola pannocchia con piccolo sforzo, e lo "sgranatoio perfezionato" a una bocca. Quest'ultimo viene azionato manualmente tramite un grande volante analogo

produrre fino a 15/20 ettolitri di granella all'ora. Commercializzate con successo nelle grandi pianure del Veneto meridionale e del Friuli, erano denominate "Tipo Polesine". In tutti questi modelli la sgranatura avviene tramite la rotazione di un disco dentato verticale, realizzato in fusione di ghisa. Ma già alla fine dell'800 Pietro Laverda aveva ideato un nuovo modello di sgranatoio, da lui brevettato, che utilizzava un cilindro dentato orizzontale di forma svasata che consentiva di sgranare agevolmente pannocchie di diverse dimensioni, anche molto piccole, con una resa oraria di 3 ettolitri di mais per ora.

La produzione di tutte queste macchine, con struttura completamente in legno, fu molto intensa soprattutto tra le due guerre mondiali, raggiungendo le migliaia di unità annue. Negli anni '50 del '900 al legno subentrò la lamiera di metallo e spesso venne inserito un ventilatore per una maggiore pulizia del prodotto. Queste piccole antesignane delle moderne mietitrebbie rimasero in produzione nello stabi-

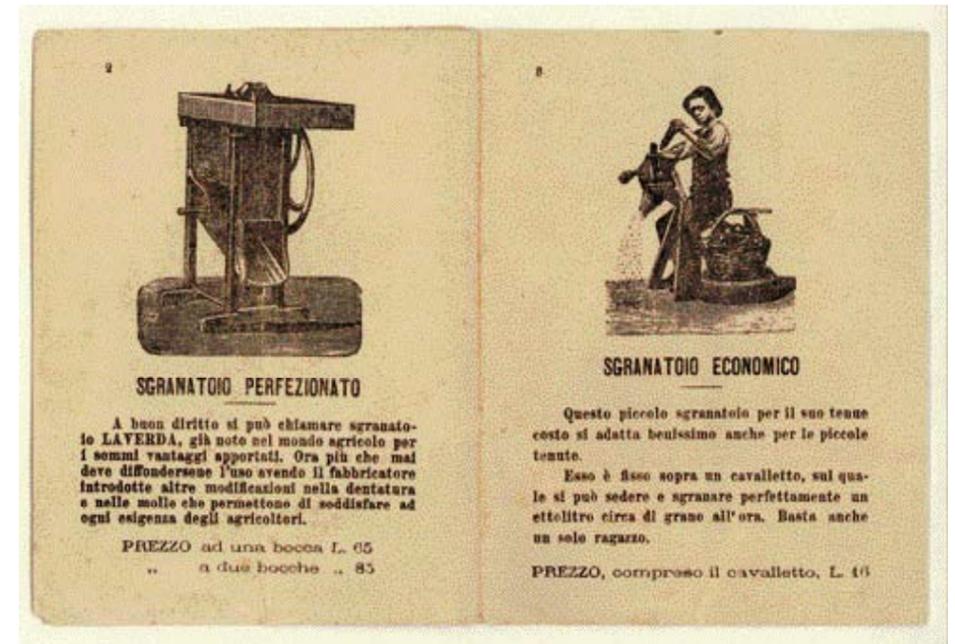
limento di Breganze fino agli anni '70, in tempo per veder crescere al loro fianco le grandi macchine da raccolto. Ed è significativo osservare come, già con la prima mietitrebbia prodotta, la M 60, in Laverda ci si impegnò per realizzare tecnicamente la raccolta meccanica del mais, seguendo se

vogliamo gli insegnamenti di Pietro Laverda. Si trattava di una macchina a due sole file che, se oggi può apparire buffa e sgraziata, in

produzione nello stabi-

limento di Breganze fino agli anni '70, in tempo per veder crescere al loro fianco le grandi macchine da raccolto. Ed è significativo osservare come, già con la prima mietitrebbia prodotta, la M 60, in Laverda ci si impegnò per realizzare tecnicamente la raccolta meccanica del mais, seguendo se

Alcune varietà tradizionali di mais coltivate nella pianura veneta tra cui il "marano" e il "biancoperla".



quegli anni rappresentava il concretizzarsi del sogno di tanti agricoltori che avevano trascorso nei campi le giornate autunnali a raccogliere a mano le pannocchie e l'inverno a sgranarle sotto i grandi porticati delle fattorie padane.

Piergiorgio Laverda



In alto: pubblicità dello sgranatoio brevettato (1897) e pagine del catalogo di Pietro Laverda del 1890.

Sotto: sgranatoio tipo DS in metallo (1958) azionato da una motofalciatrice Laverda MFC. La mietitrebbia Laverda M60 con la prima barra mais a 2 file.



Dal vapore alla nuova forza elettrica

Inizia nel 1902 l'elettificazione dell'industria breganzese

Maggio 1902: con una lettera alla ditta Belloni di Milano Pietro Laverda decide l'acquisto di un alternatore e tre motori elettrici. Si apre così una nuova fase di crescita del suo laboratorio artigianale, ormai avviato a diventare una industria di livello nazionale. Certamente i primi anni di attività del meccanico dovevano essere stati davvero duri: la piccola officina installata nella casa natale, sulle colline di San Giorgio di Perlena, era priva di qualsiasi forma di forza motrice. Trapani, seghe, pialle, tutto era azionato a mano con grande sforzo e con evidenti limiti produttivi. Per ogni lavorazione complessa si doveva ricorrere a più attrezzate officine di Vicenza o Verona. Solo alla fine degli anni '80 del secolo XIX, una volta trasferita e avviata la nuova officina a Breganze, Pietro, visto anche il buon andamento degli affari, decise di dotarsi di una locomobile a vapore per azionare le varie macchine utensili. Era quella, per l'epoca, la fonte di energia più diffusa nei luoghi dove non era disponibile l'energia idraulica di fiumi o canali, che da secoli azionava mulini, segherie e magli.

L'investimento da compiere era notevole e così si mise in società con altri due artigiani, Giovanni Tapparello e Girolamo Guerra, che già collaboravano con lui nella fabbricazione di sgranatoi e trebbiatrici. Furono addirittura due le macchine acquistate nel settembre del 1893, per la notevole somma di 3390 lire, dalla fabbrica Tobias Geisler di Vicenza, che provvedeva anche alla revisione periodica.

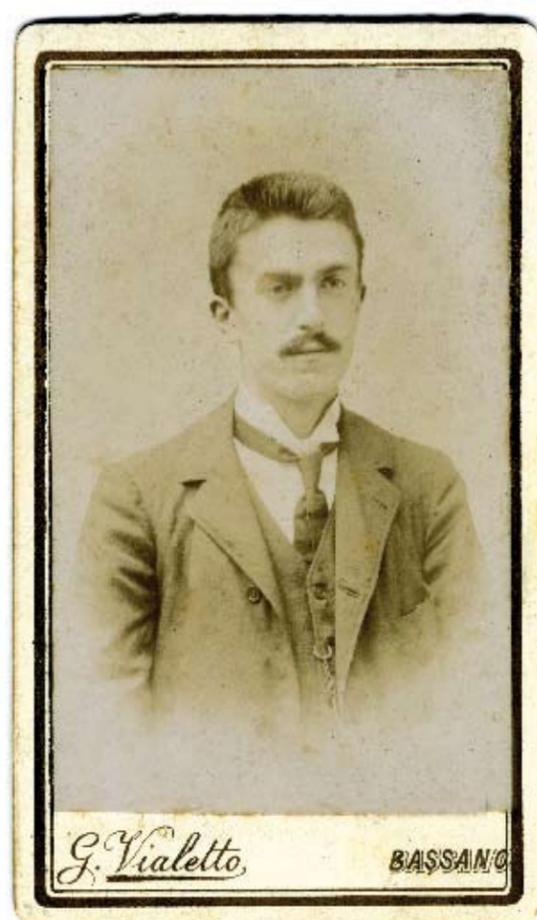
La macchina a vapore, funzionante a carbone, trasmetteva il moto, tramite un sistema di cinghie e pulegge, alle macchine utensili situate nei diversi reparti. Ma è all'alba del nuovo secolo che anche a Breganze si inizia a pensare all'uso dell'energia elettrica per muovere le macchine. È uno dei figli di Pietro, Francesco, che rivolge le sue notevoli doti intellettuali verso questo settore. Va a Milano e frequenta gli sta-

bilimenti della Edison diventando un esperto elettromeccanico. Così nel 1902 inizia l'avventura della elettrificazione della fabbrica Laverda. La fonte di energia più prossima a Breganze è data dal canale Mordini, importante opera di ingegneria idraulica che sfrutta le acque del torrente Astico. Completato nel 1864, già ospita lungo il suo corso numerosi opifici, principalmente aziende tessili che ne sfruttano direttamente la forza idraulica. Pietro Laverda ottiene una concessione e installa una ruota a pale che muove un alternatore da 50 CV con tensione a 2000 volt.

Il luogo dista dalla fabbrica circa tre chilometri e occorre quindi stendere una linea elettrica a media tensione e utilizzare un trasformatore per ottenere i 200 volt per alimentare motori e illuminazione. Deve passare quasi un anno perché tutte le apparecchiature siano installate e collaudate. In breve tempo alcuni motori elettrici prendono il posto delle locomobili per far girare le linee di lavorazione. Da buon imprenditore Pietro decide di vendere il surplus di energia prodotta e così costituisce una nuova società, la "Pietro Laverda e Figli" per la produzione e la distribuzione dell'energia elettrica nel comune di Breganze e in quelli limitrofi.

Ben presto molti opifici della zona si allacciano alla rete e così pure istituti religiosi e case borghesi. Anche i comuni si fanno installare una rete di illuminazione pubblica. La domanda cresce rapidamente tanto che la produzione della piccola centrale idroelettrica non basta più e dopo pochi anni si deve ricorrere all'acquisto di energia dalla società Guarnieri di Bassano, che opera sul fiume Brenta con impianti ben più potenti.

L'utilizzo della "nuova forza elettrica", come viene definita nella corrispondenza, è un salto tecnologico e produttivo fondamentale per le ambizioni industriali dei Laverda e perciò viene ampiamente pubblicizzato, come dimostrano le molte lettere di Pietro ai suoi



Francesco Laverda sr. (1880-1923), figlio di Pietro Laverda e pioniere delle applicazioni elettromeccaniche nel vicentino.

principali clienti e le diciture poste in bella evidenza sulle carte commerciali. Così scrive Pietro ad un cliente importante: "Sappia ancora che ora ho una produzione maggiore avendo l'energia elettrica e perciò gli oggetti vengono costruiti anticipatamente con più comodo e perciò di miglior riuscita".

Intanto il figlio Francesco studia l'applicazione dell'elettricità in svariati campi; concepisce un rochetto elettromagnetico a basso consumo che applica al suono delle campane costruendo un carillon per venti campane nel campanile di Breganze; progetta e applica impianti elettrici a filande, caseifici, molini. Anche alcune macchine agricole di produzione Laverda, principalmente gli sgra-



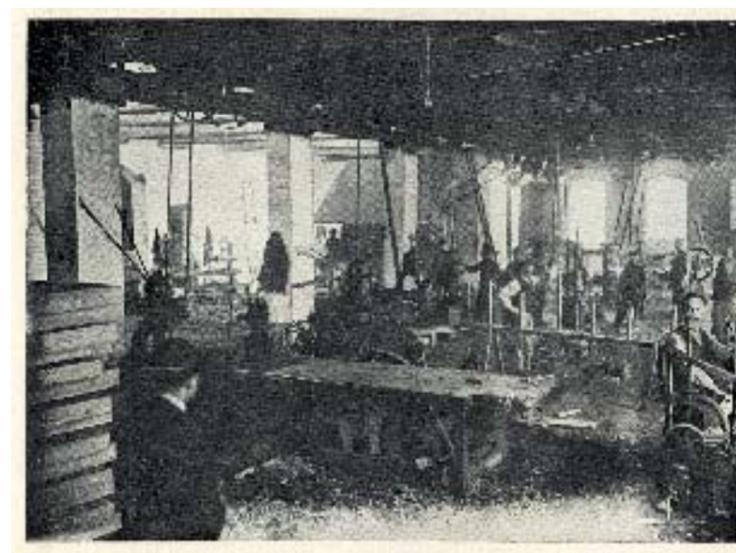
natoi per il mais, vengono motorizzate. Nel frattempo però i gravi problemi di salute che affliggono il giovane Francesco privano la famiglia e la stessa realtà industriale vicentina di un contributo tecnico di grande valore che lasciava intravedere grandi possibilità di sviluppo. La società di produzione elettrica ha un ulteriore importante sviluppo negli anni della Grande Guerra, quando Breganze diventa uno dei centri nevralgici delle retrovie dell'esercito italiano, con molte officine di manutenzione e addirittura una fabbrica di apparecchi telefonici e telegrafici.

Chiusa la parentesi bellica l'impegno nella gestione della rete elettrica, stante la grande diffusione che sta avendo anche per usi civili, si rivela troppo gravoso e i Laverda prima la subappaltano a due tecnici locali e infine, nel 1919, cedono la società alla Guarnieri di Bassano per concentrarsi definitivamente nella produzione delle macchine agricole. È la conclusione di un'esperienza pionieristica che ha visto un piccolo paese della campagna vicentina porsi all'avanguardia delle moderne scelte tecnologiche e produttive.

Piergiorgio Laverda

In alto: il canale Mordini con le chiuse di Sarcedo. Nel piccolo edificio a destra lungo la riva era installata la centralina elettrica Laverda. In alto a destra: una rara immagine dell'officina Laverda nel 1910; ben visibile il sistema di trasmissione a cinghie e pulegge che muoveva le macchine utensili.

A fianco: intestazione commerciale della Società Elettrica Laverda e dell'Officina Macchine Agricole a forza elettrica. Infine, dal catalogo del 1911, uno sgranatoio per mais a grande produzione azionato da un motore elettrico.



Le "rosse" regine del riso

Dalla M 75R mezzo secolo di mietitrebbiatura nelle risaie del mondo

Settembre 1961: tra i filari di salici e i fessati della campagna vercellese avanza lenta e rumorosa una macchina rosso fiamma. La scritta dice M 75R, e a fianco il marchio Laverda disegnato in giallo e verde.

È una scena che si ripete, con altre protagoniste, dal 1956, da quando cioè sono arrivate in zona le prime mietitrebbie M 60 R, piccole e sgraziate con i loro cingoli da carrarmato e una guida adatta solo a muscoli forti; le seguono subito dopo le grandi M 90R, potenti e produttive, dotate finalmente di un serbatoio al posto del vecchio insaccatore.

La M 75, presentata nel 1960, sorella intermedia ma tecnicamente la più evoluta, è compatta ma potente, agile ma robustissima, forte ma delicata nel trattare i chicchi; prodotta in oltre 1300 esemplari, valicherà anche i confini nazionali per raggiungere addirittura il paese del riso per antonomasia: il Giappone, destinazione mitica in quegli anni così distanti dalla globalizzazione di oggi.

Per Pietro Laverda jr, protagonista e ispiratore delle scelte tecniche aziendali, la raccolta del riso era evidentemente una sfida da vincere, in un rapporto stretto tra il progettista e l'agricoltore. Da subito, costruita la prima M 60, ne fu allestita una versione a riso, e, via via, tutti i modelli Laverda ebbero sempre la loro versione a riso, adattandosi di anno in anno all'evoluzione di questa coltura in cui l'Italia eccelle per quantità e qualità. Vercelli, Novara, Pavia, Ferrara, ma anche la bassa veronese, furono il teatro di una continua sfida tecnologica tra i vari produttori europei. Da Breganze ci si rivolse poi, con successo, ad altre nazioni risicole: Spagna, Cuba, Venezuela, Guinea, Iraq, Ecuador, Giappone.

Fu la M 120, vera rivoluzione copernicana nel mondo delle mietitrebbie italiane, a recitare il ruolo di protagonista in questa espansione internazionale. Le centinaia di macchine messe in campo nelle risaie cubane furono un banco di prova durissimo ma estremamente utile per il miglioramento del prodotto e per la crescita tecnica dell'azienda. Perché il riso resta sempre una brutta bestia, consuma gli organi trebbianti come nessun altro prodotto e cresce in mezzo ad un fango spesso infido che sollecita motori e trasmissioni. È un prodotto che va trattato con forza, per separare dalla paglia anche le varietà più tenaci, ma anche con delicatezza per garantire l'integrità del chicco e con essa il valore commerciale, soprattutto per le varietà pregiate che caratterizzano la risicoltura italiana.

La presenza Laverda nelle risaie del Nord Ita-

lia raggiunse negli anni '70 cifre ragguardevoli, risultando leader assoluta del mercato e riferimento tecnico anche per l'agguerrita concorrenza estera. In provincia di Vercelli, dove si produce il 35% del riso italiano, nel 1970 lavoravano quasi 300 macchine Laverda, più del doppio della concorrenza italiana e straniera. Non a caso lo slogan aziendale in quegli anni era: "Vedendole in lavoro non si può che pensare: sono nate per il riso".

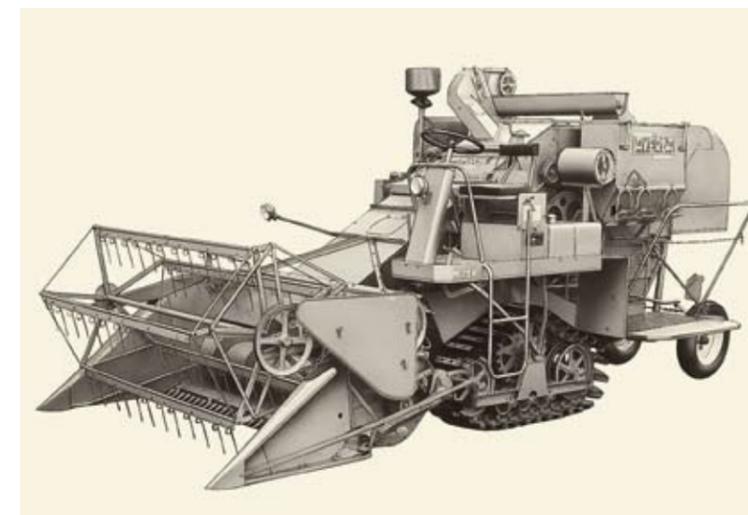
La trasformazione delle colture con il notevole ampliamento delle superfici consentì in seguito l'uso di macchine sempre più grandi e così nelle risaie entrarono le potenti M 150R e persino la gigante M 182R a sei scuotipaglia. È la storia di un rapporto sinergico tra l'agricoltura italiana ed il più importante costruttore di macchine da raccolto, una vicenda tecnica e commerciale che ha avuto inizio mezzo secolo fa, sollevando generazioni di agricoltori da fatiche improbe, e che continua oggi con successo.

Piergiorgio Laverda



CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA M 75R

Barra di taglio da m. 2,25 o 2,45
 Battitore a denti a 9 spranghe, 750 mm di larghezza
 3 scuotipaglia da 2500 mm
 Motore Fiat Diesel da 47 Cv
 Cambio a due velocità con differenziale incorporato
 Velocità da 0,91 a 9,53 Km/h
 Trasmissione con variatore continuo a comando idraulico
 Cingolatura anteriore con pattini da 410 mm
 Freni a disco indipendenti
 Sollevamento barra e aspo a comando idraulico
 Selezionatore con vagli oscillanti e seconda ventilazione
 Versioni: con insaccatore a tre bocche, combinata con serbatoio e insaccatore, solo serbatoio da 1225 litri con coclea di scarico
 A richiesta pressapaglia posteriore portato
 Prezzo (listini 1961) Lire 4.200.000
 Prodotta dal 1960 al 1965 in 1376 esemplari



Nella pagina precedente: una M 75 al lavoro nelle risaie vercellesi. È un modello combinato con serbatoio e piattaforma di insaccaggio. In alto: la M 182R e un potente terzetto di M 150R in campo. A fianco: la M 75R nella versione con solo insaccatore. Sotto: un gruppo di M 120R nelle campagne cubane alla fine degli anni '60.

La mietitrebbia solidale vola in Camerun

Una M 100, dopo trent'anni di onorata carriera, rimessa in ordine svolge impeccabile il suo compito nella missione dei Carmelitani

Porto di Douala, Repubblica del Camerun, Africa equatoriale, dicembre 2008: dalla capace stiva di una nave esce, tra l'attenzione generale, una grande macchina rossa proveniente dall'Italia. L'attende un camion che la trasporterà per 300 chilometri, fino alla missione dei Padri Carmelitani di Nkoabang, non lontano dalla capitale Yaoundé.

È la conclusione di un lungo viaggio iniziato nelle campagne del Vicentino parecchi mesi prima. È anche il coronamento di un sogno che ha accumulato un gruppo di volontari decisi a rendere un importante servizio a quella comunità africana.

La macchina in questione è una mietitrebbia Laverda M 100, acquistata a prezzo simbolico da una azienda agricola vicentina dove aveva svolto per oltre trent'anni la sua onorata carriera. Recuperata da Claudio Zaranonello e rimessa in perfetta efficienza, con le sue due barre da grano e da mais, è stata caricata su camion e spedita via terra fino ad un porto del sud della Francia, e da qui via mare verso l'Africa.

Il progetto agropastorale ideato nel 2006 e portato avanti tenacemente dal vicentino Paolo Monfardini in Camerun comprende, tra i vari interventi sociali ed economici come scuole, abitazioni, magazzini, un allevamento di polli alimentati con il mais prodotto nei campi ricavati dalla bonifica di terreni incolti. Il clima locale consente di realizzare ogni anno due raccolti di mais, uno in gennaio e uno in luglio. La disponibilità della mietitrebbia permette così di affrontare con rapidità ed efficienza la raccolta del prodotto destinato all'allevamento. Un progresso enorme rispetto alla raccolta e alla sgranatura manuale, con il vantaggio di poter dedicare maggiore attenzione agli altri aspetti della economia rurale della comunità.

A monte di questo risultato c'è l'impegno di Monfardini, Zaranonello e dei loro amici nel rimettere in efficienza una macchina che, comunque, vista la proverbiale robustezza, aveva davvero bisogno di pochi interventi. Poi c'è stata la ricerca di un manuale di uso e manutenzione, andato smarrito, necessario per addestrare gli operatori locali ed effettuare eventuali riparazioni. E in ciò è venuto in aiuto l'archivio Laverda, dove è stato possibile, a distanza di quarant'anni, rintracciare il manuale e fornirne quindi una copia. Infine restavano da superare i problemi del trasporto dall'Italia al Camerun, con i relativi costi, e della messa in campo della macchina con l'istruzione degli operatori locali.

Tutto però si è risolto felicemente e l'arzilla

M 100 ha ripreso il suo lavoro nei campi africani con l'efficienza di sempre.

Ma, come spesso accade, i risultati sono stati così positivi da far crescere il desiderio di una macchina più aggiornata e potente, anche perché la superficie coltivabile sembra poter aumentare ancora.

Chissà che in futuro, nel parco macchine Laverda, non salti fuori qualcosa di più aggiornato e produttivo, che possa far crescere ancora questa bella realtà di cooperazione e

solidarietà nata dall'impegno testardo e disinteressato di un italiano generoso e dei suoi amici.

Piergiorgio Laverda



Nella pagina precedente: Paolo Monfardini e Claudio Zaranonello con un produttore locale e il momento dell'arrivo della macchina alla Missione.

Sopra: montata la barra da mais si collauda la M 100.

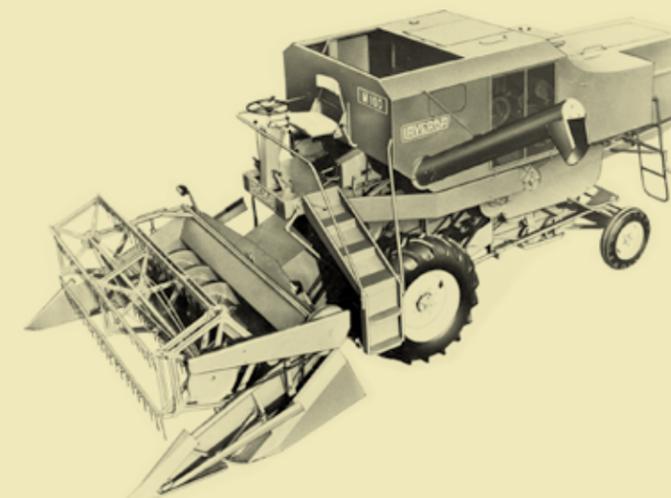
A fianco: la sgranatura manuale del mais con un vecchio sgranatoio "capretto".
Sotto: finalmente in campo, con qualche operatore in più!

L'EPICA M 100, NATA NEL 1965 PER LE AZIENDE MEDIO PICCOLE

Dopo la forte spinta innovativa data, a partire dal 1964, dal modello M 120, i fratelli Laverda decisero di proporre al mercato una mietitrebbia di media produzione che mantenesse le caratteristiche della sorella maggiore ma con dimensioni più contenute e minore potenza, adattandosi così alle aziende medio piccole.

Nata nel 1965, la M100 fu prodotta fino al 1974 in 4300 esemplari, rivelandosi negli anni uno dei maggiori successi commerciali della casa di Breganze, grazie alla sua robustezza e all'affidabilità. Da essa fu ricavato nel 1970 il modello M 100A1, prima mietitrebbia autolivellante nella produzione mondiale. Aveva una produzione media di 40-65 quintali/ora. Queste le caratteristiche principali:

- barra di taglio da m 2,60 - 3,10 - 3,60, disinnesco rapido della barra e dell'elevatore; sollevamento idraulico della barra e dell'aspo articolato a 5 spranghe comandato mediante variatore semplificato.
- battitore a 8 spranghe larghezza mm 860 e ø mm 560 comandato mediante variatore a una cinghia.
- quattro scuotipaglia larghi complessivamente mm 1000 e lunghi mm 3200.
- gruppo di pulitura con ventilatore a 4 pale con portata regolabile per fuga d'aria, vaglio superiore regolabile e inferiore a fori fissi intercambiabile.
- brillatore a spranghe e seconda ventilazione a richiesta.
- serbatoio granella da litri 2000.
- gruppo motopropulsore con motore "OM" Diesel CO2 D - 69 Cv e, successivamente, "Perkins" Diesel 4.236 - 80 Cv oppure "OM" Diesel CO3 - 85 Cv, variatore a due cinghie e forcellone, frizione monodisco a secco, cambio a tre velocità e riduttori finali ad ingranaggi cilindrici in bagno d'olio.
- posto di guida centrale, servosterzo a richiesta.
- produzione media a grano 40÷65 q/h.



Dall'archivio Laverda sempre nuove sorprese

La raccolta dei documenti aziendali rivela nuove pagine di storia dell'ultimo conflitto mondiale e un progetto presentato all'Expo di Torino del 1911

L'internazionalizzazione dei mercati e l'avvento di nuove nazioni emergenti come protagoniste in campo industriale, in particolare nel settore manifatturiero, hanno spinto le aziende europee, e italiane in particolare, a riconsiderare il valore intrinseco della propria storia e tradizione produttiva. Sono elementi di distinzione, in alcuni casi di eccellenza, che possono giocare un ruolo fondamentale nel successo di un prodotto o di una tecnologia. Ecco perché si rivela sempre più necessario il riconoscimento dell'importanza dell'archivio d'impresa come fonte di conoscenza e di identità e la consapevolezza di una corretta conservazione dei documenti. Lo stesso mondo universitario si è mosso in questa direzione istituendo corsi di insegnamento specifici.

Spesso però molte imprese, anche di antica tradizione, non hanno saputo conservare la propria memoria; si trovano quindi prive di una adeguata documentazione del loro passato e sono spinte, a volte, ad "inventarsi" una storia o a mutuarla da esperienze altrui. Sotto questo aspetto posso affermare che il caso Laverda rappresenta una felice eccezione, anche se dovuta in parte alla casualità e in parte a scelte ragionate.

Sono stati infatti il caso, o una serie di fortunate coincidenze, che hanno determinato la salvezza di una gran mole di documenti relativi all'attività aziendale, riferiti agli anni tra il 1890 e il 1945, conservati nella soffitta del palazzo di famiglia e esplorati solo alla fine degli anni '90 da alcuni studenti universitari guidati dalla memoria e dalla passione di Giovanni Battista Laverda.

Diverso destino avrebbero avuto purtroppo le "carte" aziendali della seconda parte del secolo, per lo più andate al macero in occasione di cambi di sede e di proprietà.

Questa mole di documenti, lettere, fatture, registri, fotografie su lastra e su carta, cataloghi, dépliant e filmati pubblicitari ha permesso, negli ultimi vent'anni, a studiosi e appassionati di ricostruire le vicende di quella che oggi è la più antica fabbrica italiana di macchine agricole tuttora in attività. Da questo lavoro di ricerca sono nate tesi di laurea, saggi storici, articoli e mostre fotografiche, fino alla realizzazione del museo aziendale.

E di questa vicenda, man mano che si riordinano le carte, emergono sempre nuovi aspetti, elementi di una memoria collettiva che accomuna i proprietari, la fabbrica, gli operai, la società breganzese, il territorio, l'agricoltura e l'industria.

E' il caso, recente, del ritrovamento di un im-

portante fascicolo di documenti riguardanti il difficile, a volte tragico, periodo dell'occupazione tedesca durante il secondo conflitto mondiale, e il ruolo svolto in quei 20 mesi dall'azienda, le produzioni realizzate, il coinvolgimento delle maestranze locali. Emergono così le precarie situazioni di allora, la scarsità delle materie prime, la necessità impellente di costruire falciatrici e mietilegatrici per un'agricoltura priva della manodopera maschile impegnata nella guerra. Vengono anche alla luce le specifiche commesse che lo stabilimento di Breganze, dichiarato nel gennaio 1944 "stabilimento protetto" dal Ministero tedesco per l'industria bellica, venne chiamato a realizzare. Tra queste numerose lavorazioni meccaniche, la produzione di componenti per impianti a gasogeno da installare sui camion militari e, soprattutto, l'impegnativo incarico di costruire oltre settecento carri a quattro ruote a traino animale secondo uno specifico modello.

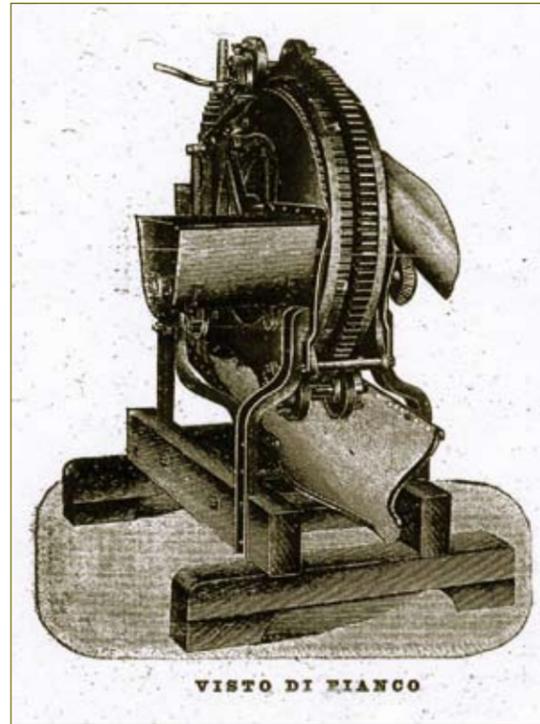
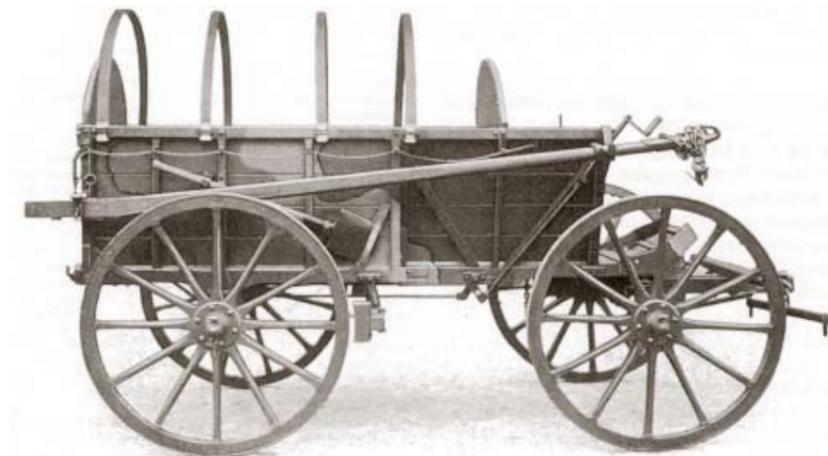
Altro esempio recente è la scoperta, tra le pagine di una rivista agricola degli inizi del '900, di un progetto presentato da Pietro Laverda all'Esposizione Internazionale di Torino del 1911 e rimasto allo stadio di prototipo, anche se fu brevettato. Nella scia del suo interesse per le macchine enologiche egli aveva progettato e realizzato un torchio continuo ad alimentazione automatica e regolata, in

grado di agevolare notevolmente la lavorazione delle vinacce. La macchina, azionabile a mezzo di un motore elettrico o a scoppio di 1,5 Cv, poteva lavorare 30/40 quintali di vinaccia per ora. Lo schiacciamento era ottenuto tramite due cilindri posti uno dentro l'altro ed eccentrici con la pressione regolata tramite una grossa molla piatta. Il liquido si raccoglieva in basso e poi era convogliato in una apposita tinozza mentre le vinacce esaurite venivano espulse dall'alto e si avviava un nuovo ciclo di torchiatura. Un'idea anticipatrice delle moderne macchine enologiche. Così, valorizzando adeguatamente materiali e documenti, la storia di un'industria diventa patrimonio tecnico e culturale non solo dell'azienda ma di tutta la comunità, stimolando le altre realtà produttive a far tesoro del proprio passato e a conservarne la memoria.

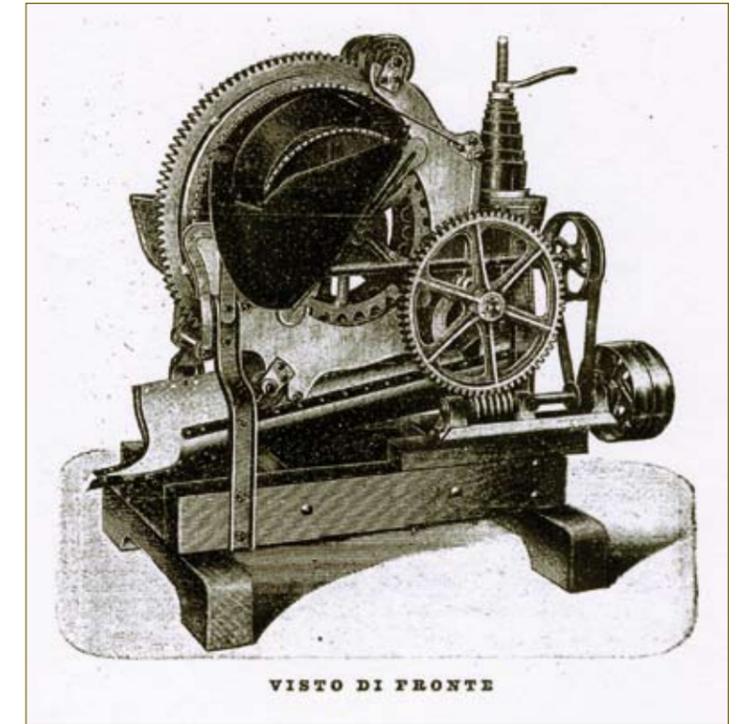
Piergiorgio Laverda

Sotto: carro militare a quattro ruote, con trazione a due cavalli, del tipo Hf 1 in dotazione all'esercito tedesco: venne costruito in oltre 700 esemplari nello stabilimento Laverda di Breganze.

Nella pagina a fianco: due viste del prototipo del torchio a lavoro continuo ideato da Pietro Laverda, tratte dal giornale dell'epoca "L'Agricoltura Vicentina".



VISTO DI FIANCO



VISTO DI FRONTE

L'Agricoltura Vicentina

GIORNALE DELLA CATTEDRA AMBULANTE DI AGRICOLTURA
E DEI COMIZI AGRARI DELLA PROVINCIA

Esce due volte al mese. Si distribuisce gratis ai Soci dei Comizi Agrari Vicentini. — Un numero separato Cent. 25. — Interzioni. In quarta pagina Cent. 20

I liceali di Bassano studiano la storia di Laverda e vincono il premio di Assindustria

Ottimo risultato dei ragazzi del Liceo Scientifico "Jacopo Da Ponte" di Bassano del Grappa (VI) nell'annuale concorso promosso dalla locale Associazione degli Industriali e dedicato alle storie d'impresa. Il loro saggio sulla storia dell'industria Laverda, con particolare riguardo alla figura del fondatore Pietro Laverda sr (1845-1930), si è classificato al secondo posto, meritandosi un ambito premio in denaro.

Durante il loro lavoro di ricerca gli studenti, oltre a consultare i numerosi documenti dell'Archivio Storico messi a disposizione da Piergiorgio Laverda, hanno potuto visitare lo stabilimento di Breganze e in particolare il museo aziendale che raccoglie le prime storiche realizzazioni tecniche dell'industria.

La giuria ha apprezzato in particolare l'attenzione posta al rapporto tra l'azienda e la società e l'accurata esposizione grafica e video del lavoro.