

LAVERDA 1000



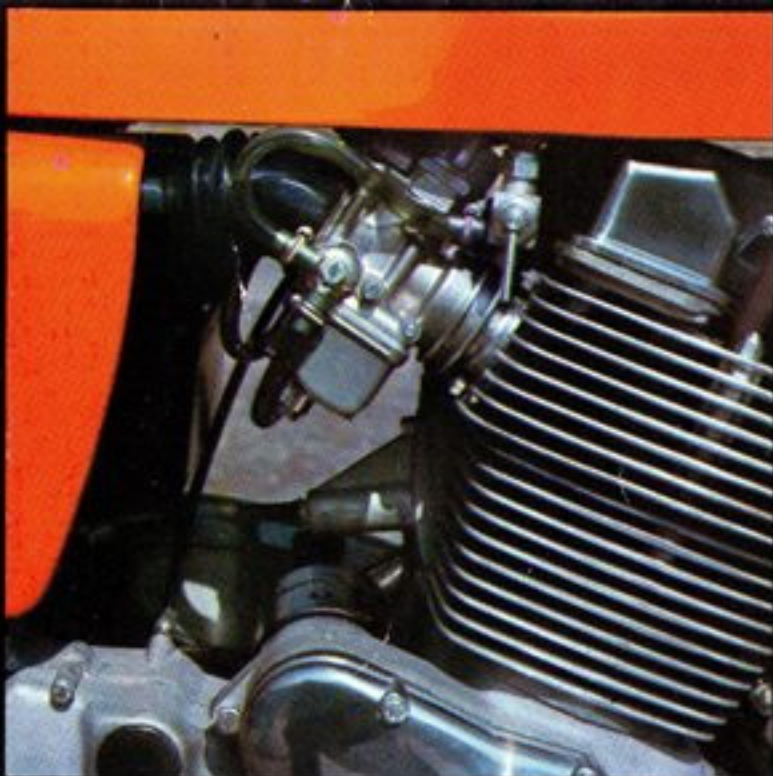


1000 cc. of perfect technical effectiveness
80 HP that burst into speed at your will
An anti-fading braking action
A definitely sporting performance

.....
.....
.... and your dreams
have now come true!







LAVERDA 1000

Engine

Three cylinders A four-stroke cycle
Double overhead camshaft
Stroke: 74 mm.
Bore: 75 mm.
Total piston displacement: 980.76 cm³
Compression ratio: 1:9
Horse power output: 80 HP DIN at
7250 r.p.m.

Performance

Maximum speeds :
First speed 84.07 kms per hour - 7500 r.p.m.
Second speed 116.95 kms per hour - 7500 r.p.m.
Third speed 160.43 kms per hour - 7500 r.p.m.
Fourth speed 187.86 kms per hour - 7500 r.p.m.
Fifth speed 220.26 kms per hour - 7500 r.p.m.
Maximum gradient: 40%
Fuel consumption (C.U.N.A. regulations)
6.5 litres/100 kms
Operating range on average performance
of LAVERDA 1000/cc: 260 kms



Ignition

Flywheel alternator
with electric ignition
and automatic spark advance
High tension spark coils (external)

Feeding

Gravity feed
Fuel tank capacity: 17 litres
Carburettor: DELL'ORTO PHF-32-AD
and PHF-32-AS (right and left)
Main jet: 125
Slow running jet: 55
Needle: K1 (at the second notch)
Air filter
« SUPER » quality petrol is
recommended

Lubrication

Force feed lubrication with gear pump
Oil sump capacity: 3 kilos

Clutch

Multiple-disk clutch in oil bath
operated by hand drive on the
left section of handlebar

Main drive

Between engine and gear box
with triple chain
Ratio: 1:2.04
Change speed gear
with frontal clutch
Five ratios:
First speed: 1 : 2.618
Second speed: 1 : 1.883
Third speed: 1 : 1.373
Fourth speed: 1 : 1.173
Fifth speed: 1 : 1

Secondary drive

Between gear pinion (way out)
and rear chain sprocket
ratio: 1 : 2.105

Total ratios

Between engine and wheel:
First speed: 1 : 11.24
Second speed: 1 : 8.08
Third speed: 1 : 5.89
Fourth speed: 1 : 5.03
Fifth speed: 1 : 4.294

Frame

Tubular frame (double cradle)
Two seats

Dimensions

Overall length: 2.180 metres
Overall width: 0.660 metre
Wheelbase: 1.460 metres
Weight of motorcycle
(without oil and fuel): 214 kilos

Suspensions

Front: telescopic fork
with hydraulic shock absorbers
Rear: swinging fork
with hydraulic shock absorbers

Wheels

Front and rear wheel
has a detachable spindle
Aluminium rims
Front: WM 3-18 4446
Rear: WM 3-18 4613

Brakes

Front: with double expansion
Ø 230 x 30, operated by hand lever
on the right section of handlebar
and transmission by a flexible
metal cable
Rear: with double expansion
Ø 230 x 30, operated by a pedal
on the L.H. side, and transmission
by a flexible metal cable

LAVERDA MOTORS

36042 BREGANZE (nr. Vicenza) - Italy - Tel. (0445) 83110 - 83241 - Telex: 48139 LAVERDA



LAVERDA



Se foste voi a costruire una grossa moto che va a 200 all'ora e che frena, che tiene la strada e non vi lascia a piedi, che si avvia al primo colpo, come vi regolereste per i collaudi e le esperienze? Un sistema potrebbe essere quello di prendere un pilota e dirgli: "Vai fino a Copenaghen di corsa, non fermarti mai, solo per fare benzina e pulirti gli occhiali. Poi, quando torni, vediamo". Noi, invece, facciamo le corse.





Oltretutto ci piacciono molto di più. Questa è Le Mans alle 15,30 di un pomeriggio di settembre. Per fortuna non piove. Alle 16 si parte e si finisce il giorno dopo, alle 16. Per il pubblico è una grossa cosa, per noi è una grossa fatica.

Mancano dieci secondi e la visiera si appanna



otto passi di corsa e sono sulla moto



il pulsante è a destra e la marcia già dentro





Ora sto bene e mi dimentico tutto. Quanto dura la gara? So soltanto che è cominciata e che non devo fare sbagli.

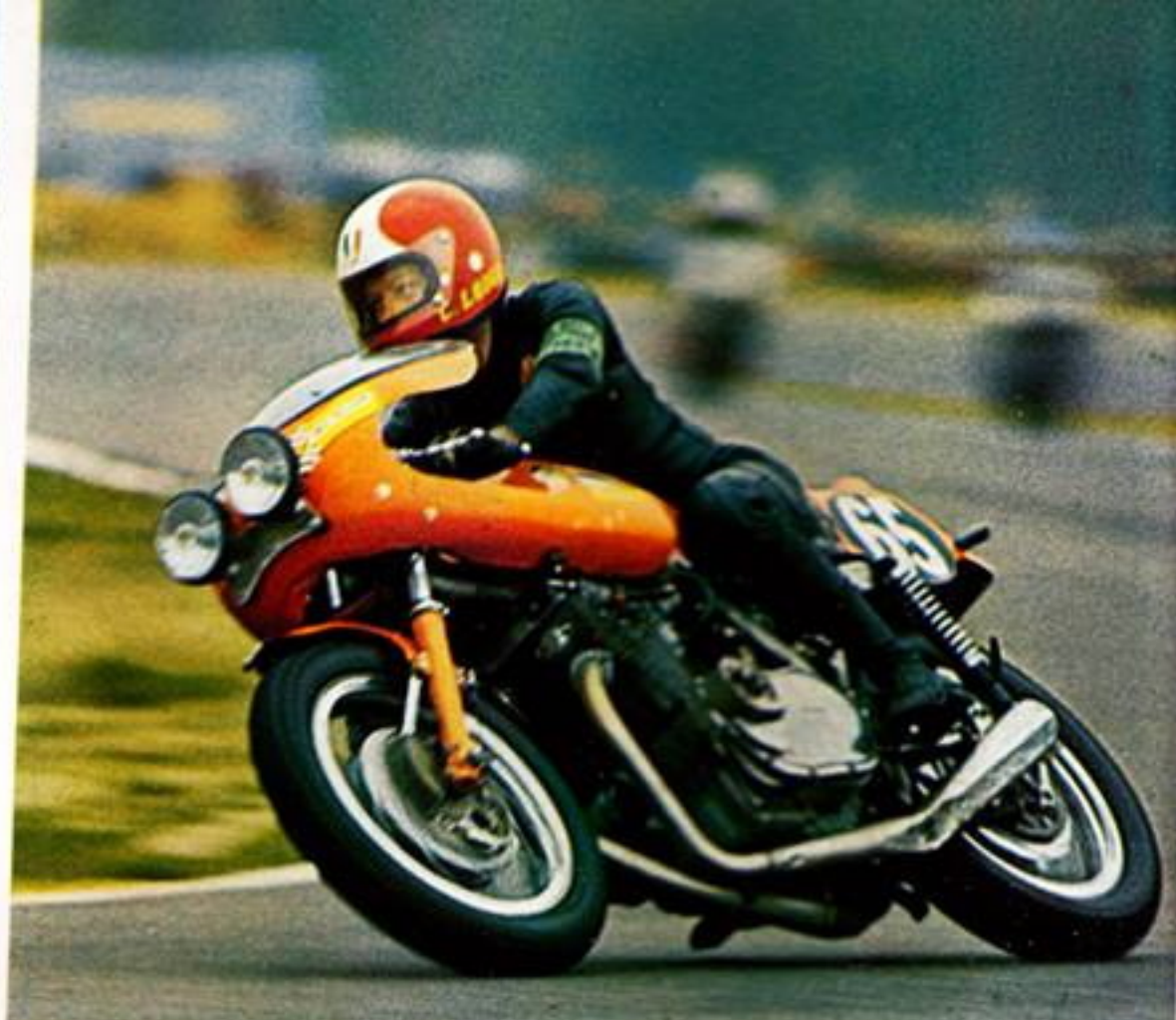
Ma voi 24 ore in moto ci siete mai stati? Succede di tutto e la pista è sempre quella, ora dopo ora. Chi c'è davanti, chi è dietro, non conta, puoi pensare anche ad altro l'importante è andare forte.





Loro in pista e noi ai boxes. Arriva la notte e non si sa chi soffre di più. Il pieno di benzina, grasso alla catena, i fari funzionano, un urlo e riparte. Si contano i giri, si calcolano i distacchi, un errore ai boxes vale quanto uno in pista: vale la corsa. La notte è lunga e fa freddo, ci si vede poco anche con due fari e qualcuno cade per la stanchezza. Dopotutto le corse ci piacciono molto. L'alba è il momento peggiore, la luce spalanca gli occhi di chi invece vorrebbe





proprio dormire. Il pilota aspetta il cambio avvolto in una coperta e con il caffè bollente tra le mani. Siamo a metà strada o poco più. Quel motore non fa più lo stesso rumore, ancora un giro e lo fermiamo. Con le mani vicino al metallo rovente, ecco adesso vattene. La corsa è quasi finita.

E allora? E adesso che si fa?
Qualcuno potrebbe chiedere.
24 ore a Le Mans, 24 a Barcellona,
24 a Oss. A che serve, a chi serve?
Non a voi se siete tra quelli che
sperano che il semaforo diventi
rosso per poi "tirare" la prima
e la seconda, non a voi se fate



tremila chilometri all'anno.
Serve a chi vuole una moto sicura
veloce e ben frenata, potente e
robusta, a chi per esempio vuole
fare (e magari vincere) le corse.
Date un'occhiata ai risultati delle
gare di durata disputate in Italia
negli ultimi tre anni. Le moto che



hanno vinto le potete comprare,
sono le moto che vincono perchè
su di esse noi applichiamo le
soluzioni tecniche che collaudiamo
in quelle lunghe corse di 24 ore.
Da quelle massacranti ore nascono
i freni, i motori, le sospensioni
delle moto che voi comprate.



e,
chè

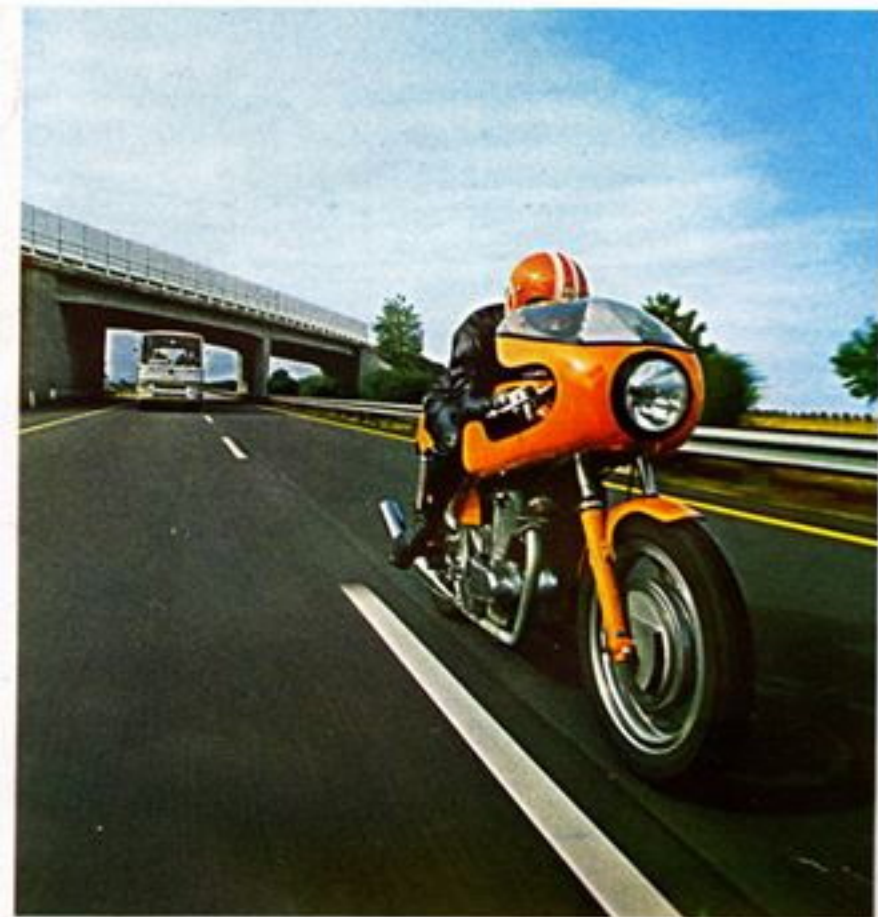
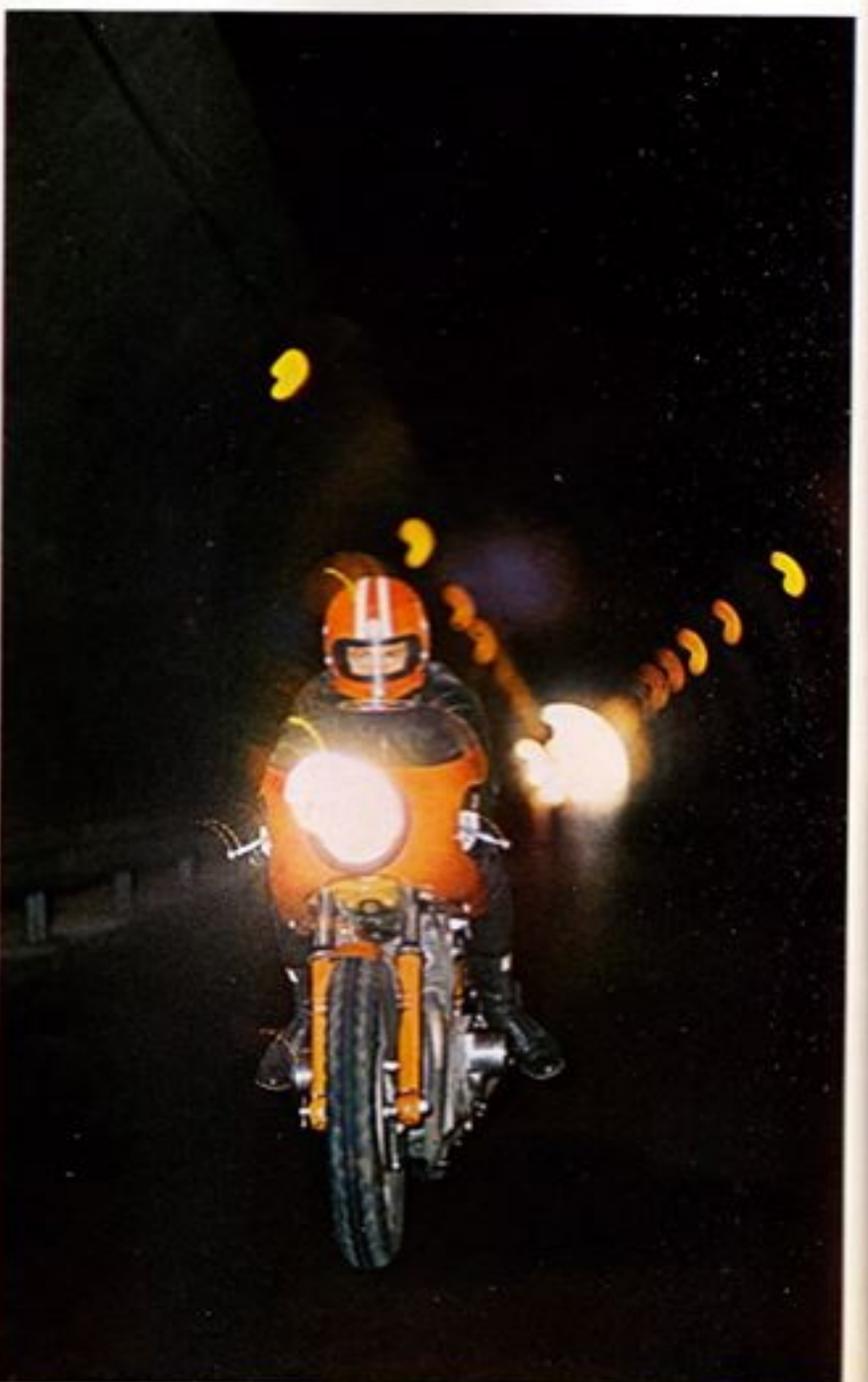
iamo
re.
cono



Il giorno che
deciderete di correre dovrete fare
un solo importante lavoro: scriverci
sopra il numero di gara.



Così nasce la nostra SFC, la moto di serie che ha vinto il maggior numero di gare riservate alle moto di serie. Non vi piace la pista? La SFC è omologata, ha luci, targa



Invece voi non volete il manubrio basso, la carenatura vi dà fastidio, desiderate viaggiare con un passeggero: c'è la nuova SF. E' una moto da gran turismo, che c'entra con le corse? Qualcuno dirà. Chiamatela una gran turismo, chiamatela anche con un altro nome. Si tratta semplicemente di una moto che

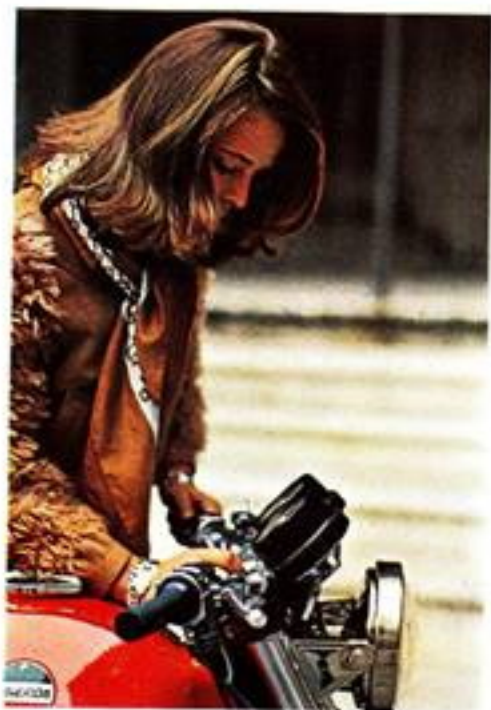


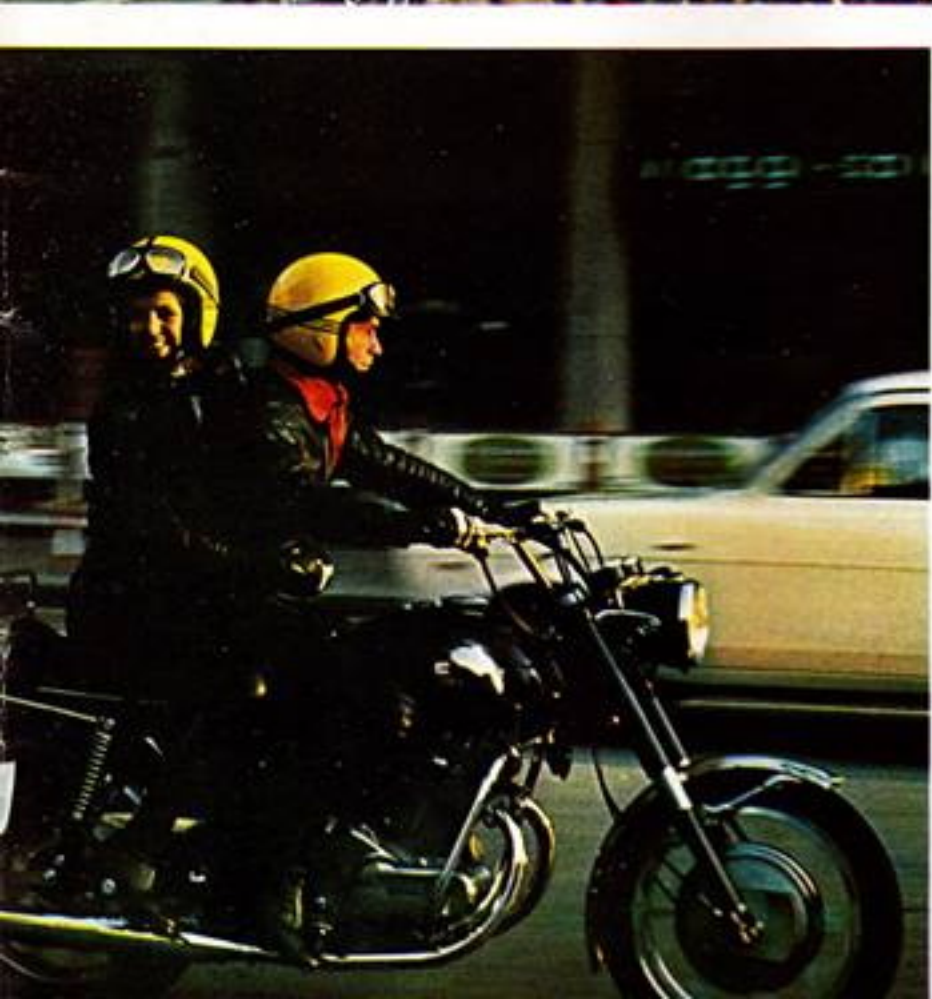
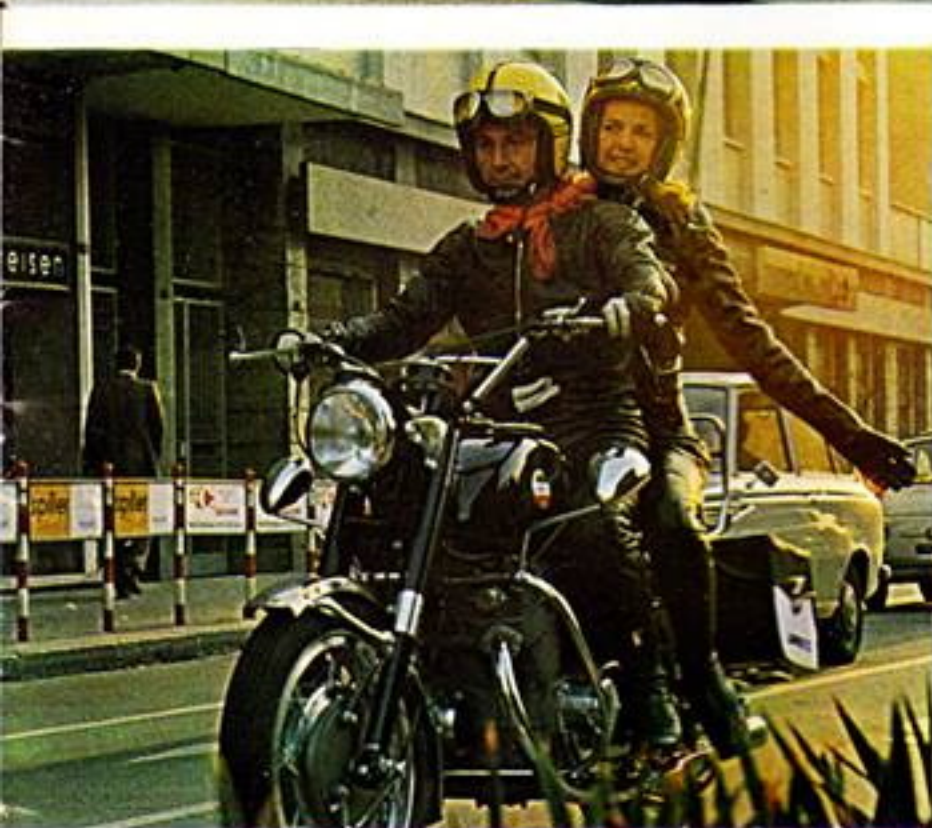
raggiunge i 200 km. orari, che freni tiene la strada e non vi lascia mai a piedi. Pensate ancora che non abbia niente a che fare con quelle dannate ore di Le Mans, Barcellona, Oss? Anche la SF nasce da quelle. Il suo motore è oggi quasi identico alle nostre moto da competizione, stesso vale per il telaio e i freni.



rena,
e non
elle
lona e
elle piste.
tico
ne, lo
.



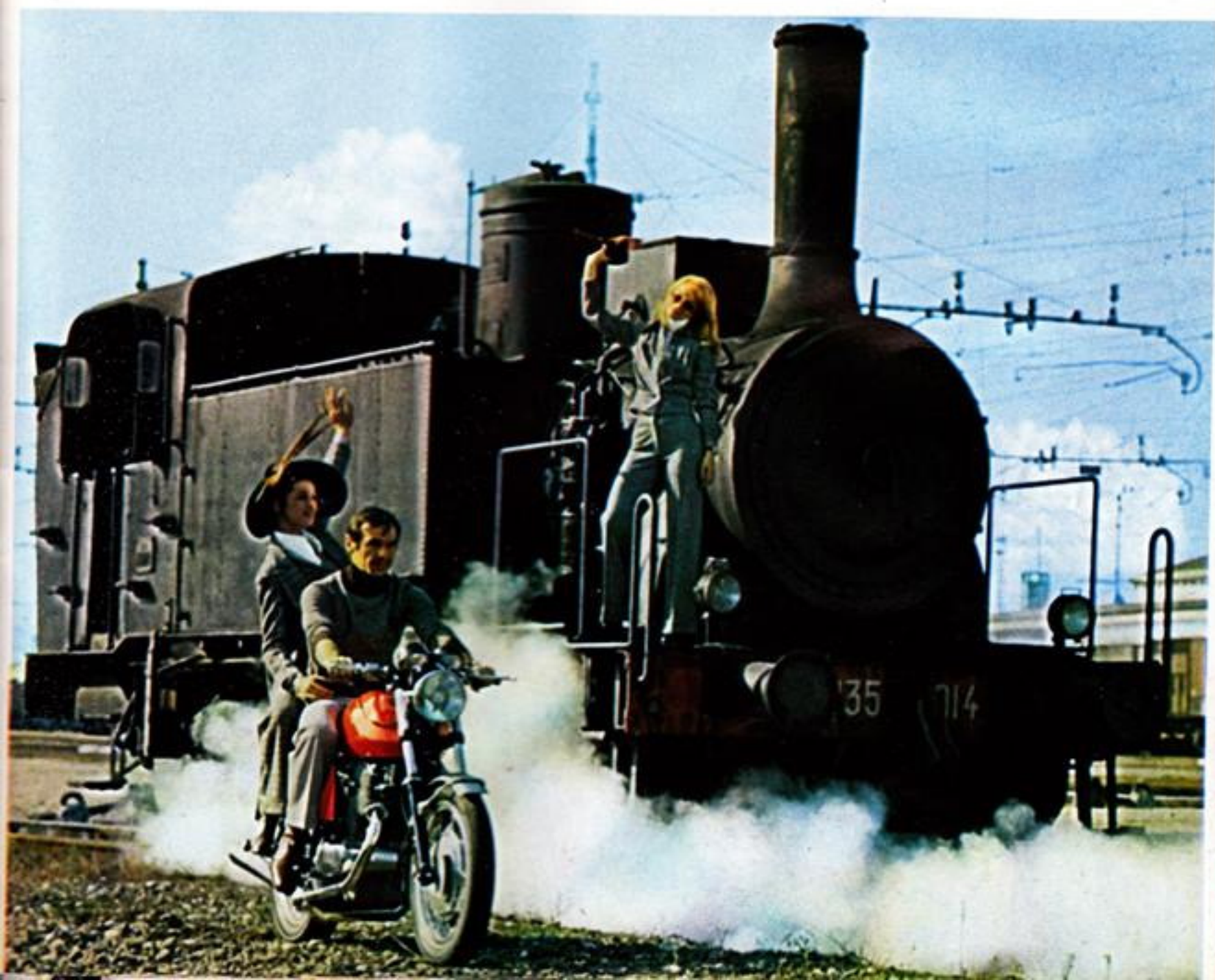




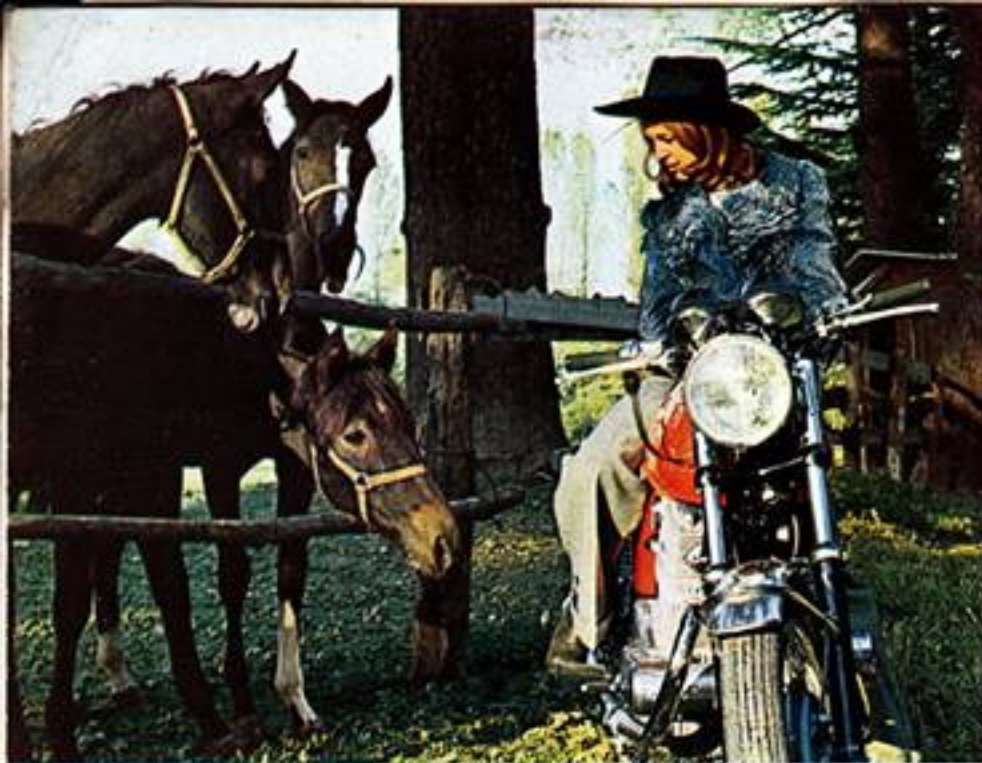
Questa è la 1000, è un discorso
a parte. Ha assaggiato la pista
prima della strada, non v
preoccupate, ma è un discorso
a parte perchè ha nella manopola
del gas più cavalli di quanti
voi ne abbiate mai sognati.
Sono ottanta. Ve la sentite?
Peso e dimensioni sono gli
stessi della 750, cambia qualche
numero, certo, quello dei km. orari
per esempio, e quello del tempo
necessario per fare il
quarto di miglio da fermo.
Non è per tutti, bisogna che ne
siate convinti, ma è quanto ci
meglio potevamo fare nel
campo delle moto "vere".



da soli o in compagnia. Ormai avete capito che cosa significa oggi avere una moto vera, poter guidare una moto vera, contare su una moto vera. Questa, avrete capito, è una moto vera.







Se
so
sta
gio
allo
gra
car

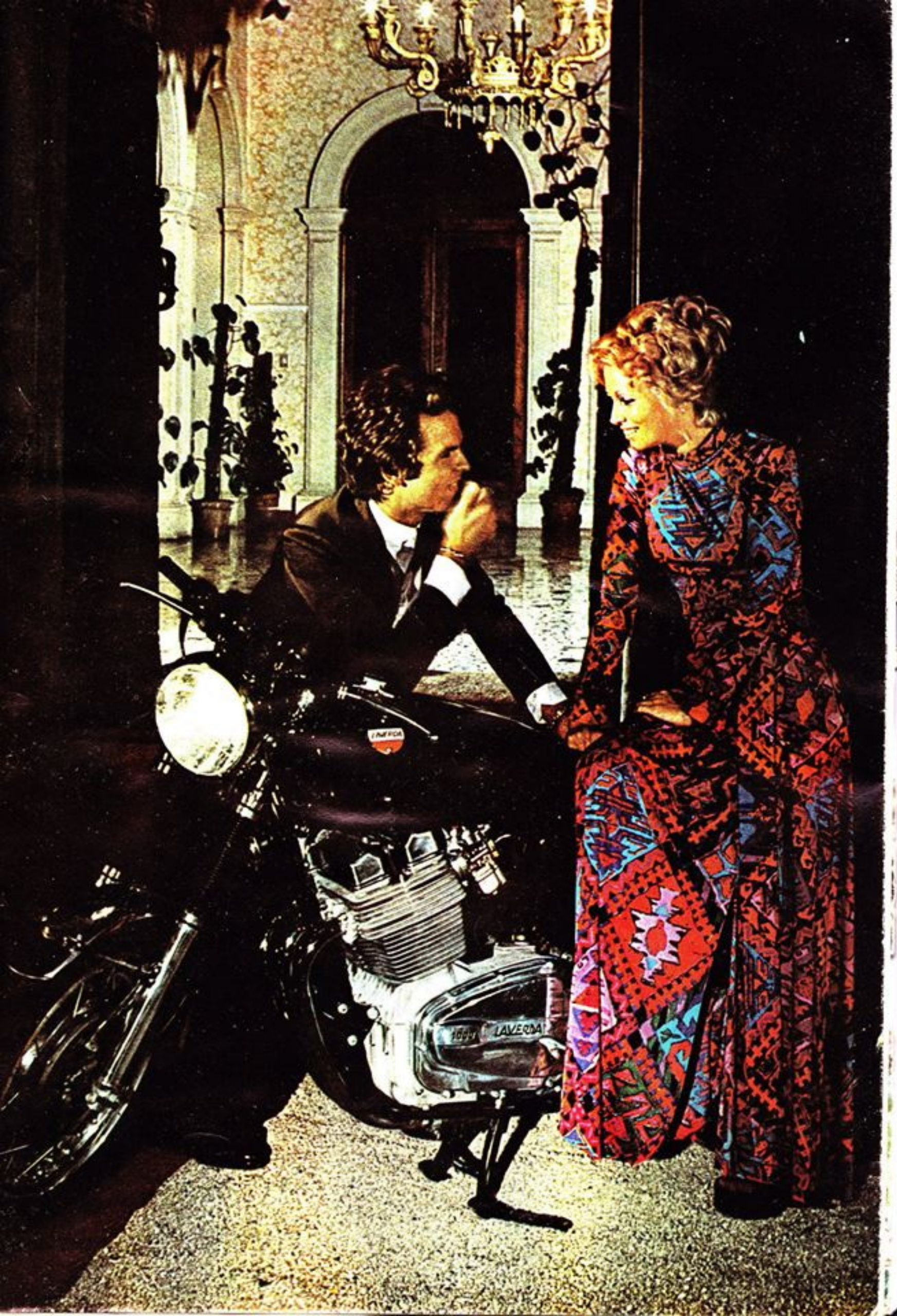
Se la sola cosa che vi interessa sono i lunghi viaggi, se vi piace stare in sella per otto ore al giorno guardando il panorama allora siete tipi da GT, la nostra **grand routiere** su cui potete caricare bagagli, ragazza e i

sogni d'avventure. Qualcuno ci ha già fatto il giro del mondo, qualche altro ha traversato le due Americhe, non ci arrabbieremo con voi se non andrete più lontano della Riviera. Se siete tipi da GT siete dei simpatici.





Che differenza passa tra una SFC e una SF? Qualche cavallo di potenza, la verniciatura e una sella più comoda. Poi potrete andare a cercare i semafori rossi o le autostrade, la montagna o il deserto, in giacca e cravatta o con la tuta di pelle,







orso
sta
n vi
orso
ola
anti
ati.
te? gli
the
ari,
ipo
e il
no.
ne
di
nel
e".

750 SF



1000 3c



CARATTERISTICHE TECNICHE LAMBERTA 1000

MOTORE: Tre cilindri con ciclo a 4 tempi, doppio albero a cammes in testa - Corsa: 74 mm. - Alesaggio: 75 mm. - Cilindrata totale: 980,76 cm³ - Rapporto di compressione: 1 : 9 - Potenza 80 HP DIN a 7250 giri al minuto.

PRESTAZIONI: Velocità massime raggiungibili:

1^a velocità 84,07 Km/h a 7500 g/1'

2^a velocità 116,95 Km/h a 7500 g/1'

3^a velocità 160,43 Km/h a 7500 g/1'

4^a velocità 187,86 Km/h a 7500 g/1'

5^a velocità 220,26 Km/h a 7500 g/1'

Pendenza massima superabile 40% - Consumo (norme CUNA) litri 6,5/100 Km - Autonomia a prestazione media della macchina 260 Km.

ACCENSIONE: Volano alternatore con accensione elettronica e con anticipo automatico - Bobine AT esterne.

ALIMENTAZIONE: A caduta - Capacità serbatoio: litri 17 - Carburatori: 3 DELL'ORTO PHF-32-AD e PHF-32-AS - Getto massimo 125 - getto minimo 55 - Spillo: K1 alla seconda tacca - Filtro aria - Si consiglia di usare super carburante.

LUBRIFICAZIONE: Forzata con pompa ad ingranaggi - Capacità coppa olio 3 Kg.

FRIZIONE: A dischi multipli in bagno d'olio con comando a mano, posto sulla sinistra del manubrio.

TRASMISSIONE PRIMARIA: Tra motore e cambio a catena tripla con rapporto 1 : 2,04 - Cambio con ingranaggi ad innesti frontali n. 5 rapporti - Prima velocità: 1' : 2,618 - Seconda velocità: 1 : 1,883 - Terza velocità: 1 : 1,373 - Quarta velocità: 1 : 1,173 - Quinta velocità: 1 :

TRASMISSIONE SECONDARIA: Tra pignone uscita cambio e corona posteriore, a catena, con rapporto 1 : 2,105.

RAPPORTI TOTALI: Tra motore e ruota: in prima velocità: 1 : 11,24 - in seconda velocità: 1 : 8,08 - in terza velocità: 1 : 5,89 - in quarta velocità: 1 : 5,03 - in quinta velocità: 1 : 4,294.

TELAIO: Tubolare a doppia culla - Posti n. 2.

DIMENSIONI: Lunghezza massima: mt. 2,180 - Larghezza massima: mt. 0,660 - Intersasse: mt. 1,460 - Peso del motociclo a secco (senza olio e carburante) Kg. 214.

SOSPENSIONI: Anteriore: forcella telescopica con ammortizzatori idraulici - Posteriore: forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici.

RUOTE: Ambedue a perno sfilabile - Cerchi in alluminio - Anteriore: WM 3 - 18 4446 - Posteriore: WM 3 - 18 4613.

FRENI: Anteriore a doppia espansione Ø 230 x 30, comando con leva a mano sul lato destro del manubrio e trasmissione a cavetto flessibile metallico. - Posteriore a doppia espansione Ø 230 x 30, comando a pedale a sinistra e trasmissione a cavetto flessibile metallico.

TECHNICAL DATA

ENGINE: Three cylinders - four-stroke cycle - Double overhead camshaft - Stroke: 74 mm. - Bore: 75 mm. - Total piston displacement: 980.76 cm³ - compression ratio: 1 : 9 - Horse power output: 80 HP DIN at 7250 r.p.m.

PERFORMANCE: Maximum speeds:

First speed 84.07 kms per hour - 7500 r.p.m.

Second speed 116.95 kms per hour - 7500 r.p.m.

Third speed 160.43 kms per hour - 7500 r.p.m.

Fourth speed 187.86 kms per hour - 7500 r.p.m.

Fifth speed 220.26 kms per hour - 7500 r.p.m.

Maximum gradient: 40% - Fuel consumption (C.U.N.A. regulations) 6.5 litres/100 kms - Operating range on average performance: 260 kms.

IGNITION: Flywheel alternator with electric ignition and automatic spark advance - High tension spark coils (external).

FEEDING: Gravity feed - Fuel tank capacity: 17 litres - Carburettors: 3 DELL'ORTO PHF-32-AD and PHF-32-AS - Main jet: 125 - Slow running jet: 55 - Needle: K1 (at the second notch) - Air filter - "SUPER" quality petrol is recommended.

LUBRICATION: Force feed lubrication with gear pump - Oil sump capacity: 3 kilos.

CLUTCH: Multiple-disk clutch in oil bath operated by hand drive on the left section of handlebar.

MAIN DRIVE: Between engine and gear box with triple chain - Ratio: 1 : 2.04 - Change speed gear with frontal clutch - Five ratios: First speed: 1 : 2.618 - Second speed: 1 : 1.883 - Third speed: 1 : 1.373 - Fourth speed: 1 : 1.173 - Fifth speed: 1 : 1.

SECONDARY DRIVE: Between gear pinion (way out) and rear chain sprocket ratio: 1 : 2.105.

TOTAL RATIOS: Between engine and wheel: First speed: 1 : 11.24 - Second speed: 1 : 8.08 - Third speed: 1 : 5.89 - Fourth speed: 1 : 5.03 - Fifth speed: 1 : 4.294.

FRAME: Tubular frame (double cradle) - Two seats.

DIMENSIONS: Overall length: 2.180 metres - Overall width: 0.660 metres - Wheelbase: 1.460 metres - Weight of motorcycle (without oil and fuel): 214 kilos.

SUSPENSION: Front: telescopic fork with hydraulic shock absorbers - Rear: swinging fork with hydraulic shock absorbers.

WHEELS: Front and rear wheel has a detachable spindle - Aluminium rims - Front: WM 3 - 18 4446 - Rear: WM 3 - 18 4613.

BRAKES: Front: with double expansion Ø 230 x 30, operated by hand lever on the right section of handlebar and transmission by a flexible metal cable. - Rear: with double expansion Ø 230 x 30, operated by a pedal on the L.H. side, and transmission by a flexible metal cable.

SFC



750 GT



CARATTERISTICHE TECNICHE LAVERDA 750 SF

MOTORE: Bicilindrico a quattro tempi. Testa e cilindri in lega leggera e canne riportate in ghisa speciale.

DISTRIBUZIONE: Albero a cammes in testa comandato a catena alesaggio e corsa mm. 80 x 74 x 2 = 743,922 c.c. rapporto di compressione 8,9 : 1.

POTENZA MASSIMA: CV 65 a 7.000 giri/1' (52 CV a 6.900 giri/1').

IMPIANTO ELETTRICO: Bosch a 12 volt - Dinamo da 150 W - Batteria 18 Ah - Ruttore e anticipo automatico - Motorino di avviamento - Faro anteriore - Fanalino posteriore con luce di arresto - Segnalatore acustico - Trombe.

LUBRIFICAZIONE: Forzata con pompa ad ingranaggi - Portata 3 litri/1' - Capacità olio nel carter litri 3 - Filtro olio incorporato nel tappo di scarico.

ALIMENTAZIONE: A caduta - Capacità del serbatoio litri 20 (18) dei quali 3 di riserva.

CARBURATORI: Due Dell'Orto PHF-36-AD e PHF-36-AS (destro e sinistro) a vaschetta centrale - Diffusore da mm. 30 - Getto max 140 (122) - Getto minimo 55.

FRIZIONE: A dischi multipli in bagno d'olio.

CAMBIO: A 5 rapporti comandati da leva singola sulla destra.

TRASMISSIONI: Primaria a catena triplex - Rapporto 2,2 : 1 - Secondaria a catena semplice - Rapporto 2,10 : 1 (2,21 : 1).

TELAIO: Tubolare con motore integrante il complesso nella parte anteriore.

SOSPENSIONI: Forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici a doppio effetto. Sospensione posteriore a forcellone oscillante e ammortizzatori idraulici regolabili.

RUOTE: A perno sfilabile - Cerchi in lega leggera WM 3/2,15 x 18 - Pneumatico anteriore 3,50 x 18 Supersport - Posteriore 4,00 x 18 Supersport.

FRENI: Brevettati « LAVERDA » con raffreddamento a flusso centrifugo - Tamburo centrale in lega leggera Ø 230 x 30 a doppia espansione.

DIMENSIONI E PESO: Lunghezza mt. 2,20 - Passo mt. 1,46 - Larghezza max mt. 0,740 - Peso kg. 218.

PRESTAZIONI: Velocità massima raggiungibile: oltre 200 km./h (oltre 180 km./h) - 400 mt. da fermo: 12,9 sec. - Pendenza massima superabile: 40 % - Consumo (norme CUNA) litri 7/100 km. - Autonomia km. 270.

* I dati tra parentesi si riferiscono al modello 750 G.T.

P.S. - La casa si riserva il diritto di modificare in qualsiasi momento le caratteristiche tecniche ed estetiche, senza preavviso.

TECHNICAL DATA

ENGINE: Two-cylinder, four-stroke engine. Cylinder head and cylinders of light alloy, with inserted liners special cast iron.

FEEDING SYSTEM: Overhead camshaft operated by chain - Bore and stroke 80 x 74 x 2 mm. = 743,922 cubic c. - Compression ratio 8,9 : 1.

MAXIMUM POWER OUTPUT: 65 HP at 7.000 r.p.m. (52 HP at 6.900 r.p.m.).

ELECTRICAL SYSTEM: Dynamo 12 volt 150 watt - Battery: 24 ampere - Hour contact breaker and automatic spark advance - Starter - Front lamp. - Tail lamp with « stop » light. - 12 volt horn - Electric horns.

LUBRICATION: Force feed lubrication with gear pump - Delivery: 3lit/1' - Oil sump capacity: 3 litres - Oil filter - built in the drain plug.

FEEDING: Gravity feed - Fuel tank capacity: 20 (18) litres, three of which for reserve.

CARBURETTORS: Two Dell'Orto PHF-36-AD - PHF-36-AS carburetors (right and left, with central floating chamber) - 30 mm. choke tube - Mainjet: 140 (122) - Slow running jet: 55.

CLUTCH: Multiple-disc clutch in oil bath.

CHANGE-SPEED GEAR: Five speeds operated by a single lever on the right.

GEAR RATION: Main drive by « Triplex » chain - Ratio: 2,2 : 1 - Secondary drive by ordinary chain - Ratio: 2,10 : 1 (2,21 : 1).

FRAME: Tubular frame with the engine integrating the assembly in the front section.

SUSPENSION: Front telescopic fork with hydraulic double-acting shock absorbers. Rear swinging fork with hydraulic shock absorbers (adjustable).

WHEELS: With detachable spindles - Light alloy rims WM 3/2, 15 x 18 - Front tyre: 3,50 x 18 Supersport - Rear Tyre: 4,00 x 18 Supersport.

BRAKES: LAVERDA patent, with centrifugal flow cooling - Central brake drum in light alloy. Ø 230 x 30, double expansion.

DIMENSION AND WEIGHT: Length: 2,20 m. - Wheel base: 1,46 m. - Maximum width: 0,740 m. - Weight: 218 Kilos.

PERFORMANCE: Maximum speed over 200 Km. p.h. (over 180 Km. p.h.) - 400 m. from standstill: 12,9 seconds - Maximum gradient: 40 % - Fuel consumption (CUNA regulations): 7 litres per 100 Kms. - Operating range: about 270 Kms.

* All data enclosed in brackets refer to model 750/cc. G.T.

P.S. - Messers Laverda Motors reserve the right to modify - at any moment - the technical data and features without notice.

CARATTERISTICHE TECNICHE LAVERDA SFC

Modello direttamente derivato dall'esperienza sportiva, viene costruito in piccole serie e con particolari accorgimenti che lo rendono adatto all'uso in gare di durata. La potenza sale a 75 CV a 7500 giri.

TECHNICAL DATA SFC

S.F.C. MODEL, a successful result of direct experience in competitive sport, manufactured on a small scale and thanks to technical attainments that render it most suitable for long distance races. Horse power output increased to 75 hp at 7500 r.p.m.



MOTO LAVERDA spa - 36042 BREGA

OTO

ERDA

GANZE