

LAVERDA MINISCOOTER 49 et 60 cm<sup>3</sup> (1959-1963)

# Le scooter découvre le quatre-temps



*Les Laverda Miniscooter en 49, 50 ou 60 cm<sup>3</sup> ont assuré la survie de la marque durant les années 60 lors que le marché de la moto était en crise.*

Si l'on pense inmanquablement aux grosses cylindrées en évoquant Laverda, on fait déjà beaucoup moins référence aux 75 et 100 cm<sup>3</sup> des années 50 et encore moins aux scooters avant-gardistes produits au début des années 60. C'est un tort.

PAR  
JEAN-LOUIS  
OLIVE

Dans les années 70 et 80, l'usine de Breganze produisit des grosses cylindrées de 350 à 1200 cm<sup>3</sup> qui marquèrent leur époque aussi bien sur route que dans les épreuves d'endurance. Pourtant, dans les années 50, les 75 et 100 cm<sup>3</sup> vendus sous la marque Laverda furent largement diffusés en Italie et eurent de nombreux succès sportifs. Plus méconnus encore sont les scooters produits au début des années 60, petits engins très modernes qui avaient la particularité d'être propulsés par des moteurs quatre-temps. L'idée d'un scooter n'est pas venue spontanément dans la petite usine de Breganze.

Même si les Laverda étaient alors vendues comme des engins utilitaires pouvant être utilisés quotidiennement, la culture de l'entreprise était avant tout sportive. La marque avait fait preuve dans les années 50 d'excellents résultats en vitesse et également dans les grandes courses italiennes d'endurance du type Milan-Tarente ou le Moto Giro d'Italia.

Toutefois, la fin des années 50 vit s'installer une profonde dépression du marché moto avec l'arrivée de petites automobiles économiques. Les moteurs changeaient, les ventes de motos chutaient et l'usine Laverda, comme les autres, n'échappa pas à de grosses difficultés financières.

C'est dans le cadre d'une tentative de restructuration de l'entreprise passant par une diversification de la production que le projet d'un scooter vit le jour, comme d'ailleurs celui d'une moto 200 cm<sup>3</sup> bicylindre ou de petits cyclomoteurs utilitaires à partir de 1961.

## Un concept original et avant-gardiste

L'une des grandes difficultés prévisibles était une concurrence déjà fournie. Vespa et Lambretta, notamment,

avait déjà une très bonne réputation sur le marché des scooters et il aurait été risqué de les concurrencer avec des produits strictement similaires.

Francesco Laverda (créateur de la branche moto de la marque, père de Massimo Laverda qui fut plus tard le directeur de l'usine lors de la production des grosses cylindrées) décida de proposer une option technique alors inédite pour un scooter en créant un petit moteur quatre-temps (domaine de prédilection de la marque). Par ailleurs, il s'agissait aussi de répondre à la demande d'un certain type de clientèle, notamment féminine, qui reprochait aux scooters traditionnels un poids et un encombrement élevés, allant à l'encontre de la facilité d'utilisation au quotidien. Enfin, en juin 1959, une nouvelle loi fut promulguée en Italie afin que seuls les conducteurs de deux-roues de moins de 50 cm<sup>3</sup> et dont la vitesse ne dépassait pas 40 km/h puissent être dispensés d'un permis de conduire, ce qui conforta Laverda dans son idée de proposer une petite cylindrée.

C'est ainsi qu'à la fin de 1958, le projet de construction d'un petit scooter de 49 cm<sup>3</sup> fut élaboré et que sa production définitive démarra fin 1959. Du fait de sa cylindrée et de sa vitesse limitée à 40 km/h, le scooter Laverda fut le premier véhicule de ce type à pouvoir être conduit en Italie sans permis.

L'engin, qui fut appelé très justement le "Miniscooter", était léger (50 kg) et de dimensions réduites (1,08 m d'empannement). Il était mû par un petit moteur quatre-temps dont la forme triangulaire s'intégrait bien au design du scooter. La ligne générale était élégante comme le voulaient les critères d'un véhicule sensé séduire la clientèle

To own a **LAVERDA** is to own  
**THE BEST IN THE WORLD!**

*Best* - for modern styling, functional design and high durability panework

*Best* - for high technical development & complete dependability

*Best* - for incomparable road holding, safety & comfort

*Best* - Lightweight Scooter for 1962  
Fuller version of Power and torque  
49 cubic centimeters  
174 miles per hour  
Low operation - Easy Torque available



The Best Equipped Scooter you can buy  
complete in 248 - 211 - 2 plus 118 - 3 - 5 Purchase Tax  
Colour finish - Chrome White with Gold stripes

Complete - with dual seat, Chrome Ingegn. Center, Gas Relief, Chrome of Tube, Sidepanels, Handle, Brakes, View, and also equipped with special ball bearings - complete with waterproof spark

*The NEW experience in Scootering!*

féminine. La finition était aussi très soignée avec une peinture de haute qualité disponible en trois coloris : blanc, vert d'eau et orange (déjà !).

Le moteur était moderne pour l'époque. C'était un monocylindre tout aluminium, supercarré à soupapes en tête. Conformément à la tradition de la marque, la culasse avait une calotte de chambre de combustion rapportée en fonte spéciale. Le propulseur se logeait longitudinalement sous la selle, devant la roue arrière.

Toujours sous la selle, et au-dessus du moteur, on trouvait le réservoir d'essence monté sur charnières pour pouvoir accéder à la mécanique. D'une capacité de

▲ Le Laverda Miniscooter 60 est importé en Grande-Bretagne. Par rapport au modèle italien, il dispose d'une roue de secours en alliage léger, d'une plaque minéralogique sur le garde-boue avant et d'un avertisseur sonore de couleur or.

◀ Le premier Miniscooter 49 date de fin 1959. On le reconnaît à sa selle monoplace, son arrière court et son absence de portebagages (photo S. Forster).



▼ Sur le premier Miniscooter 49 de 1959, la chaîne secondaire est bien protégée par un carter enveloppant peint aux couleurs de la machine (photo S. Forster).



quatre litres, il suffisait largement du fait de la consommation extrêmement réduite du Miniscooter, 1,2 litre aux 100 km. Particularité de ce petit moteur quatre-temps, qui ne manquait pas d'intriguer l'observateur, une petite jauge de niveau d'huile située à gauche du carter...

### Des aménagements

Bien que convenablement accueilli par la clientèle, il s'avéra que ce petit scooter nécessitait quelques aménagements. Tout d'abord, la puissance était modeste. Si elle était suffisante pour des déplacements urbains en solo, elle rendait malaisé le transport d'un passager (bien qu'une selle biplace fût proposée en option) sur des trajets au relief plus accidenté. En théorie, la réglementation italienne de l'époque interdisait le duo sur les petites cylin-

drées... Ensuite, l'architecture du moteur, bien qu'innovante, permettait difficilement d'envisager une augmentation ultérieure des performances et aussi du nombre de rapports de la boîte de vitesses. Enfin, la construction de ce moteur unique entraînait des coûts de production relativement élevés.

### Montée en puissance

C'est donc tout naturellement que Francesco Laverda décida dès la fin de 1960 d'équiper le Miniscooter d'un moteur très proche de la mécanique performante et éprouvée qui animait les 75 et 100 cm<sup>3</sup> de la marque jusqu'en 1958.

L'engin fut légèrement modifié. La partie arrière de la carrosserie s'allongea afin de recevoir d'une part le nouveau moteur et d'autre part de supporter plus aisément une selle biplace. Elle était livrée cette fois-ci en série, ainsi qu'une roue de secours placée sous le porte-bagages. Le réservoir passa à une contenance de cinq litres.

La selle en simili noir intégrait dans sa partie inférieure un petit décor de franges de couleur crème.

Le nouveau moteur, inspiré de l'architecture du 100 cm<sup>3</sup> de la marque, a été initialement conçu en une version de 60 cm<sup>3</sup> (qui ne sera pourtant produite qu'à partir de fin 1961 dans l'optique d'une politique d'exportation). On en tira également un autre modèle de 50 cm<sup>3</sup> par simple réduction de la course pour le marché italien. Le volume plus conséquent des carters permit l'adoption d'une boîte de vitesses à trois rapports (à main) qui se révéla être d'une grande douceur de fonctionnement. Cette mécanique resta toutefois suffisamment compacte pour pouvoir conserver la même place que l'ancien moteur de 49 cm<sup>3</sup>, c'est-à-dire en position centrale longitudinale sous la selle.

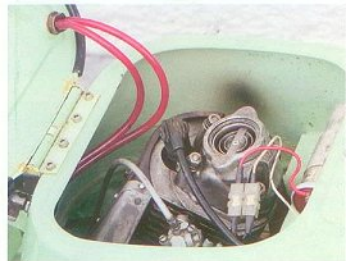
En fait, le moteur, la transmission, la roue et la sus-

## FICHE TECHNIQUE

MODÈLE	MINISCOOTER 49 CM <sup>3</sup>	MINISCOOTER 60 CM <sup>3</sup>
ARCHITECTURE-MOTEUR	Monocylindre en alliage léger cutasse à calotte en fonte spéciale, soupapes en tête	
REFROIDISSEMENT	Par air forcé	
ALÉSAGE X COURSE	40 x 39 mm	47 x 39 mm
RAPPORT VOLUMÉTRIQUE	7 à 1 puis 8 à 1	8 à 1
PUISSANCE	1,3 ch à 4 500 t/min puis 1,5 ch à 5 300 t/min	3 ch à 6 000 t/min
CARBURATEUR	Dell'Orto Ø 14mm	
ALLUMAGE	Volant magnétique 6V, bobine	
TRANSM. PRIMAIRE	Par pignons	
EMBRAYAGE	A disque conique, à bain d'huile	
BOÎTE DE VITESSES	2 puis 3 rapports à main	
TRANSM. SECONDAIRE	Par chaîne	
VITESSE MAXIMALE	40 puis 45 km/h	

► Ce Laverda Miniscooter 60 anglais date de 1963. Pour sa promotion, Massimo Laverda effectua le trajet Breganze-Londres à son guidon en passant par plusieurs cols alpins.

▼ Réservoir relevé, on accède immédiatement à la bougie, au carburateur, à la bobine et au remplissage d'huile (photo S. Forster).



► Le réservoir d'essence est placé sous la selle. Il est monté sur charnières pour faciliter l'accès à la mécanique (photo S. Forster).



pension arrière ne formaient qu'un seul ensemble. Il suffisait d'ôter deux vis latérales et les deux fixations supérieures de la suspension (à ressorts hélicoïdaux) pour en effectuer la dépose, facilitant ainsi la rapidité d'intervention pour les opérations de maintenance.

Malgré ces modifications, le poids restait très maîtrisé, à 63 kg. L'engin, doté de bonnes suspensions composées de quatre ressorts hélicoïdaux, était particulièrement stable et agile. Avec un centre de gravité placé très bas, il faisait partie des scooters qui tenaient le mieux la route malgré des petites roues de neuf pouces de diamètre.

Bien que d'une puissance assez proche de l'ancien modèle, le modèle 50 était non seulement plus vélocé, mais il était surtout doté d'un couple supérieur, ce qui le rendait plus polyvalent.

Le modèle 60 cm<sup>3</sup>, quant à lui, disposait d'une puissance de 3 ch à 6 000 t/min. Il était capable de 65 km/h en pointe et ne consommait guère plus de carburant que le 50 (1,5 l aux 100 km). A l'évidence, c'était ce moteur qui correspondait le mieux au Miniscooter et qui en faisait une machine particulièrement homogène.

Cela n'échappa pas à la clientèle italienne, ce qui déboucha paradoxalement sur un bon succès du modèle 60 cm<sup>3</sup> dès qu'il fut disponible sur le marché intérieur. Ce fut d'ailleurs au détriment du 50 cm<sup>3</sup> bien que ce dernier n'impliquait pas la possession du permis de conduire.

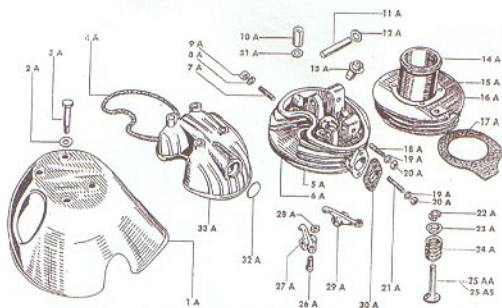
#### Le Miniscooter s'exporte

Non seulement le modèle 60 cm<sup>3</sup> eût du succès en Italie, mais ce fut aussi le cas en Angleterre grâce à la technologie innovante de son moteur quatre-temps.

L'usine Laverda élabora d'ailleurs une opération marketing de premier plan afin de valoriser outre-Manche son Miniscooter 60. Juste avant sa commercialisation, le



▲ Ce Miniscooter 60 est daté de 1963. Il est équipé de série d'une selle biplace à franges et d'un porte-bagages.



▲ Cet éclaté permet de voir les soupapes en tête commandées par basculeurs.

pilote Lino Marchi, multiple vainqueur du Milan-Tarente sur Laverda 75 puis 100, et Massimo Laverda lui-même, effectuèrent un voyage depuis la place centrale de Breganze en Italie jusqu'au pied de Big Ben à Londres au guidon de deux Miniscooter 60, en empruntant plusieurs cols de haute montagne pour franchir les Alpes !

Par rapport au modèle disponible en Italie, le Miniscooter "anglais" avait une finition légèrement différente. Il avait un avertisseur sonore de couleur or au lieu de chromé, un porte-plaque d'immatriculation disposé longitudinalement sur le garde-boue avant et une roue de secours non pas en acier mais en alliage léger. En outre, il n'était disponible qu'en une seule couleur : "Blanc Diamant".

**En Espagne aussi**

Le Miniscooter 60 et son moteur quatre-temps performant et économique furent aussi remarqués en Espagne par l'usine Montesa. La réglementation de ce pays permettait alors d'utiliser des véhicules de 60 cm<sup>3</sup> avec un permis de conduire simplifié. L'usine Montesa prit donc contact avec Laverda afin que le Miniscooter puisse être assemblé en Espagne sous licence Laverda, à raison d'un millier d'exemplaires. Un accord fut passé entre les deux entreprises et c'est ainsi que l'engin fut vendu en Espagne à partir

de 1963 sous l'appellation "Montesa Microscooter 60". Le Microscooter avait une finition plus "utilitaire" que celle des modèles Laverda. Les coloris étaient également différents (blanc, bleu ou gris souris)

ainsi que, bien sûr, les emblèmes de la marque. En fait le succès du Microscooter fut supérieur au prévisionnel de Montesa puisque ce furent finalement 1 580 modèles qui furent vendus. En plus de ce chiffre, Montesa vendit également un modèle supplémentaire spécifique au marché espagnol, appelé le "Microscooter Transporte", dont toute la partie arrière était composée d'un grand coffre de chargement intégrant la selle et un porte-bagages sur sa partie supérieure. Avec le Transporte, le Microscooter trouva ainsi une nouvelle vocation aux mains des coursiers Madrilenos... Malgré sa diffusion, le Miniscooter (ainsi d'ailleurs que les autre modèles pro-



◀ Le freinage est assuré par des tambours simple-came montés sur des roues de la moto de neuf pouces. La suspension avant est confiée à une fourche à biellettes (photo S. Forster).

duits simultanément dans l'usine de Breganze) ne permit pas à Laverda de contrer tous les effets de la dépression du monde de la moto en ces années 60. Il contribua cependant à ce que l'usine puisse continuer à tourner jusqu'à des jours meilleurs, ce qui finit par arriver quelques temps plus tard avec le projet 650/750 cm<sup>3</sup>.



▲ Le moteur de 60 cm<sup>3</sup> est monté au même endroit que le 49 cm<sup>3</sup>. Réservoir basculé, on le reconnaît à sa culasse différente.



◀ Le 60 cm<sup>3</sup> est dérivé des 75 et 100 cm<sup>3</sup> qui animent les petites cylindriques. Avec la transmission, la roue arrière et la suspension, il forme un ensemble qui se dépose facilement.