

LAVERDA

1200 SC

(ab Herbst auch als 1300 SC)

1200 SSX

1200 SS

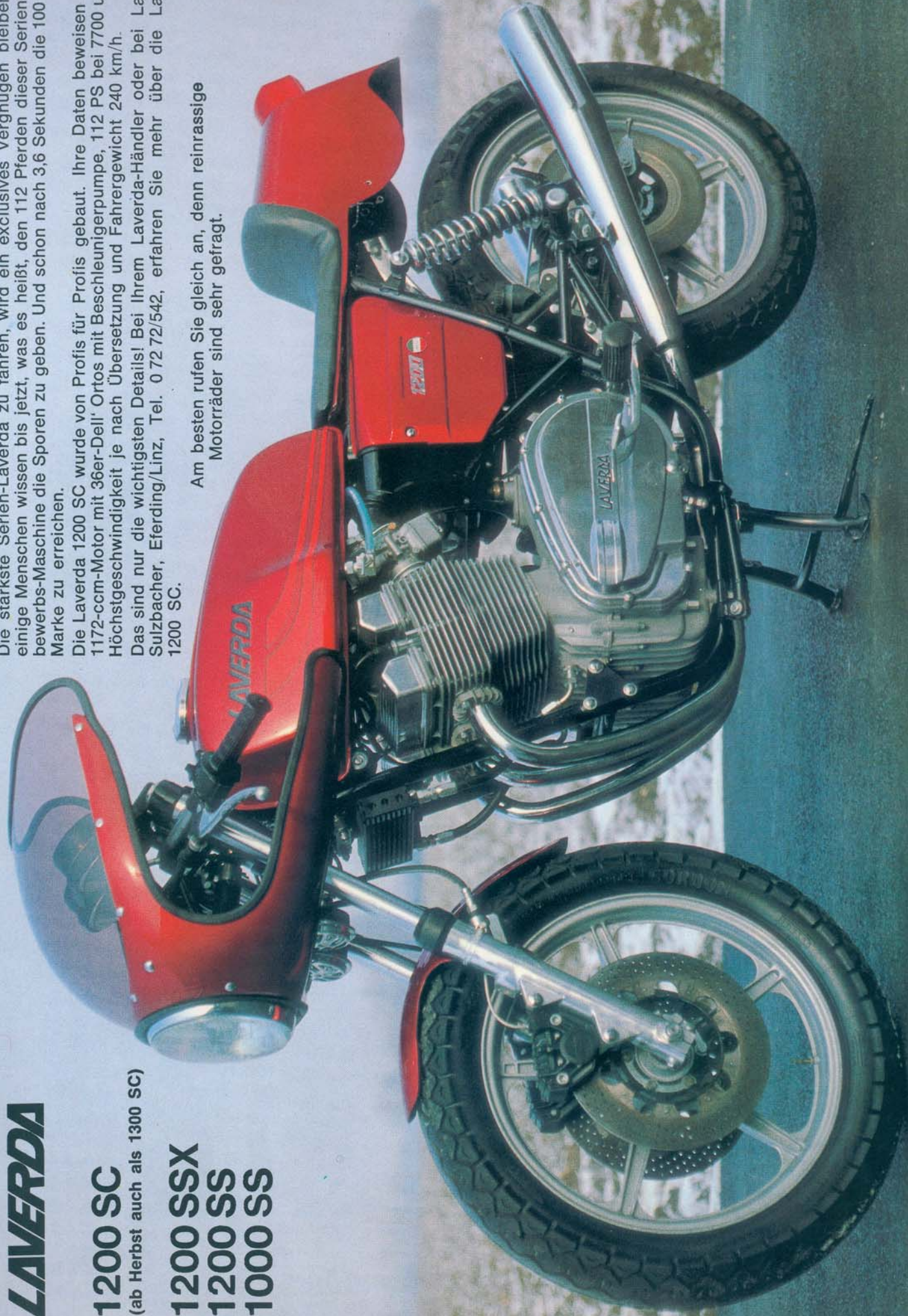
1000 SS

Die stärkste Serien-Laverda zu fahren, wird ein exklusives Vergnügen bleiben. Nur einige Menschen wissen bis jetzt, was es heißt, den 112 Pferden dieser Serien-Wettbewerbs-Maschine die Sporen zu geben. Und schon nach 3,6 Sekunden die 100 km/h-Marke zu erreichen.

Die Laverda 1200 SC wurde von Profis für Profis gebaut. Ihre Daten beweisen es: 1172-ccm-Motor mit 36er-Dell'Orto mit Beschleunigerpumpe, 112 PS bei 7700 u/min., Höchstgeschwindigkeit je nach Übersetzung und Fahrergewicht 240 km/h.

Das sind nur die wichtigsten Details! Bei Ihrem Laverda-Händler oder bei Laverda Sulzbacher, Eferding/Linz, Tel. 0 72 72/542, erfahren Sie mehr über die Laverda 1200 SC.

Am besten rufen Sie gleich an, denn reinrassige Motorräder sind sehr gefragt.



ÖSTERREICH-

LAVERDA

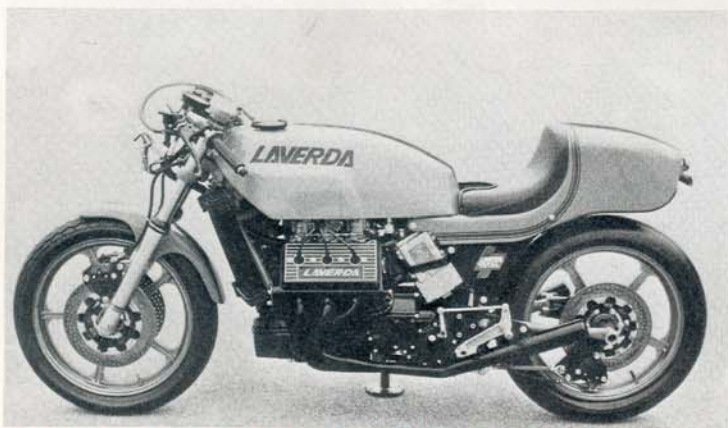
Laverda 1200 Laverda 1000

(Modifikationen lt. umseitiger
Aufstellung, auch individuelle
Sonderausführungen jederzeit
nach Absprache möglich)

Wer dieses Motorrad besitzt, hat die ideale und solide Basis für spätere Modifikationen bis zur Ausführung 1300 SC (ab Herbst 78).

Kurbelwellen-Getriebe-Garantie: 1 Jahr ohne Kilometer-Begrenzung selbst bei Renn-Einsatz (dies ist einmalig!). Und spricht für das Vertrauen, das wir in das vierfach rollengelagerte Triebwerk mit zwei obenliegenden Nockenwellen setzen. Rennerfolge seit 1975 mit diesem Triebwerk und die damit erzielten Erfahrungen gaben uns die Sicherheit, die für Sie von wesentlichem Vorteil ist.

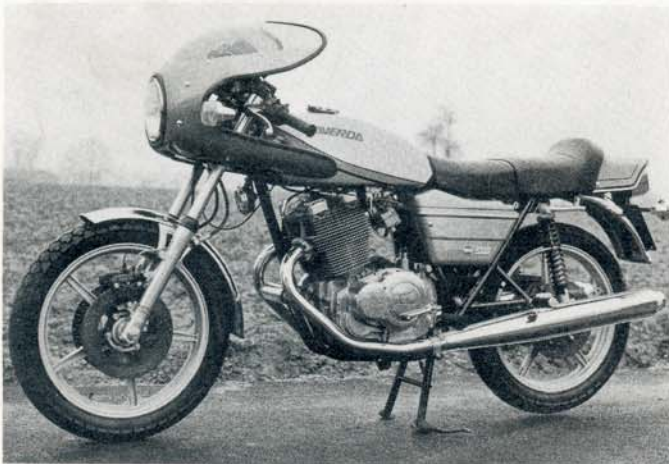




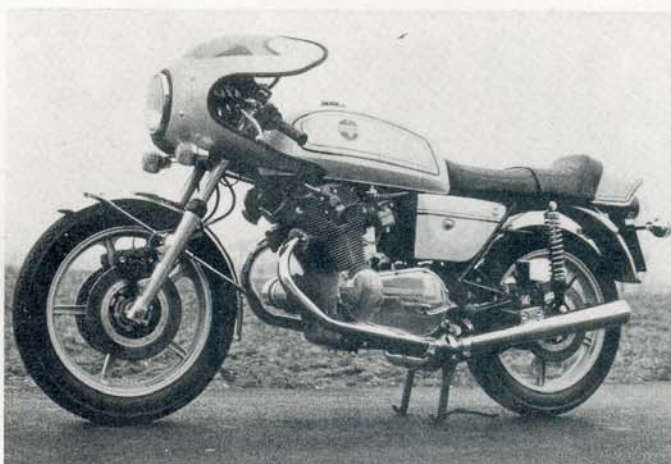
LAVERDA 1000, 6-Zylinder, wassergekühlter Rand mit Kardan (unverkäuflicher Prototyp)



Formel 500, mit Lichtanlage straßenzugelassen



Laverda 500 S/550 S



Laverda 750 S



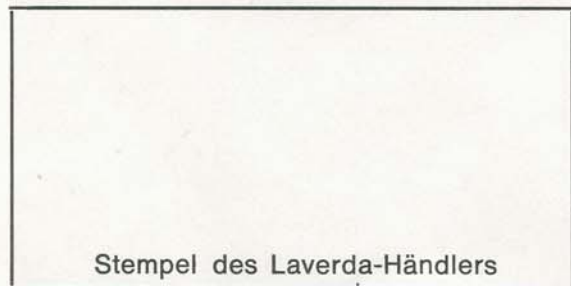
Laverda 500/550



Laverda 750



Laverda 1200/1000



MOTOPLAST Vertrieb für Österreich
Verkleidungen u. Tank-Sitz-Kombinationen
für jap. und ital. Motorräder



Laverda 125/250, Mot. Husqvarna



Laverda 1200 S, SS, SC

LAVERDA Österreich: Opel Sulzbacher

4070 Eferding/Linz
Telefon 072 72/542

Fragen Sie wegen Kreditmöglichkeit + Eintausch (auch PKW):

Herrn Aichinger, Strasser, Pappenreiter und Werner Sulzbacher

Zeichenerklärung:

- S: Laverda-Halbverkleidung auf Silentblock gelagert, mit integriertem H-4-Scheinwerfer (geringe Massen auf Lenkachse)
SS: zusätzlich S-Hockersitzbank (auf Wunsch gegen Aufpreis) mit Schnellumsteckvorrichtung für Doppelsitzbank mit steckbarem Licht, fix mont.)
C: Werks-Rennzylinderkopf und 36er-Dell' Ortos, C-4-Nockenwellen, große Ventile
X: „voller“ 1172er-Motor, höher verdichtet
Alle Laverda-Sondermodelle u. Umbauteile (550/1172, ab Herbst 78: 650 und 1290) wurden von Sulzbacher Laverda Racing Austria in intensiver Zusammenarbeit mit Moto Laverda Italien aus dem Rennsport entwickelt.

LAVERDA ÖSTERREICH-MODELLE 78

125 250 500 550 650 750 1000 1200 1300

- 75: Österr. Staatsmeister (Berg) Laverda 1200 (1116) Franz Laimböck
76: Österr. Staatsm. (OSK Serienpokal) Laverda 1200 (1172) Herbert Prügl
77: Österr. Staatsm. (OSK Serienpokal) Laverda 1200 (1172) Richard Schulze und 3. Platz (zwischen Yamahas) Rennklasse Staatsmeistersch. (1172) Mag. Greiffenhagen

Der Vertrieb der 550er- und der 1172er-Modelle (später der 650er- und 1290er-Modelle und Umbausätze) wird derzeit aus produktionstechn. Gründen seitens Moto Laverda Breganze exklusiv über Sulzbacher Österreich getätigt.
Alle Leistungsangaben mit abgestimmten österr. Auspuffanlagen gem. a. d. Kurbelwelle

Serienmäßige Ausstattung ohne Mehrpreis

Mahle-Nikasilzylinder-Beschichtung

72 Ø Kolben	
75 Ø Kolben	
75 Ø Kolben hoch verdichtet	
80 Ø Kolben	
82 Ø Kolben, hoch verdichtet, geschmiedet	
86 Ø Mahle-F 1-Kolben, geschmiedet, hoch verdichtet	
Renn-Nockenwellen C 7 (für Straßenbetrieb bedingt geeignet)	E 40 101 092
Rennsport-Nockenwellen C 4 (auch für Straße)	E 40 101 082
Zylinderkopf-Einlaß 36 Ø, Auslaß 37 Ø, LAVERDA-Werks-Zylinderkopf	
Einlaß-Rennventil 41 Ø	
Auslaß-Rennventil 35,5 Ø	
5-Speichen-LM-Räder, extraleicht (FLAM)	
3 Scheibenbremsen Brembo	
3 Scheibenbremsen Brembo, gelocht	
Ansaugtrichter, offen	
Ceriani- oder Marzocchi-Sport-Telegabel	
Laverda-Speziallenker, verstellbar (Rennen Touren) 22 Ø	
Holm-Lenker Typ S	
BOSCH Halogen-H 4-Scheinwerfer, 60 55 Watt	
BOSCH HKZ-Zündanlage, kontaktlos und wartungsfrei (GS-Mod. Motoplat)	
Ölkühler im Hauptstrom	
Bilstein-Gasdruck-Federbeine (progr. Kombifedern 6 und 7,5 mm), wahlweise Koni	

unverb. empl. Preise März 78	Gänge	U/min	PS	Hubr.	Modell
33.950,-	6	8700	25,5	124	125 GS/Cross
38.950,-	6	7600	34,5	245	250 GS/Cross
53.900,-	6	7600	53	497	500
57.900,-	6	7600	53	497	500 S
59.900,-	6	7600	53	497	500 S
61.100,-	6	7400	57	544	550 S
63.100,-	6	8400	63	497	500
73.900,-	6	7900	68	644	Formula mit Lötmaschine
	5	7150	67	744	ab Herbst 78
62.900,-	5	7150	67	744	ab Herbst 78
66.900,-	5	7150	67	744	ab Herbst 78
68.900,-	5	7150	67	744	ab Herbst 78
	5	7450	86	981	1000
74.900,-	5	7450	86	981	1000 S und SS
78.900,-	5	7450	86	981	1000 S und SS
80.900,-	5	7200	97	1116	1200
81.900,-	5	7200	97	1116	1200
85.900,-	5	7200	97	1116	1200 S und SS
87.900,-	5	7400	103	1172	1200 SSX
93.900,-	5	7700	112	1172	1200 SC
103.900,-	5	7600	121	1290	ab Herbst 78
	5				1300 SC
	5				ab Herbst 78

Auf Wunsch gegen Mehrpreis

Kolben 75 Ø, hohe Verdichtung, mit Bolzen, ohne Ringe (Serie)		480,-	43 504 044
Ansaugtrichter offen (Flammstieb abnehmbar)		72,80 Stk	62 500 044
Zahnketten-Primärtrieb (empfehlenswert für 24-Stunden-Renneinsatz), bessere Abrollodynamik, 4-fache Sicherheit		4380,-	
1. 3 in 1 Straßen-Auspufftopf (schwarz) mit vorne angesetztem Laverda-Sammelrohr für 35er-Originalkrümmer		2579,-	63 104 076
2. 40er-Krümmersatz (kalzverzinnt), wahlweise mit Verteilerrohr für Serientöpfe oder direkt in 3 in 1 Straßentopf (schwarz)		1838,-	63 104 069
3. 45er-Krümmersatz (schwarz) wahlweise mit Verteilerrohr für Serientöpfe oder direkt in 3 in 1 Straßentopf (schwarz)		1838,-	63 104 070
4. Verteilerrohr für Positionen 2 und 3 (bei Verwendung der Serientöpfe)		368,-	63 104 071
5. abgestimmter 3 in 1 Straßen-Auspufftopf (schwarz) für Pos. 2 und 3		1629,-	63 104 075
6. Montageteile für Position 2 und 3 am Zylinderkopf		284,-	
Bilstein Gasdruck-Stoßdämpfer (progr. Kombifedern 6 und 7,5 mm)		1066,-	
Linksschaltung - Umbausatz komplett		1682,-	61 942 069
Pirelli-Reifen 120/90 V 18 für vorne und hinten		auf Anfr.	
Michelin 4,25 H 18 PZ 2 für vorne und hinten		auf Anfr.	
Hinterrad-Kettenräder Z 36 bis 42 Stahl, erleichtert (Z orig. = 19 : 40)		480,-	
Hinterrad-Kettenräder Z 30 bis 36 3/4" Kette 12 1300 (Z orig. = 16 : 34)		438,-	
TS-Vollverkleidung komplett inkl. Montageteile			
TS-L-Vollverkl. kompl., Tourensport Integral-Luxus-Vollverkl., inkl. Montageteile			
S-Halbverkleidung inkl. Montageteile, mit Silentblock, unlackiert		2590,-	61 922 170
Brembo Scheiben, erleichtert und gelocht (im Austausch 320,-)		1670,-	47 201 071
SS-Hockersitzbank, inkl. Montageteile, SFC-Look, mit abnehm. Sitzfl., unlack.		1296,-	61 201 070
Laverda Universal-Lenker, verstellbar (Rennen/Touren) 22 Ø		798,-	60 401 045
Holm-Klemmlenker, Typ SFC, Satz		458,-	60 408 019 20
Kupplungshebel für leichtere Kupplungsbetätigung (Montagesatz Motor)		198,-	43 301 007
Sturzbügel verchromt		679,-	61 708 064
C-Fußrasteranlage, zurückversetzt, 2-Pers.-Betrieb möglich		1445,-	
leichte Batterie (für Rennen), 4,5 kg Gewichtsparsnis (= Honda 500/750)		898,-	
Titan-Steckachsen für Vorder- und Hinterrad (geringe ungefederte Massen)			
Laverda-Fettkettenkasten mit Kunstst.-Führg., extraleicht u. leicht zu mont.		1340,-	60 137 348
Polyester-Glasfaser-Kotflügel für vorne		299,-	
1200/1300 Kettensatz mit 3/4"-Teilung, Regina GP-Kette, vorne Z 16, hinten Z 34, entspricht 19 : 40		1512,-	

Motor 1200

(82-mm-Bohrung - auch 80 möglich)

Motor ausbauen, zerlegen			empf. Preise excl. MWSt.
Kurbelgehäuse-Oberteil ausdrehen, Zylinder einpassen (nur bei 1000er Umbau nötig), dazu Motor vollständig zerlegen			490,-
Werks-Zylinder 80 Ø, komplett mit Büchsen einbaufertig, (nur bei 100er Umbau nötig)			780,-
Werks-Zylinder 82 Ø, komplett mit Büchsen einbaufertig, im Tausch			3480,-
Zylinderkopf nach Werks-Original-Rennkopf bearbeiten: Einlaßtrakt auf 36 Ø ausdrehen, Auslaßtrakt auf 37 Ø ausdrehen, Einlaßventilsitz zu 41 Ø Rennventil passend ausdrehen, Auslaßventilsitz zu 35,5 Ø Rennventil ausdrehen. Ventile einschleifen. Kanäle polieren.			1480,-
32er-Vergaser auf 36 Ø ausdrehen, unteren Gasschiebersitz nachstechen, dazu Vergasersatz kompl. zerlegen und mit neuem Düsensatz zusammenb.			2780,-
Motor zusammen- und einbauen, Probelauf durchführen, Vergaser synchronisieren, einstellen			970,-
Kolben 80-mm-Durchmesser, Serie 1200 (1116 ccm)			1290,-
Kolben 82-mm-Durchmesser, geschmiedet, 1200 (1172 ccm), komplett		43 504 070	à 2096,-
Fuß- und Kopfdichtung 1200/1300	55 120 056	55 120 070	
Rennsport-Nockenwelle C 4, Einlaß/Auslaß ohne Steuerräder	E 40 101 082	A 40 101 083	1980,-/1898,-
Einlaß-Rennventil 41 Ø		52 501 071	396,-
Auslaß-Rennventil 35,5 Ø		52 501 072	376,-

Motor 1300

(86-mm-Bohrung) mit Mahle F-1-Kolben geschmiedet und Laverda 1300-Spezialzylinder mit Mahle Nikasil-Zylinderlaufbahn-Beschichtung

Arbeitsvorgänge wie Motor 1200

Laverda 1300 Spezialzylinder mit Mahle Nikasil-Zylinderlaufbahn-Beschichtung einbaufertig	25 201 070		ca. 7900,-
Kolben, 86-mm-Durchmesser, Mahle F 1 geschmiedet	43 504 080		à 2480,-

Änderungen von Farben und Einzelheiten, der technischen und äußeren Gestaltung vorbehalten.