

 ENSAYO

LAVERDA RGS 1000



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



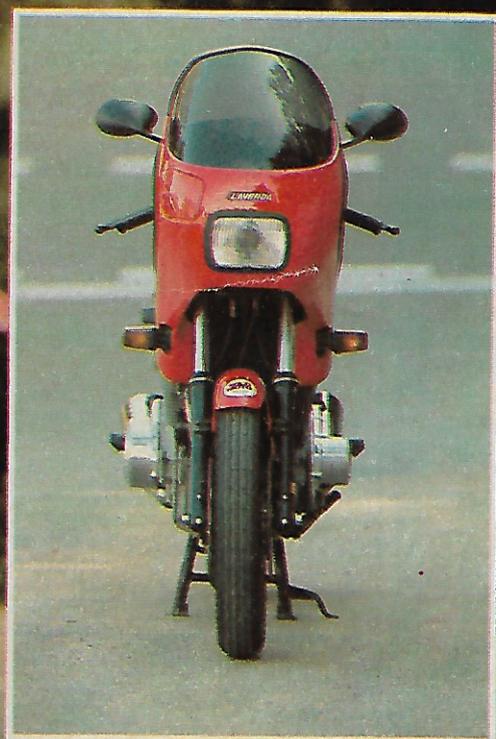
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



JOSEP CODINA

J. M. ALGUERSUAR

# VESTIDA PARA «MATAR»



Vista frontal, obsérvese la estrechez conseguida al cambiar el encendido a la parte izquierda del motor, con lo que se ha conseguido que sea muy difícil de torcar con el alternador en el suelo.

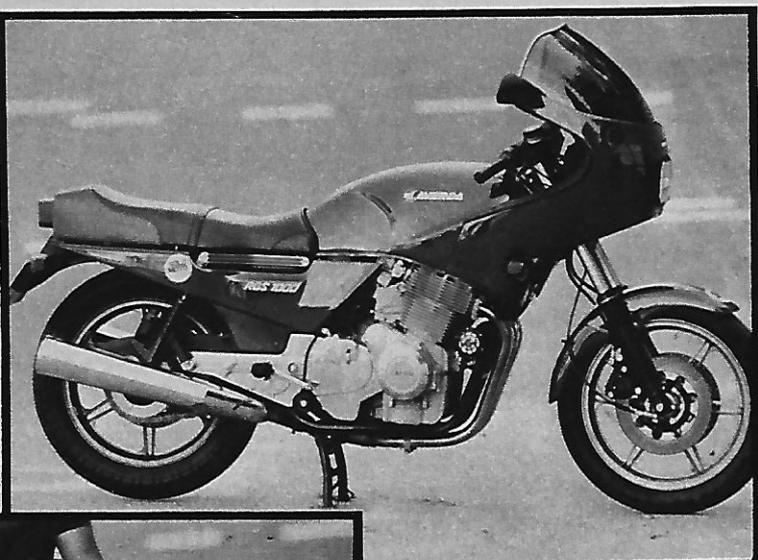
Desde su aparición, hará unos diez años, la Laverda 1.000 no había sufrido modificaciones importantes. Se le habían dado diferentes vestimentas (carenados), pero sus defectos, chasis, basculante, embrague, etc., continuaban igual que sus incondicionales continuaban alabando a la marca a pesar de ellos. Pero no existe mal que dure 100 años y la firma de Breganze nos sorprende a todos, presentando en el último Salón de Milán, una moto nueva, la



Aspecto del tablero de instrumentos de corte automovilístico, con nivel de gasolina y temperatura de aceite, además de los clásicos relojes cuentakilómetros y cuentavueeltas.

Vestida para «matar». Carenados, estriberas altas, semi-manillales alejados del lugar de conducción, todo esto confiere a la moto una pinta de máquina de guerra.

Laverda RGS 1.000, con sustanciales modificaciones en el chasis y motor, así como una carrocería de atrevido diseño. Al mismo tiempo, anunciaba unas prestaciones escalofriantes, dignas de la mejor de las Super Sport y a la vez con la comodidad de un Gran Turismo. ¿Sería la RGS 1.000 la respuesta italiana a la Honda 1.100 CBR, Suzuki 1.100 Katana y Kawasaki GPZ 1.100? Tendríamos que esperar pacientemente el momento de probarla.



## EL RINCON DEL PASAJERO

La Laverda RGS, es preciosa como moto deportiva monoplaza; cuando se le quita el colín, por medio de una llave, para convertirla en biplaza, pierde algo de encanto. Es una moto concebida y estudiada para ir uno solo, el carenado sólo protege del aire a la persona que conduce, recibiendo el pasajero la paliza del viento de lleno, al quedar más alto que el piloto.

El asiento es muy ancho pero poco acolchado, resultando duro e incómodo a los

pocos kilómetros de ir encima de él.

Las estribas traseras están muy altas y se tiene que ir con las piernas excesivamente dobladas, lo que resulta fatigante en largos trayectos.

No se notan vibraciones de ningún tipo ni en las estribas ni en el asiento.

Las suspensiones son bastante confortables aun en piso malo.

El espacio entre estribas es amplio, molestando los pies del pasajero a los del piloto.

En conducción deportiva, en las frenadas el asiento resbala y siempre estoy encima del piloto que tiene que soportar también mi peso con los brazos al frenar.

En fin, una moto deportiva, estudiada para un solo ocupante y en algunas ocasiones para dos.

Isabel García

## YA ESTA AQUI

Después de diez meses, ya podemos constatar si la Laverda RGS 1.000, es o no es la respuesta a la invasión japonesa en el coto privado de las deportivas italianas.

La moto es bellísima, con un «stilling» cuidadísimo y muy elegante, fruto del gabinete de diseño **RG Studios**, (siglas RGS), el mismo que diseñó la Morini Turbo. El nuevo carenado-depósito y colín, la hacen parecer más

pequeña de lo que es, con apariencia de 500, y no se ve voluminosa como sus antecesoras. Salvo el depósito, que es metálico, el resto está fabricado con una nueva fibra plástica denominada Bayflex, de la firma alemana Bayer, que es más resistente a los golpes que la conocida fibra de vidrio.

La RGS seduce sólo con mirarla, rojo sangre italiano, el de muchas victorias en carreras; vestida para «matar», asiento monoplaza, semi-manillares alejados, estribas elevadas; el encanto de la

«alta costura italiana», línea atrevida y estilizada; preciosa hasta para los que menos entienden de motos. Así es la nueva Laverda RGS 1.000, una moto que entra de inmediato por la vista, ilusión de poseerla, acariciarla; pero que desaparecen al oír su precio; 999.000 ptas. sin gastos, matriculación ni seguro; sin duda, una cifra que dejará helados a los más incondicionales «Laverdistas».

## EN MARCHA

Para poner el motor en marcha, cierro el starter, muy bien situado, debajo de la palanca del embrague, contacto, suave pulsación al botón de arranque, e inmediatamente suena el motor, palabra nunca mejor empleada; regulo el ralenti en las 1.000 vueltas, en frío el motor se parará si baja de allí; el sonido del motor es irregular, parece como si fuese redondo; el ruido producido por los árboles de levas, atacando directamente las cañas de las válvulas, ya no se deja oír tanto, ya sea por ir la culata tapada por el depósito, o por las modificaciones que se han incorporado. Estos árboles de levas son de nuevo diseño, y ya no necesitan ser desmontados para reglar las válvulas, ya que con una simple llave «allen» se regula el lanzamiento de cada leva y lo que antes se tardaba 4 horas de mecánico experto, ahora se lo puede hacer uno mismo en casa. Lo que sí suena y siempre ha sonado, es la transmisión primaria, quizá ahora se escuche más, al no quedar ahogado por el ruido de la culata, pero también ha recibido modificaciones, pues la cadena triplex que transmitía la fuerza del cigüeñal al embrague, ha sido sustituida por dos cadenas simples independientes e irrompibles.

El motor vibra igual que todos los de la firma de Breganze, pero éste va sujeto al chasis por un sistema aislástico parecido al que incorporó Norton en sus últimos modelos; así el motor va unido al chasis por medio de grandes silentblocks, que amortiguan las vibraciones y nos hacen parecer que se ha

equilibrado el motor. Este lleva las bielas caladas a 120 grados, siendo la última realización de Laverda, que también equipaba a la 1.000 Jota 120 grados, que ha dejado de fabricarse.

Sobre la moto, el manillar queda muy alejado del lugar del piloto, lo que obliga a ir inclinado sobre el largo depósito. Las piernas van muy altas, pero es agradable, las estribas son regulables, tanto en altura como hacia delante y atrás, la posición es siempre deportiva, bastante cómoda, con las rodillas medidas en un depósito que donde se une al asiento es anatómico y estilizado.

Durante todo este tiempo, la moto ha estado con el motor en marcha, pero el termómetro de temperatura de aceite, todavía no marca nada, es un motor muy frío, al que le cuesta coger temperatura, mientras sea así, no conviene pasarla de 4.000 vueltas. La bajo del cablete, operación que resulta muy fácil; en parado se llega con ambos tacones al suelo (1,80 m.) perfectamente al no molestar las estribas que están retrasadas.

Al ralenti, las vibraciones sólo se dejan notar en el carenado y espejos.

Primera, el cambio suena un poco, aunque ya no se parece en nada con el de sus antecesoras, es más corta que en los otros modelos 1.000. Segunda, también suena un poquito, su recorrido es corto, preciso y bastante rápido, las demás marchas se insertan con un «click», casi como un cambio japonés, sin duda, debido al nuevo tambor selector de velocidades que incorpora el motor: ¡El embrague!, casi lo paso por alto, ¡pero si es tan suave que me había olvidado de él! También ha sido modificado por completo, resultando mucho más suave, aunque no llega a tener tacto de «cuchillo caliente cortando mantequilla».

Llevo recorridos diez kilómetros por ciudad y todavía el termómetro no llega a los 50 grados, ¡qué motor más frío! Entre tráfico urbano la moto se nota algo pesada, 270 kilos con todo lleno, y es relativamente manejable, con una dirección muy estable y neutra, producto del nuevo chasis y

pipa de dirección con nuevos ángulos y avance. También influye en esto el que se haya bajado seis centímetros el asiento del conductor y cuatro centímetros el motor y el depósito, obteniendo un mejor reparto de pesos; aunque al balancearla se notan, como digo, los kilos. Entre el tráfico, la moto es fácil de dominar y colarla por donde uno quiere. Bueno, hasta donde la anchura de los retrovisores lo permiten. Ya llevo 20 kilómetros por ciudad y la muñeca izquierda empieza a tomar temperatura de tanto usar el embrague —esta palanca debería estar más baja y no tan arriba—, el aceite también ha tomado temperatura, ya señala 100 grados, por lo que decido escabullirme del caos circulatorio, y a carretera abierta con ella...

La Laverda RGS 1000, frente a sus más directas rivales, las Ducati 900 SS y Mike Hail wood Réplica.

Tanto con una como con dos plazas, la RGS no dio muestras de torsiones, ni cabezeos, iba como sobre un rail,

perfecta, tanto en autopista como en curvas muy rápidas.

Para que pasara el examen definitivo bajo todo tipo de

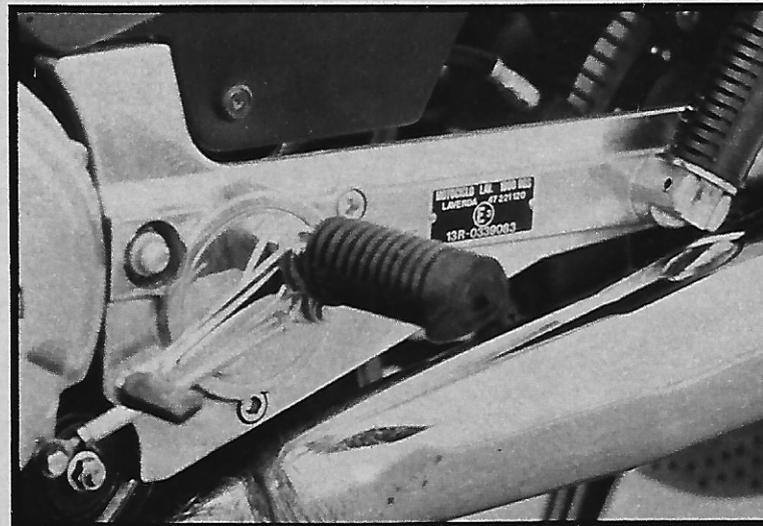


## EN RUTA

...Tercera, cuarta, a cada cambio, el motor baja 1.800 vueltas, pero vuelve a subir alegremente hasta la zona roja, que empieza en las 7.500 vueltas, sin titubeos; en quinta le cuesta de subir un poquito, para ello me tendré que ocultar dentro del carenado, entonces la aguja empieza a subir hasta que se mantiene en los 220 km/h. de marcador, que son unos 210 km/h. reales.

Dentro del carenado, apenas se nota la fuerza del viento, no da la impresión de que se vaya rápido, a no ser por que las llaves que se hallan atadas a la del contacto, están haciendo la «vertical» por la lectura del velocímetro. Sólo se nota el viento en las manos y en los costados. A 120 km/h. se puede mirar por encima de la cúpula sin que el viento moleste, pero a partir de 160 km/h. es mejor agacharse, pues toda la fuerza del viento la recibe el casco. De todas formas, este carenado no está demasiado estudiado en el túnel del viento, por las corrientes de aire antes mencionadas —las de las llaves.

La velocidad máxima cronometrada fue de 211,7 km/h., sin viento alguno, esto con una plaza; con dos plazas queda bastante mermada y sólo fue posible cronometrarla a 188,8 km/h.



Detalle de los acabados de las estribas, éstas son graduables: tanto en altura como hacia delante o hacia atrás; van montadas en una pletina de aluminio muy bien terminada.



curvas, nada mejor que unas subidas a Santa Fe de Montseny, donde las hay de todo tipo, cerradas, abiertas cortas, largas, con buen piso, con malo, etc. En el Montseny, el motor mostró su carácter decididamente deportivo, por debajo de 3.000 vueltas, no hay nada es torpe y se entretiene al solicitarlo; de 3.000 a 5.000 vueltas la respuesta no es todo lo buena que desearía, y es lenta de reflejos, aunque ya empieza a haber caballería disponible; pero de 5.500 a 8.000 vueltas, el motor es un tiro, existen todos los caballos que uno quiera y puede domar a través del puño del gas; sale de las curvas con la rueda trasera derrapando al abrirle el gas a tope. En cuanto a estabilidad, ¡cómo se aguanta!, con el nuevo chasis de tres tubos superiores y nueva pipa de dirección, más el basculante de sección cuadrada, se nota

El orificio de llenado del depósito ha pasado a la parte derecha frontal del carenado, el tapón cierra llave y mediante una trampilla.

## UTILIZACION CIUDAD

### MANEJABILIDAD

**Impresión:** Moto pesada, muy compacta, semimanillares estrechos sport.  
**Altura asiento:** Bastante bajo, 780 m/m., con 1,80 m. se llega al suelo con los dos tacones y las piernas ligeramente dobladas.  
**Caballetes:** Central: Fácil colocación a pesar del peso. Lateral: Difícil de colocar desde encima de la moto, retráctil.  
**Movilidad dirección:** Angulo de giro grande, suave, algo pesada.

### CONDUCCION CIUDAD

**Arranque:** Eléctrico únicamente, sin problemas tirando del starter, marca Bosch de 0,5 C.V.  
**Arranque con marcha engranada:** Sí, desembragando.  
**Arranque motor en frío:** Estirando starter.  
**Arranque motor caliente:** Suave golpe de gas.  
**Temperatura aceite:** Caravana -100 grados, fluido- 80 grados.  
**Toma temperatura:** Motor muy frío, cuesta calentarse.  
**Ruidos mecánicos:** Elevados, cadena primaria.  
**Vibraciones al ralentí:** Se notan en los espejos y carenado.

### COMPORTAMIENTO MOTOR Y TRANSMISIONES

**Motor:** Briosos sin bajos.  
**Subida vueltas:** Rápida a partir de 3.000 vueltas.  
**Respuesta:** Algo lenta.  
**Elasticidad:** No tiene bajos hasta 3.000 vueltas.  
**Transmisiones:** 2 etapas, primaria y secundaria.  
**Progresividad embrague:** Bastante suave y correcta.  
**Consistencia en caliente:** Bastante suave y correcta.  
**Engranaje marchas:** 1.ª y 2.ª algo ruidosas, 3.ª, 4.ª y 5.ª, un «click».  
**Relación velocidades:** Bajón de 1.800 v. entre 1.ª, 2.ª y 3.ª, de 1.600 v. a 4.ª y 5.ª.  
**Localización punto muerto:** Muy fácil.  
**Transmisión primaria:** 2 cadenas simples por separado: 1 a 2,04 - 25/51.  
**Transmisión secundaria:** Cadena simple autolubricada; 1 a 2,125 -16/34.

### SEGURIDAD CONDUCCION ACTIVA Y PASIVA

**Potencia frenado:** Muy buena.  
**Progresividad frenado:** Muy buena.  
**Efectividad sobre mojado:** Si se accionan bruscamente clavan, discos agujereados.  
**Freno Motor:** Propio de un motor de ciclo 4 tiempos.  
**Faro:** Potente con ráfagas de larga.  
**Intermitentes:** Se ven bien incluso de día, sin avisador acústico.  
**Claxon:** Doble, algo débil para la categoría de la moto.  
**Sensibilidad a las rayas pintadas:** Mínima.

### CONFORT

**Posición conducción:** Deportiva, recogida y agradable.  
**Manillar:** Semimanillares, estrechos.  
**Asiento piloto:** Algo ancho, poco acolchado.  
**Asiento pasajero:** Ancho, más acolchado que el del piloto.  
**Confort suspensiones:** Solo: Buena. Dño: Buena.

### LIMPIEZA

**Protección guardabarros delantero:** Correcta, algo corto.  
**Protección guardabarros trasero:** Correcta.  
**Protección cubre cadenas:** Correcta.  
**Estanqueidad tapón gasolina:** Perfecta a llave, en la trampilla del carenado.  
**Estanqueidad motor:** Perfecta, pérdidas mínimas.  
**Rebosador aceite:** Mancha rueda trasera, peligroso.  
**Rebosador gasolina:** Recipiente en el carenado, perfecto.  
**Estanqueidad tapón llenado aceite:** Deficiente, de plástico.

## UTILIZACION CARRETERA

### MOTOR TRANSMISIONES

**Potencia:** Mucha a altos regímenes.  
**Velocidad crucero:** 180 km/h.  
**Aptitud aceleración cualquier marcha:** Motor poco elástico.  
**Repús:** Excelente sólo por encima de 4.000 vueltas.  
**Escalonamiento de marchas:** Abierto, bueno.  
**Desmultiplicación final:** Larga.

### CONFORT

**Posición de conducción:** Deportiva: Excelente, protegido por el carenado. Turística: Excelente, protegido por el carenado.  
**Confort piloto:** Bueno.  
**Confort pasajero:** Regular, todo el aire va hacia él.  
**Sonoridad en marcha:** Nula.

### ESTABILIDAD

**Compromiso estabilidad-confort:** Gana la estabilidad.  
**Estabilidad tren delantero:** Perfecta.  
**Estabilidad tren trasero:** Perfecta.  
**Estabilidad grandes curvas:** Superior.  
**Estabilidad curvas lentas:** Muy buena.  
**Sensibilidad viento lateral:** Depende velocidad: a 120, normal; a 180, no se nota nada.  
**Reacción estrías y bandas pintadas autopistas:** Nula.  
**Distancia al suelo:** Muy buena, es difícil tocar con algo.  
**Comportamiento con dos pasajeros:** Buena, mejor uno solo.

### SEGURIDAD CONDUCCION

**Potencia frenado a alta velocidad:** Muy buena, aunque se notan los kilos.  
**Progresividad de frenado:** Buena.  
**Tendencia al fading:** Nula.  
**Eficacia en mojado:** Excelente.  
**Potencia de luz:** Muy buena.  
**Intermitentes:** Correctos y potentes.

## ASPECTOS PRACTICOS Y MANTENIMIENTO

**Protección general:** Buena.  
**Estanqueidad:** Pérdidas mínimas.  
**Control nivel aceite:** Por varilla en tapón llenado, sin roscar.  
**Sustitución lámpara faro:** Muy difícil por el carenado.  
**Entretencimiento transmisión secundaria:** Casi nula, cadena autolubricada.  
**Tensado cadena:** Por separadores, fácil.  
**Desmontaje rueda delantera:** Regular, desmontando pinzas frenos.  
**Desmontaje rueda trasera:** Laboriosa.  
**Acceso filtro aire:** Laborioso, desmontando asiento y depósito.  
**Acceso fusibles:** Tras la tapa lateral derecha.  
**Acceso batería:** Tras la tapa lateral izquierda, pero para sacarla se tiene que desmontar la bomba del freno trasero.  
**Acceso bujías:** Laborioso, desmontando asiento y depósito.  
**Acceso árbol de levas:** Previo desmonte de asiento, depósito y tapa culata.  
**Reglaje válvulas:** Fácil, con una simple llave allen y unas galgas, no es preciso desmontar el árbol de levas en el nuevo modelo RGS.  
**Acceso reglaje ralentí:** Desmontando asiento y depósito, por tornillo en batería carburadores.  
**Reglaje embrague:** Hidráulico. Sangrando la bomba del manillar izquierdo.  
**Reglaje suspensiones traseras:** En 5 posiciones, mediante llave especial.  
**Calidad tornillería:** Buena.  
**Calidad cromados:** Buena.  
**Calidad pintura:** Mejorable.  
**Calidad aluminio:** Muy buena.  
**Vaciado aceite motor:** Tornillo parte inferior cárter, fácil acceso.

más ligera que las anteriores 1.000, se balancea con una simple insinuación de la cadera, pero en curvas lentas y enlazadas y en las frenadas apuradas, se notan los kilos, aquí una Ducati 900 SS «le metería mano» ¡seguro! —mi moto particular es una SS de las azules metalizadas y su carácter netamente sport se hace notar, así como los kilos—. Aunque la RGS, ha recibido un mejor y más lógico reparto de pesos, 125 kilos delante y 145 detrás (46 por 100 y 54 por 100), y un bajón

de su centro de gravedad, al estar anclado el motor 4 cms. más bajo, así como el depósito y el lugar del piloto, no ha recibido ninguna cura de adelgazamiento, sino que todavía ha engordado, pesa 10 kilos más que la 1.000 Jota a 120 grados, algo en lo que la casa de Breganze tendría que pensar seriamente. Y aunque frena muy bien, estos kilos —270 en lleno— se pararían mejor con dos discos de 300 m/m. en vez de los de 280 m/m. que monta delante.

Los consumos registrados en utilización por carretera fueron:

8,7 litros, con una plaza, por nacional rápida 120-150 km/h.

9'2 litros, con dos plazas, por nacional rápida 120-150 km/h.

10'8 litros, en conducción deportiva en carretera virada.

8'9 litros, en utilización mixta carretera-ciudad.

8'1 litros, a 120 km/h. constantes por autopista.

9'1 litros, a 150 km/h. constantes por autopista.

9'8 litros, a 180 km/h. constantes por autopista.

9'3 litros, a 150 km/h. constantes por autopista con dos plazas.

Lo que da una moto algo bebedora; a mi parecer, excesivo, aunque lo he comparado con pruebas hechas en Alemania y Holanda, y el consumo varía poquísimos (0'42 litros, la máxima diferencia).

Al diseñar los técnicos de RG Studios (RGS) la nueva

Laverda, no han pensado en su máxima utilización como moto de Gran Turismo-Rutera, pues el carenado está estudiado sólo para proteger al piloto, además será difícil acoplarle una bolsa sobre-depósito al estar unidos carenado y depósito, y aún será más difícil colocarle algún tipo de portapaquetes o portamaletas. Fijarse en las fotos, ruteros, es casi un fallo imperdonable.

Las suspensiones que equipan, tanto delante como detrás, se mostraron siempre fabulosas, aunque delante pecan algo de duras y sobre mal piso rebotan algo, pero en Laverda han prefe-

además, si se conduce muy rápido, se puede ir a pleno faro -corta y larga al mismo tiempo encendidas-. Con sólo empujar el mando de ráfagas y aguantarlo un momento en esta posición, tendremos conectadas la larga y la corta al mismo tiempo, aunque no es aconsejable conducir mucho tiempo, así pues, la batería se resentirá.

#### EN DEFINITIVA

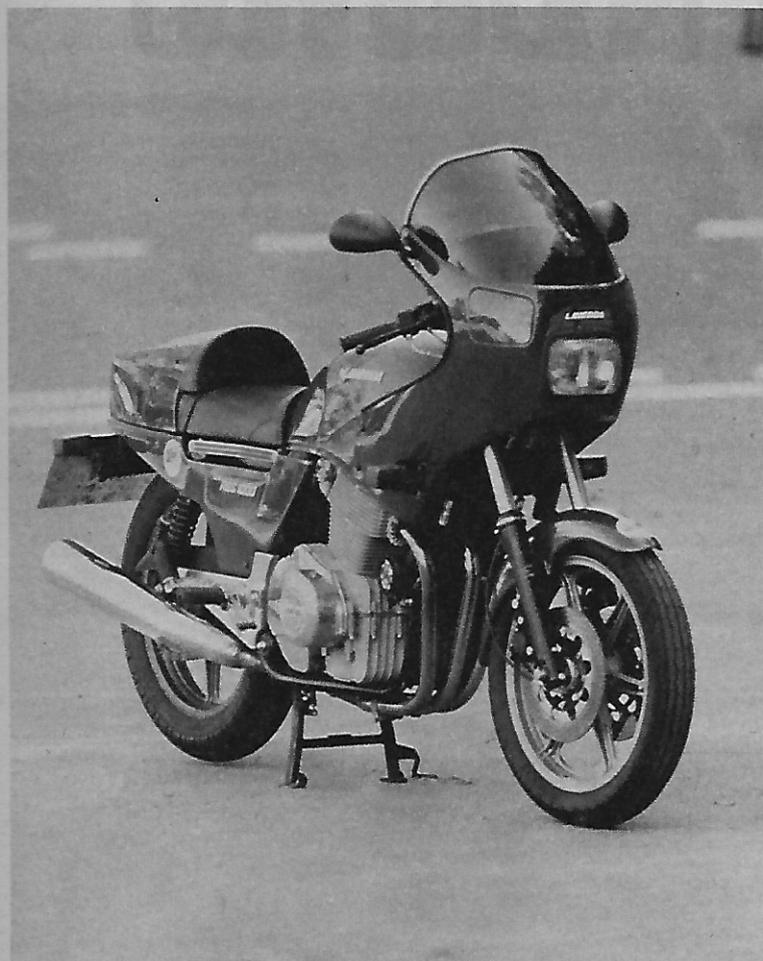
La Laverda RGS 1.000, me ha desilusionado un poco, sobre todo su precio. Pensaba en un motor rabioso, de

verda ha cometido un error al no montarlo de origen, pues estoy seguro que muchos probadores se esperaban más de ella, para que pudiese enfrentarse contra las Honda CBR 1.100, Suzuki Katana y Kawasaki GPZ 1.100, ¡pero qué digo! Si estas motos ya son casi historia, si desde el Salón de Milán ya ha pasado mucho tiempo para los japoneses -poco para los italianos-, pero que mucho tiempo, y ya han sacado al mercado motos como la Honda VF 750 F, con chasis de sección cuadrada y casi 100 CV, la Suzuki GSX 1.100, más reducida que la Katana, y la nueva Kawasaki GPZ 1.100, de 120 CV.

¿Podrá con ellas la nueva reina de las deportivas italianas?

Lástima no estemos en el mercado libre para poder comprobarlo.

Josep CODINA



Vista desde 3/4; simplemente impresionante.

rido anteponer la estabilidad a la comodidad. Delante monta horquilla Marzocchi hidráulica y detrás amortiguadores mixtos aire-aceite, graduables en cinco posiciones de dureza de muelle, de la misma firma que la horquilla.

En conducción nocturna, los indicadores del cuadro de mandos, no molestan la visión en absoluto, y la luz del faro es potente y blanca,

cerca de 100 caballos y capaz de acercarse a los 240 kms/h., capaz de enfrentarse a las Super Sport japonesas de corte europeo; creía que los 235 kms/h. de los probadores ingleses serían reales; a lo mejor lo son, pero con otro motor, el motor JOTA de verdad, el de válvulas de 41 y 35.5, árboles de levas puntiagudos y pistones de alta, y no con este motor de válvulas de 40 y 35.5, árboles de levas parecidos a los Jota y pistones normales. Es mi opinión personal que La-

#### DETALLITOS DE UNA MOTO DEL «CLAN DEL KILO»

- Muchas llaves para muchas cerraduras. Colín, depósito, cierre dirección y contacto.
- No lleva lugar para cerrar los cascos.
- Claxon débil dada la categoría de la moto.
- Calidad pintura, con poros y burbujitas.

#### A FAVOR

- Su línea, preciosa.
- Sus acabados, casi japoneses.
- Su estabilidad, de competición.
- Su respuesta a altos regímenes.
- Sus suspensiones.

#### EN CONTRA

- Su precio elevado.
- La accesibilidad mecánica a las bujías y batería.
- Su consumo elevado.
- Su ruido de cadena primaria y mecánico.

#### FICHA TECNICA LAVERDA RGS 1000

##### MOTOR

**Tipo:** Tricilíndrico, transversal, ciclo 4 tiempos, 2 válvulas por cilindro.  
**Distribución:** Doble árbol de levas en culata.  
**Refrigeración:** Por aire y radiador de aceite.  
**Diámetro por carrera:** 75x74 m/m.  
**Compresión:** 9 a 1.  
**Cilindrada:** 981 c.c.  
**Potencia máxima:** 94 CV a 8.000 vueltas, según fábrica (motor en banco).  
**Par máximo:** 8,8 mkg DIN a 7.000 vueltas.  
**Encendido:** Electrónico por tres captadores de partícula.  
**Alternador:** Potencia de 210 W.  
**Batería:** 12 v. y 22 Amperios.  
**Lubricación:** A presión y cárter húmedo.  
**Carburador:** Tres Dell'Orto PHF 32 m/m.  
**Arranque:** Únicamente por motor eléctrico de 0,5 CV.

##### TRANSMISIONES

**Embrague:** Multidisco, en baño de aceite y mando hidráulico.  
**Cambio:** Cinco velocidades.  
**Transmisión primaria:** Por dos cadenas, 25/51.  
**Transmisión secundaria:** Por cadena autolubricada, 16/34.

##### RUEDAS

**Llantas:** Delante EWM 3 Laverda, de medida 2,15x18. Detrás EWM 4 Laverda, de medida 2,50x18.  
**Neumáticos:** Delante: Pirelli Phantom 100/90 V 18. Detrás: Pirelli Phantom 120/90 V 18.

##### CHASIS

**Tipo:** Tubular doble cuna continuada, motor anclado al mismo por medio de Silentblocks, sistema Hisolastic.  
**Angulo columna dirección:** 29 grados.  
**Avance:** 125 m/m.  
**Suspensiones:** Delante: Horquilla telescópica hidráulica de 38 m/m. de diámetro y 130 m/m. de recorrido. Marca Marzocchi. Detrás: Amortiguadores mixtos aire-aceite, con cinco posiciones de dureza de muelle. Marca Marzocchi.

##### FRENOS

**Delante:** Doble disco agujereado de 280 m/m.  
**Detrás:** Simple disco agujereado de 280 m/m. mandados por bombas y pinzas Brembo.

##### DIMENSIONES PRINCIPALES

**Largo total:** 2.180 m/m.  
**Altura total:** 1.310 m/m.  
**Altura asiento:** 780 m/m.  
**Distancia entre ejes:** 1.500 m/m.  
**Peso en vacío:** 250 kilos.  
**Peso en orden de marcha:** 270 kilos.

##### CAPACIDADES

**Depósito:** 22 litros.  
**Cárter:** 3,5 litros.

##### FABRICANTE

Moto Laverda SPA. Vía Venezia, 30. 36042 Breganze (Vicenza) Italia.

##### IMPORTADOR

CORVER, calle Marco Aurelio, 8. Teléfono (93) 2092366. Barcelona-6.

##### PRECIO

999.000 ptas. en Barcelona; 1.007.000 ptas. en Madrid.