

LAVERDA RACING TEAM KONSTANZ

DAS LAVERDA-PARADIES

Andy Wagner
Reichenaustr. 186
D-78467 Konstanz
Tel. 0049-(0)7531/61198
Fax 0049-(0)7531/53737
Internetshop: www.laverda-paradies.de



- ☞ Gute Fachkenntnisse durch langjährige Rennerfahrung mit LAVERDA Motorrädern
- ☞ Großes Ersatzteilleger: Neu & Gebraucht fast 2500 Positionen ab Lager lieferbar
- ☞ Bleifreiumbau von Zylinderköpfen und Zylinderschleifen
- ☞ Motorrevision und Tuning, TÜV-Abnahmen offene Vergaser und andere Eintragungen
- ☞ Kurzum, wenn's um LAVERDA geht, seid Ihr bei uns richtig.

HERBST RUNDBRIEF 2002 geschrieben von Andy

- ⇒ Dieser Rundbrief ist in Deutsch, Französisch und Englisch erhältlich
- ⇒ This news letter is available in German, English and French
- ⇒ Cette circulaire est disponible en allemand, français et anglais

Liebe Laverda Freunde

Mal wieder etwas spät der Herbstrundbrief 2002. Aber ihr wisst ja – besser spät als nie.

Leider kommt der Herbst immer recht pünktlich und die meisten Laverdas ruhen bereits, die ersten Maschinen wurden schon bei uns wegen Reparaturen, Wartung oder Restauration abgegeben, damit im Frühjahr alles pünktlich fertig ist. Bitte achtet darauf, dass jeder der das vor hat möglichst schnell mit uns einen Termin ausmacht.

Da wir die Rundbriefe nicht mehr per Brief sondern nur noch per E-Mail verschicken, zum Leidtragen all derer, die keine Mailadresse haben, haben wir auf jeden Fall die Möglichkeit, mehr als 3 Blätter = 6 Seiten zu schreiben, denn das war per Brief bisher die magische 20g Grenze, sonst wird es zu teuer.

Wir haben uns also mächtig Mühe gegeben, einen für euch hoffentlich interessanten und hilfreichen Herbstrundbrief 2002 zu verfassen. Und da wir einen schlaun Computer haben, der uns sagt, welcher Kunde keine Mailadresse hat, legen wir in jede Bestellung noch einen Rundbrief rein, so dass diese Kunden, wenn auch mit starker Verspätung, auch noch einen Rundbrief bekommen.

In diesem Rundbrief gibt's hoffentlich interessante Sachen für euch zu lesen wie

- Vergaserprobleme
- 11000 km Laverda fahren 2002
- Laverda - Aprilia
- neue Teile
- wir suchen
- und vieles mehr

Ich selbst bin dieses Jahr nur 11000 km, verteilt mit meiner 1000 Shark, 750 S, Motodd 1200 gefahren, dazu kommen noch einige ungezählte Kilometer mit Laverda Roller, 75 cm³ Sport und 100 cm³ Turismo Laverda. Diese 11000 km verliefen bis auf 3 nicht erwähnenswerte Dinge absolut problemlos, wie man es eben gewohnt ist von einer Laverda, die mal ordentlich gerichtet wurde.

Oft ist ein Motorrad beim Kauf lange gestanden – egal welche Marke. Die Vergaser sind völlig verdreckt und damit nicht funktionsfähig. Oder aber auch, die Maschine will durch bloßes Stehen über den Winter im nächsten Frühjahr nicht mehr richtig laufen.

Seit nunmehr 15 Jahren betreuen wir Laverdas und eines der meisten und schwierigsten Probleme wenn ich während meiner Telefonzeit angerufen werde sind Vergaserprobleme.

Meine Laverda läuft nicht richtig, was soll ich tun? Lautet meist die Frage.

Meistens ist es der Vergaser, in selteneren Fällen ist die Zündung daran schuld. Man sollte aber trotzdem halbwegs sicher sein, dass die Zündung 100%ig korrekt funktioniert.

Alles kann man in so einem Artikel nicht schreiben, das würde auch das technische Verständnis vieler sprängen. Die wichtigsten grundsätzlichen Möglichkeiten der Fehlersuche jedoch, eben diese Sachen, die ich am Telefon jedes Mal von neuem erzähle, will ich hier mal dokumentieren, denn ich glaube, damit kann ich auf das Jahr gerechnet die Telefonzeit um locker 20 % entlasten.

Wen die hier aufgezeichneten Fehlersuchmethoden nicht weiter bringen, dem wird der Weg in die Werkstatt wohl nicht erspart bleiben. Nun denn aufgepasst, vielen von euch wird es helfen, was hier steht.

Außerdem sei vermerkt, dass jegliche Tipps hier aus Laverdasicht geschrieben sind und ich nur einen unvollständigen Umriss über die Vielzahl der Probleme geben kann, auch für Laverdafahrer.

Die meisten Grundsymptome und Lösungsvorschläge für Probleme sind sicherlich auch für Moto Morini, Guzzi, Ducati usw. anzuwenden. Im Einzelnen sollte man aber immer daran denken, dass Vergaser eine heikle Sache sind und ein kleiner Fehler im System zu Motor-(Kolben-)Schaden führen kann. Genauso kann es sein, dass sich durch die Behebung eines Problems ein neues anderes Problem einschleicht und zu Schäden führt. Zu gut Deutsch, wenn ihr an eurem Motorrad herumschraubt, müsst ihr auch die Folgen verantworten, auch wenn es eine Laverda ist. Außerdem immer daran denken und nicht leichtsinnig sein! Benzin ist leicht entzündlich. Funken, Glut und offenes Feuer fernhalten. Insgesamt Sicherheitshinweise der Hersteller beachten. Vor allem bei elektronischen Zündanlagen niemals den Motor drehen lassen, ohne die Zündkabel dabei auf Masse zu halten (Zündkerzen in die Zündkerzenstecker machen und diese z.B. auf den Motor legen), sonst kann die Zündbox kaputt gehen.

☞ Als wichtigstes Gut für Vergaserprobleme möchte ich jedem anraten, das Dellortovergaserbuch, das wir auch vertreiben, aus unseren Katalogen im Kapitel 0 unter der Bestell Nr. 0-92 zu bestellen. Es zeigt eindrucksvoll Funktion und Arbeitsweise eines Dellortovergasers; Grundwissen, das dringend erforderlich ist. (Leider nur in Deutsch erhältlich)

Wichtige grundlegende Dinge, die man wissen sollte

Läuft die Maschine nicht richtig und es ist vermutlich die Schuld des Vergasers, so muss grundsätzlich sicher gestellt sein, dass Grundeinstellungen und Synchronisation korrekt sind. Außerdem, dass der Vergaser sauber ist und keine Ablagerungen in Düsen oder feinen Kanälen hat. Leider genügt es meistens nicht, die Vergaser ein bisschen zu zerlegen und mit Benzin zu reinigen. Für hartnäckige Ablagerungen und Vergaserprobleme gibt es nur eines: Beheiztes Ultraschallbad mit Spezialreiniger.

Irgendwelche Mittelchen (Vergaserreiniger), die man z.B. in den Benzintank kippt und damit Rumfahren soll, helfen allerhöchstens vorbeugend. Hast du erst mal ein Vergaserproblem, das durch hartnäckigen Schmutz verursacht wird, helfen diese Additive auch nicht mehr oder nur ungenügend.

Ein falsch eingestellter Vergaser (Gemischeinstellschrauben Synchronisation) ist leicht zu beheben. Das macht einer Laverda in der Regel nicht viel, sie läuft halt unrund, aber sie läuft.

Ein verschmutzter Vergaser kann da schon einige Probleme verursachen, aber mit Ultraschall ist auch das in der Regel keine Sache.

Wenn meine Kunden anrufen, haben sie in der Regel schon alles probiert – ohne Erfolg. Und dann sind es auch meistens Probleme, die nicht so einfach zu lösen sind, wie z.B.:

- verschlissene Vergaser oder einzelne Teile davon
- Falsch bestückte Vergaser
- Abstimmungsprobleme, weil der Luftfilter gegen offene Ansaugtrichter gewechselt wurde oder andere Nockenwellen und Auspuffanlagen angebaut wurden
- Es ist aber auch möglich, dass eine Laverda jahrelang sehr gut läuft und auf einmal fängt es an und wird immer schlimmer bis fast hin zur Unfahrbarkeit Vergaserprobleme.

Obwohl der Vergaser korrekt eingestellt ist und auch optisch keinen Anlass gibt, Probleme zu verursachen, nichts am Motorrad verändert wurde, wie Luftfilter usw. läuft das Motorrad nicht mehr wie früher.

Ursache: Durch Verschleiß am Vergaser, Kolben, Ventile usw. verändert sich die Gemischaufbereitung so, dass sie nicht mehr passt. Wir hatten schon nicht nur einen solchen Fall, wo aus welchen Gründen auch immer plötzlich ein viel kleinerer oder größerer Zerstäuber nötig war, um den mittleren Bereich magerer oder fetter zu halten und schon lief die Maschine wieder, was allerdings trotz Lambdasonde und CO₂-Messgerät ein hartes Stück Arbeit ist.

Wichtige Details, die dir bei der Fehlersuche helfen können und dabei, Probleme zu vermeiden

☞ Achte weniger auf die Drehzahl des Motors, sondern mehr darauf, wie weit der Gasschieber geöffnet ist, so kannst du feststellen, ob das Problem eher an der Vergasernadel oder an der Hauptdüse liegt. Genau diese Dinge stehen sehr schön mit Bildern im Dellorto Buch drin. Ohne das Wissen dieses Buches habt ihr es sehr schwer, es ist fast ein Muss.

- ☞ Wenn du eines der beschriebenen Probleme hast, ist ein Bereich vielleicht entweder zu fett oder zu mager bedüst.
- ☞ Verändere immer nur eine Sache, niemals zwei gleichzeitig, taste dich langsam heran, auch wenn es sehr zeitaufwendig ist.
- ☞ Wähle immer eine Stärke Veränderung, z.B. die Hauptdüse mindestens 0,15 mm größer, danach 0,15 mm kleiner als die ursprünglich montierte Düse war. In eine Richtung muss es besser werden, in die andere noch schlechter. So findest du heraus, welches die richtige Richtung ist.
- ☞ Mit der Nadel ebenso Testfahrt ganz oben – ganz unten. Dabei muss eine geringfügige Verbesserung oder Verschlechterung bemerkbar sein damit man weiß, ob man eine andere Nadel wählen muss, die das Gemisch fetter oder magerer macht. Ändert sich bei krasser Veränderung eines Bauteils nichts an dem Problem, so hast du entweder das falsche Vergaserbauteil verändert oder es liegt überhaupt nicht am Vergaser sondern z.B. an einem lächerlichen defekten Kabel, das nur vibrationsbedingt bei bestimmten Drehzahlen zu Zündaussetzern führt.
- ☞ Auch wenn du überzeugt bist, es ist der Vergaser und du kommst da nicht weiter, denke doch mal scharf über die Elektrik nach. Verlege z.B. provisorisch zusätzliche Massekabel an Zündung, Motor, Rahmen usw.
- ☞ Wenn das Motorrad in einem bestimmten Bereich nicht richtig läuft mache nie den weit verbreiteten Fehler, die Hauptdüse zu vergrößern oder zu verkleinern. Die Hauptdüse wird nur zur Gemischaufbereitung gebraucht wenn die Vergaserschieber fast ganz geöffnet sind und bei Vollgas.
- ☞ Immer Vorsicht beim Rumprobieren. Zu lange mit abmagerndem Gemisch fahren gibt Kolbenschaden.
- ☞ Hast du deine Kompression am Motor schon mal geprüft? Auch so etwas ist wichtig.
- ☞ Starker Ölverbrauch des Motors kostet Leistung.
- ☞ Am Vergaser einstellen kannst du nur
 - Schwimmerstand (auf keinen Fall vernachlässigen)
 - Leerlaufgemischeinstellschraube
 - Leerlaufdrehzahleinstellschraube
 - Synchronisation der Vergaserschieber (dass die Vergaserschieber alle miteinander exakt gleichzeitig öffnen und schließen)
 Das ist nicht schwer. Bei falscher Einstellung gibt es in der Regel auch keine Motor-/Kolbenschäden.
- ☞ Wirkliche Probleme sind meist Fehler im Vergaser oder falsche Bedüsung
- ☞ Vergaser Abstimmen ist eine sehr schwierige Sache. Durch Altern der Vergaser muss man oft Bedüsungen, die jahrelang funktioniert haben, plötzlich verändern.
- ☞ Größenangabe der Düsen: z.B. 135 bedeutet, dass das Loch einen Durchmesser von 1,35 mm hat. Denke immer daran, dass jemand die Düsenlöcher aufgerieben haben könnte. Verlasse dich also nicht darauf, was auf den Düsen steht, sondern messe sie mit einer Düsenlehre.
- ☞ Wenn du nicht sicher bist, ob dein Motorrad zu fett oder zu mager läuft / wenn es bei einer bestimmten Gasschieberöffnung nicht gut läuft, so ziehe voll den Choke. Verstärkt sich das Problem, kannst du davon ausgehen, dass die Maschine sowieso schon zu fett läuft. Verbessert sich das Problem, so ist die Gemischaufbereitung zu mager. Verändert sich gar nichts ist zu prüfen, ob die Chokekolben überhaupt richtig schließen.
- ☞ Bei allen Symptomen, die auf zu fette Gemischaufbereitung hinweisen, sollte man zuerst überprüfen, ob die Chokekolben überhaupt richtig schließen bzw. der Dichtgummi im Kolben und die Feder in optimalem Zustand ist. Viele Vergaserprobleme kommen alleine daher.
- ☞ Immer Benzinhähne schließen wenn du die Maschine abstellst. Wenn die Maschine länger als zwei Wochen nicht gebraucht wird, mache dir die Mühe und lasse das Benzin an den Vergasern ab. Ziehe auch die Benzinschläuche von den Benzinhähnen ab wenn du nicht hundertprozentig sicher bist, dass die Benzinhähne in geschlossenem Zustand auch dicht sind. Du kannst um die Vergaser zu leeren die Maschine auch mit geschlossenem Benzinhahn im Stand so lange laufen lassen bis sie ausgeht. Man kommt ja nicht bei allen Motorrädern so gut ran wie bei einer Laverda ...

☞ Undichte Benzinhähe sind sehr oft schuld, dass über den Winter stehende Motorräder im Frühjahr nicht mehr anspringen wollen. Das Benzin verdunstet im Vergaser relativ schnell auch bei kälteren Temperaturen. Dadurch öffnet sich das Schwimmernadelventil und ein undichter geschlossener Benzinhahn kann Tropfen für Tropfen neues Benzin aus dem Tank in den Vergaser lassen, was wieder verdunstet. Zurück bleiben Ablagerungen des Kraftstoffes, die den Vergaser in der Funktion beeinträchtigen oder sogar unbrauchbar machen. Es ist sicher einfacher die Benzinschläuche abzuziehen, als im Frühjahr eine Vergaserkomplettreinigung durchzuführen.

☞ Es ist auch leider unbestritten, dass die heutigen bleifreien Benzine aufgrund ihrer Zusammensetzung sehr viel aggressiver sind als früher verbleite Benzinarten. Das hat man nicht nur schon einmal in Oldtimerzeitschriften gelesen, es ist auch meine persönliche Erfahrung, da ich heute Probleme habe, die ich früher mit meiner Sammlung von 20 Laverdas von 49 über 75, 100, 200, 250, 350, 600, 750, 1000 und 1200 cm³ nicht hatte. Vor allem die Benzintanks werden von den neuen Benzin stark angegriffen, auch wenn man sie ständig in Bewegung hält, darum rate ich dringend zu einer Tankversiegelung bevor es zu spät ist. Die Kosten für die Anschaffung eines guten gebrauchten Tanks sind wesentlich höher als die Investition in ein Tanksiegelset und einem Tag Arbeit.

☞ Genauso ist es billiger, Verschleißteile im Vergaser wie Nadel, Zerstäuber, Chokeykolben, Schieber usw. zu wechseln, anstatt ein Loch im Kolben zu riskieren. Auch Vergaser haben Verschleiß und irgendwann müssen auch da Neuteile hin.

☞ Zündung vorweg:

Wenn ein Motorrad Benzin und einen gesunden Zündfunken hat läuft es auch. Ist auf allen Zylindern kein Funken vorhanden, denke auch an lächerliche Sachen wie einen defekten Killschalter, dass die Zündbox keinen Strom hat oder nur eine Sicherung rausgefallen ist oder Korrosion an einem lächerlichen Kontakt.

Nur ein kleiner blauer gerader zwischen den Elektroden der Zündkerze verlaufender Zündfunke ist ein guter Zündfunke. Ist der Funke rund, sehr hell – fast weiß und stark hin- und herwandernd oder kommt er sogar zwischen dem Isolator und der Elektrode heraus, ist es ein schlechter Zündfunke (Kerze kaputt). Auch wenn die Zündkerze neu ist gibt es so was, austauschen!

Springt ein Motorrad sofort an, wenn man es anschiebt, aber schlecht bis gar nicht, wenn man den E-Starter verwendet, so ist womöglich die Batterie das Problem oder ein zu schwacher Magnetismus des Magnetrotors bei z.B. der HKZ Zündung der 1000er Laverda oder 3 ½er Morinis.

Ein weiterer Test kann sein, eine externe Batterie, z.B. vom Auto, zu verwenden. Mit einem Überbrückungskabel geht man direkt an den E-Starter und an den Rahmen, so dass der E-Starter direkt Strom von der Autobatterie bekommt. Zündung des Motorrades und Killschalter anschalten, Strom auf den E-Starter geben und versuchen, ob das Motorrad dann besser anspringt. Ist dies der Fall, so ist es ziemlich sicher, dass die Motorradbatterie für die Zündanlage zu wenig Strom übrig hat, wenn sie den E-Starter mit Energie versorgt.

Beachte unbedingt, wenn du vergebens versucht hast, das Motorrad zu starten, dass der Motor bereits „abgesoffen“ ist, d.h. die Zündkerzen dadurch defekt sind. Immer davon überzeugen, dass der Funken der Kerzen einwandfrei ist.

Symptome: Ein Zylinder scheint nicht richtig zu laufen, aber welcher? Dadurch mangelnde Leistung.

Mögliche Probleme: Zündkerze defekt, Zündkerzenstecker oder Kabel defekt, Zündspule oder andere Bauteile der Zündung im Zündsystem defekt oder natürlich ein Vergaser will nicht mehr.

Abhilfe: Welcher Zylinder läuft nicht richtig oder gar nicht mit: Kalten Motor starten und sofort darauf achten, welcher Krümmer heiß wird und welcher kalt bleibt oder deutlich langsamer heiß wird (Vorsicht, Verbrennungsgefahr!). Hat man einen schlecht laufenden Zylinder ermittelt, muss geprüft werden, warum dieser nicht mitläuft.

Tausche einzelne Komponenten wie Zündkerzen und Einzelzündspulen nacheinander systematisch untereinander aus. Sind mehrere Zündboxen vorhanden, tausche auch diese untereinander.

Wichtig: Immer nur eine Komponente nach der anderen tauschen, niemals mehrere miteinander, da man sonst nicht weiß, welcher Baustein kaputt ist.

Wenn nach dem Tauschen eines bestimmten Teiles nun plötzlich ein anderer Zylinder ausfällt, weißt du, dass dieses Bauelement schuld ist. Es gehört auch dazu, wenn es Not tut auch die Vergaser untereinander auszutauschen, da natürlich auch hier ein einzelner Vergaser nicht funktionieren kann.

Die Reihenfolge, in der man Teile tauscht, bleibt dem inneren Instinkt überlassen. Ebenso musst du immer logisch vorgehen, je nach Modell, ob du Unterbrecherkontakte einer einzelnen Zündbox oder mehrerer hast. Schon immer hat es sich für Schrauberanfänger bewährt, solche Aktionen mit Motorradkollegen zusammen zu machen, denn zwei Anfänger wissen immer mehr als einer. Und wenn man sogar zu dritt ist, sollte man nicht vergessen, etwas zu Essen und eine Kiste Bier zu kaufen. So eine Schraubnacht kann lange sein.

Vergaser

Problem 1: Das Motorrad startet schlecht bis gar nicht in kaltem Zustand; wenn der Motor warm ist, ist es viel besser mit dem Startverhalten.

Mögliche Ursache: Chokedüse im Vergaser verstopft oder generell Fehler im Chokesystem oder Vergaserschieber gehen nicht ganz zu.

Abhilfe: Chokedüse und alle im Chokesystem vorhandenen Kanäle prüfen und reinigen. Prüfen, ob alle Vergaserschieber komplett schließen. Außerdem solltest du versuchen, wenn du etwa Benzin direkt in alle Vergaser hinten hinein spritzt, ob das Motorrad dann zumindest kurz anspringt. Wenn ja, ist das ein Zeichen dafür, dass der Vergaser kein oder zu wenig Benzingericht bereit stellt.

Problem 2: Das Motorrad springt nur mit Choke an, auch wenn er warm ist. Sobald man den Choke raus macht geht die Maschine aus.

Mögliche Ursache: Leerlaufdüse zu klein oder verstopft, Gemischeinstellschraube zu weit eingeschraubt oder generell Leerlaufsystem durch Ablagerungen nicht funktionsfähig.

Abhilfe: Leerlaufdüse 0,05 mm oder sogar 0,10 mm größer wählen, Gemischeinstellschraube weiter raus drehen, Vergaser komplett zerlegen, reinigen (Ultraschall) und mit neuen Dichtsätzen zusammenbauen. Darauf achten, dass alle O-Ringe montiert werden.

Außerdem: Über Ansaugstutzengummis oder Flansche zwischen Vergaser und Motor könnte Falschlucht eindringen. Ist das Standgas sehr hoch, fällt nach kurzer Zeit ab und die Maschine geht aus, ist auch das in der Regel ein Zeichen dafür, dass zu wenig Benzin zur Verfügung steht oder der Vergaser Falschlucht zieht.

Problem 3: Das Motorrad springt gut an und hat auch Standgas, nur sobald man Gas geben will geht das nur unwillig oder der Motor stirbt ab.

Mögliche Ursache: Schwimmerstand viel zu niedrig, zu kleine oder verstopfte Leerlaufdüse, Gemischeinstellschraube zu weit eingeschraubt (zu mager) oder generell Leerlaufsystem mit Ablagerungen verschmutzt.

Abhilfe: Schwimmstand je nach Modell nach Handbuch korrigieren, Leerlaufdüse 0,05 oder sogar 0,10 mm größer wählen, Gemischeinstellschraube testhalber 1 bis 1,5 Umdrehungen mehr herausdrehen oder Vergaserkomplettreinigung.

Außerdem: Bei allen Vergaserproblemen ist darauf zu achten, dass die vom Hersteller vorgeschriebenen Vergaserbestückungen montiert sind. Eine Vergaserbestückungstabelle für alle 750er und Dreizylinder Laverdas findet ihr in unseren Katalogen ab Jahrgang 2002. Zu beachten ist immer, dass sich diese Angaben auf den Originalzustand beziehen was Luftfilter, Motor und Auspuffanlage betrifft.

Wenn man z.B. mit offenen Trichtern fährt statt mit Luftfilter, so muss man darauf achten, dass die Leerlaufdüse meist 0,05 oder 0,10 mm größer, die Hauptdüse 0,10 bis 0,15, manchmal sogar 0,20 mm größer gewählt werden muss.

Die Nadel ganz hoch hängen also den Chip in die unterste Kerbe stecken oder sogar eine ganz andere Nadel verwenden, Schwimmerstand so einstellen, dass 58 ml Benzin in jedem Vergaser drin sind (bei 32 und 36 mm Dellortos). Die Benzinmenge in den einzelnen Vergasern kannst du so messen.

Vergaser fluten, Benzinhähne schließen, einzelne Vergaser nacheinander unten öffnen, Benzin in kleinen Behälter laufen lassen und mit Messbecher, z.B. Spritze aus der Apotheke, Menge genau abmessen.

Problem 4: Das Motorrad startet, hat Standgas und man kann auch gut anfahren, nur wenn man mehr Gas gibt kommt keine Leistung.

Mögliche Ursache:

Merkmal für zu magere Gemischaufbereitung!

Du gibst Gas und es geht gar nichts, so als wenn man die Zündung unterbricht. Wenn man Gas zurücknimmt setzt Motorleistung wieder ein.

Merkmal für zu fette Gemischaufbereitung!

Du gibst Gas und der Motor ruckelt nur, wird ganz langsam schneller, vor allem wenn man ein klein wenig weniger Gas gibt. Plötzlich ist ein Punkt erreicht, wo der Motor Gas annimmt und er dreht hoch.

Abhilfe: Wenn Symptome für zu fettes Gemisch vorhanden sind: Neuen Zerstäuber und Nadel einbauen. Durch Abnutzung im 0,01 mm Bereich wird das Loch im Zerstäuber größer und die Nadel dünner. Der Ringspalt wird größer, so dass mehr Benzin hoch kommt. Dadurch läuft das Motorrad zu fett.

Wenn Symptome für zu mageres Gemisch vorhanden sind: Schwimmerstand kontrollieren, anderen Nadeltyp verwenden. Z.B. statt K1 mit K14 probieren, diese ist 0,03 mm dicker als K1. Eher in seltenen Fällen muss eine andere Größe des Zerstäubers gewählt werden.

Problem 5: Du fährst bereits sehr schnell im 4. Gang, schaltest in den 5. Gang und gibst weiter fast bis ganz Vollgas, die Maschine wird jedoch nicht schneller, eher sogar langsamer oder fängt nach kurzer Zeit zu ruckeln an. Du hast den Eindruck, wenn du bei Vollgas etwas das Gas zurück nimmst wird das Motorrad kurz eher sogar noch schneller.

Mögliche Ursache: Ziemlich sicher ist die Hauptdüse zu groß (zu fettes Gemisch).

Abhilfe: Die Hauptdüse 0,15 mm kleiner wählen und schauen, ob die Symptome weg sind.

Bestehen die Probleme absolut unverändert, liegt es an etwas anderem, z.B. schlechte Masse Motor-Rahmen-Zündung oder andere Probleme mit der Zündanlage, die schwierig zu finden sind. Es kann aber auch nur notwendig sein, eine andere Vergasernadel zu verwenden.

Werden die Probleme mit einer viel kleineren Hauptdüse massiv schlimmer, so ist die Hauptdüse jetzt sehr viel zu klein (Gefahr Kolbensschaden). Wechsle dann die ursprüngliche Hauptdüse gegen eine 0,15 mm größere aus. Sollte eine Verbesserung eingetreten sein, so gilt es zu ermitteln, ob sie ausreichend groß ist oder vielleicht noch größer sein muss, um nicht zu mager zu fahren.

Wenn z.B. eine 160er Hauptdüse drin ist und die Probleme mit einer 0,15 mm kleineren, also 145er Hauptdüse verschwunden sind, so gehe wieder 0,05 mm größer, also auf 150. Kommt das Problem geringfügig wieder, so wechsle wieder um 0,05 zurück auf 145. Läuft alles gut mit 150, mache die Hauptdüse nochmal 0,05 größer auf 155. Wenn immer noch alles gut läuft, lasse diese Größe drin, denn mit 160er Hauptdüse hattest du ja das Problem, ansonsten wechsle zurück auf 150, denn dann scheint dies die richtige Größe zu sein. Du musst vor allem diese Analyseverfahren verstanden haben, wie man durch Probieren und Feststellen, ob sich durch den jeweiligen Schritt die Laufkultur des Motors verbessert oder verschlechtert, herausfindet, ob der Motor zu fett oder zu mager läuft.

Das gleiche gilt auch für die Vergasernadeln. Sie haben in der Regel drei Höhenverstellmöglichkeiten. Außerdem gibt es z.B. für die 32-40 mm Rundschieber PHF Vergaser ca. 50 verschiedene Nadeltypen, was die Sache für einen Laien zweifelsohne etwas kompliziert macht.

Auch wenn es alles Geld kostet aber ohne ein entsprechendes Sortiment an Leerlauf- und Hauptdüsen und zumindest je einem anderen Nadeltyp Richtung fetter und magerer zu deiner vorhandenen Nadel brauchst du gar nicht erst anzufangen.

Man muss auch immer berücksichtigen, dass es Übergänge gibt, wo man z.B. eine Nadel mit einer dünneren Spitze nimmt oder eine größere Hauptdüse.

Ich hoffe, dem einen oder anderen helfen diese Ausführungen, Fehler zu finden und weiter viel Spaß zu haben mit einer Laverda oder anderem Motorrad.

Allein dieser Abschnitt Vergaser hat mich ganz schön gestresst. Mehrmalig geändert, Testpersonen zum Lesen gegeben, wieder geändert bis ich halbwegs das Gefühl hatte, dass es passt – es ist wahnsinnig schwierig, über solche Sachen zu schreiben und ich fahre doch lieber Laverda.

11000 km Laverdafahren!

So viele waren es dieses Jahr nur, das Wetter war einfach nicht so dauerhaft beständig. Da waren so Standardtermine wie alle Jahre wieder:

1. Mai Rally nach Italien

Wie immer Start nachts um 3.00 Uhr. Mit ca. 40 Motorrädern war die Konstanzer Elite bereit für den ersten Trip, der bei etwas Glatteis über Fluelen, Ofenpass über Bozen und Trento zum Monte Grappa führt zu Maurizio, wo auch alljährlich das Laverdatreffen stattfindet. Ab da hat es dann die restlichen sechs Tage nur noch geregnet, so dass der weitere Weg über Vicenza, Parma, La Spezia zum Endziel Levanto und der dortige Aufenthalt etwas feucht war. Zum Glück kennen wir dort in den Bergen versteckt den Cucaro Club, den wir jedes Jahr als Basislager in Beschlag nehmen. Anstatt unseren täglichen Passo Bracco Trainingsfahrten haben wir halt den ganzen Tag nicht geschaut, wer der schnellste ist, sondern wer am meisten Bier trinken kann. Außerdem waren Schäden an drei Motorrädern zu beseitigen, die Glatteisprobleme hatten und an vier Maschinen, die einem gemeingefährlichen, im Regen und Nebel nicht sichtbaren Absatz in der Straße 6 km vom Cucaro Club zum Opfer gefallen sind.

Manchmal ist es doch gut, wenn man langsam fährt dank WG-Mitbewohnerin als Sozia auf der 1000er Shark hinten drauf und Freundin mit 3 ½ Morini, sonst hätt's mich garantiert mit den anderen vieren auch über den Absatz gewickelt. Zum Glück war alles nur Materialschaden und die Fahrer waren alle freudig trotz Regen, denn es gab ja eine ganze riesige Kneipe, die jede Menge Getränke für uns eingekauft hatte.

☺ Fazit – nur lasche 1600 feuchte Kilometer, sonst waren es allein da schon 2500 trockene km – aber dafür gute Parties.

Pastice Rally Südfrankreich

Wie immer auch hier der harte Kern der Konstanzer Umgebung. 10 Tage kamen wir da überwiegend voll auf unsere Kosten und nach der 1. Mai Rally Wetter-Pleite konnten wir die Reifen rechts und links nicht nur im Grand Canyon du Verdun und der Ardeche bis an die äußerste Kante ausnutzen.

☺ 2738 Laverda 1000 Shark km, die echt Spaß gemacht haben.

Vezio Südschweiz bei Bellinzona

Auch hier bei geilem Wetter fuhr ich allein zu diesem Engländertreffen, das alljährlich dort stattfindet, um viele Freunde zu treffen. Der direkte Weg hin und zurück wären vielleicht 450 km gewesen; ich habe es geschafft, daraus 869 kurvige km zu machen und meine 750S von 1969 hat diese Fahrt sehr genossen, genauso wie einen kleinen Wochenendausflug nach Frankreich Anneau du Rhin an eine Rennstrecke hinter Colmar, wo das Bosee Team von Konstanz eine Veranstaltung hatte und diverse andere Kleinausflüge.

☺ Auch Engländertreffen sind finde ich sehr empfehlenswert, ihr solltet auch mal eines besuchen.

Noch mal Italien

Ende Juli ging's dann noch mal eine Woche zusammen mit Freundin, 750S und 3 ½ Morini Richtung Levanto, doch auch da wollten auf Grund des unbeständigen Wetters nur 1658 km zusammenkommen. Zumindest die Nächte waren meistens trocken, denn wir haben meistens im Freien geschlafen.

☺ Am Meer war es aber immer trocken und die Caipirinha, die wir da getrunken haben, hatten es echt in sich.

Frankreich Sommerurlaub

Das Highlight des Jahres 2002 – zwei Wochen und nur ein einziges Mal hatte ich aus Vorsicht den Regenkombi angezogen. Die anderen haben mich deswegen ausgelacht. 3167 km mit 1000 Shark. Start zu fünft am Samstag, den 24.8.2002. Erst mal das Laverda Club Schweiz Treffen, das zwischen dem Grimsel und dem Simplon Pass in den Bergen stattfand. Am nächsten Morgen, Anne und Christian Frühaufsteher fuhren schon mal los als wir anderen drei Dieter, André und ich noch unseren Rausch ausschliefen. Am Spätnachmittag ging es weiter für uns über großen S. Bernardo, kleinen S. Bernardo, Col de l'Iseran, Val du Mt. Cenin und Col de Galibiere, wo wir uns ein nettes Wiesenplätzchen zum Nächtigen suchten. Der nächste Tag (Montag) sollte uns bis zur Rennstrecke Ledenon bringen, wo das Bosee Team von Konstanz eine dreitägige Rennveranstaltung abhielt. Unsere Frühaufsteher waren auch an diesem Tag irgendwo zu früh aufgestanden und waren sehr früh und klatschnass in Ledenon angekommen. Unser Langschlafrythmus hat uns vor diesem sehr heftigen Gewitter mit Regen und Sturm, das den ganzen Tag auch über der Rennstrecke tobte, verschont. Wir haben nur noch wegziehende Wolken und nasse Straßen gesehen und kamen in der Dunkelheit oben auf der Rennstrecke an, wo schon alles ruhig war. Doch wir hatten Glück, keine fünf Minuten vor uns war meine Freundin, die mit einer Kollegin über Italien eine gemütliche Autofahrt nach Ledenon gemacht hatte, angekommen, so dass wir wieder jede Menge Proviant in Form von deutschem Büchsbier hatten. Dann zwei Tage zuschauen, wie die Jungs auf der Rennstrecke im Ring herumheizen, noch kräftig bei der Abschlussparty mitgemacht ging's weiter in die Ardeche, wo Dieter, der mit unglaublicher Geschwindigkeit fahren wollte, mit seiner XJ 900 erst mal stürzte und dabei alles verbogen hat. Er hatte nicht mit eingerechnet, dass ich ja drei Tage vorher (das war einer der drei lapidaren Schäden, die ich hatte) meinen Hauptständer hatte abschrauben müssen, da dieser aus Altersschwäche gebrochen war. Deswegen konnte ich auf einmal deutlich schneller mit mehr Schräglage um Linkskurven fahren, da ich einiges an Bodenfreiheit gewonnen hatte. Dieter hätte halt auch was abschrauben sollen, dann hätte er sich nicht selber aus der Kurve gehobelt. Na, außer einem verstauchten Daumen an der rechten Hand war nichts und in fünf Stunden Arbeit gemütlich am Flusslauf an der Ardeche hatten wir das Yamahateil so weit zusammengeflickt, dass es wenn auch mit krummer Gabel wieder einsatzbereit war. Weiter ging es kreuz und quer durch die Lande in Südfrankreich Richtung Italien über Straßen und Pässe, die selbst auf einer Landkarte 1:300.000 nicht einmal eingezeichnet sind. Darunter auch 28 km Schotterpass, wofür die FZR 1000 von André mit Vollverkleidung nicht ganz so gut geeignet war wie die Yamaha XJ 900 und meine 1000er Laverda. Auf jeden Fall war ein Offroad KTM Fahrer, den wir auf dem Schotterpassgipfel trafen, völlig schockiert, als er unsere Maschinen sah. Zwischendurch gab's aber auch mal Pause mit gemütlich am Meer sonnen und `ne Runde schwimmen. Leider war dann da irgendwo auf dem Wege nach Italien rüber nach Mandello am Comer See noch eine langgezogene Linkskurve, wo André mit der FZR 1000 als erster fahrend mit fast unglaublicher Geschwindigkeit auf nicht sichtbar rutschigen Untergrund kam. Dies hatte zur Folge, dass die Maschine links jetzt genau so verschrabelt war wie die rechte Seite (die hatte er schon so mitbekommen, als er die Maschine gekauft hat).

Und ungebremst ging's weiter kreuz und quer durch Italien bis bei der FZR die Benzinpumpe ausfiel. Mehrere Reparaturversuche brachten uns zwar noch bis Mandello, aber dann war endgültig Schluss. André feiert seit acht Jahren (seit seinem Dreißiger) seinen Geburtstag immer in Mandello im Al Verde, deswegen kamen insgesamt noch 28 Leute aus Konstanz, überwiegend mit Motorrad, dort hin, wo es mal wieder `ne fette Party gab. Tja und dann waren zwei Wochen verstrichen, 3167 km mehr auf dem Tacho, ein Satz Reifen vernichtet und zwei alte Japaner-Mopeds nicht mehr ganz taufersch.

☺ Fazit – Ein brillanter Urlaub, in dem meine Laverda 1000 mal wieder gezeigt hat, wo die Messlatte für italienische Motorräder hängt.

Treffen der Amical Laverda 750 in Frankreich bei Strasbourg

Dieses Treffen war ja mit ca. 290 km von Konstanz gerade mal um die Ecke.

Es war Freitag, der 25. Oktober 02. Es war das Wochenende, an dem Sturmböhen mit weit über 100 km/h angesagt worden waren und Regen ohne Ende. Ich zog schon in der Werkstatt den Regenkombi an und es war echt scheiße zum Fahren. Brutaler Seitenwind und Regen Regen Regen. Doch nach vier Stunden war ich am Zielort ca. 30 km hinter Strasbourg angekommen. Es war ein größeres Haus mit Massenlagern, Küche und dem Festsaal mit offenem Kamin, wo ringsherum von den ca. 35 Laverdafahrern alles mögliche hing, um wieder zu trocknen. Nach französischer Manier gab es ein vorzügliches 3-Gänge-Menü. Bier war gratis im Startgeld von 49 Euro inklusive und morgens um 4 Uhr musste ich mich dringend schlafen legen. Der Samstag war trocken, die Vormittagsausfahrt ließen ich und einige andere ausfallen. Während die anderen eine kleine Tour machten legten wir uns nochmal auf's Ohr bis sie wieder kamen. Ein gediegenes 3-Stunden-Mittagessen stärkte uns alle und es konnte zur Nachmittagsausfahrt gehen. Die Besichtigung eines Citroen 2CV Museums in der Gegend war eingeplant, wo es wirklich unglaubliche Mutationen der legendären Ente zu sehen gibt. Nach diesem Museumsbesuch ging es eine 8 km lange Kurvenstraße den Berg hoch und da kam es praktisch gleichzeitig zu den anderen beiden lapidaren Kleinigkeiten. Ich wusste schon lange, dass das rote Kabel (Plusleitung) an der DMC-Zündbox nicht mehr fest im Stecker saß, aber ich hatte schon vor mehreren 1000 km mal ein Stück Karton zwischen Zündbox und Rahmenseitendeckel geklemmt, was das Problem zuverlässig beseitigt hatte. Nun war aber der Karton, den ich schon ganz vergessen hatte, durch den Regen aufgeweicht worden, wodurch wieder ein Wackelkontakt entstand. Dieser führte zu einer gewaltigen Fehlzündung in der Auspuffanlage, wodurch es den Aluminiumtopf, der sowieso schon lange lose war, von

meinen speziellen Endtöpfen, die ich auf meiner 1000 Shark habe, runter sprengte. Die verlorenen Teile wurden mir von einem Holländer mit 750er Laverda fast unversehrt überreicht. Außerdem hat ein neues Stück Karton mein Kabel wieder gesichert. Am Abend zurück an unserem Stützpunkt gab es wieder hervorragende Genüsse des toporganisierten Treffens und ich ging etwas zeitiger nachts um 1 Uhr in meinen Schlafsack. Um frisch und munter am Sonntag bei sogar teilweise trockenem Wetter aber immer noch wahnsinnigem Sturm mit einem gut funktionierenden Karton an der Zündbox und einem fehlenden Aluendtopf nach Hause zu fahren.

☺ Fazit – War zwar echt feucht die Fahrt, insgesamt 582 km, aber passend zur letzten Ausfahrt 2002, denn wir hatten alle auch darauf geachtet, dass wir innerlich nicht trocken blieben.

Ich hoffe nur, dass ich es diesen Winter schaffe das zu machen, was ich schon letzten Winter machen wollte, nämlich meinen Auspuff reparieren, der ja nun ganz ab ist. Und überhaupt mal einen Komplettservice an meinem eigenen Motorrad, mit dem ich doch die meisten Kilometer im Jahr fahre, denn das habe ich bis auf Ölwechsel vernachlässigt. Aber da sieht man mal, wie gut so eine Baujahr 75 1000er doch ist.

Was ich auch hoffe ist, dass es mir gelingt, meine beiden 200er Laverdas fertig zu machen, denn mit denen wollte ich auch mal schon lange mit Freundin zusammen eine Frankreich-Italien-Tour von so 2500 bis 3000 km starten. Na im Frühjahrsrundbrief wenn er nicht wegen Zeitmangel ausfällt werdet ihr hören, ob ich es geschafft habe.

Ich suche mal wieder was!!

Oft gibt es Teile an Laverdas, die kommen auch aus der Autoindustrie oder sie sind auch an anderen Motorrädern anderer Marken verbaut worden. Wo ich noch nicht fündig geworden bin sind folgende Teile, die zur Zeit nicht mehr zu bekommen sind:

- 1.) **Leerlauflichtschalter:** Das gleiche Teil wird von 350 über 500, 750 und Dreizylinder Laverdas und sogar in den ganz neuen 650 und 668 Laverdas verbaut. Gibt's zur Zeit einfach nicht mehr, vielleicht weiß ja jemand von euch, wo man so was herbekommt was passt, bitte bei mir melden!
- 2.) **Kondensator für Unterbrecher 750er Laverda:** 0,25 Mikrofahrrad soll er laut Handbuch haben, davon gibt es auch jede Menge, nur suche ich einen, den man möglichst unkompliziert an die originale Unterbrecherplatte montieren kann. Wer was weiß, bin für jeden Tipp dankbar.
- 3.) **Blinker 1000 RGS, RGA und 1000 SFC:** Auch diese Teile sind von heute auf morgen Mangelware geworden. Nur ich habe noch kein anderes Motorrad mit solchen oder zumindest ähnlichen Blinkerfüßen und Außenteilen gesehen. Wer was weiß tut der Laverdawelt einen echten Gefallen, wenn er mir einen Tipp geben kann, denn mit so einem Blinker bleibt man beim Rangieren der Maschine doch mal schnell irgendwo hängen.

Was es in Kürze wieder gibt Oft finde ich ja selber gebührenden Ersatz für ein Laverda Teil. Eines ist z.B. der **Benzinhahn!**

Die 750er Modelle sowie die meisten 180° Modelle haben ja von original alle diesen würfelförmigen Alu-Benzinhahn mit einem 4 mm Durchmesser und ca. 3,5 cm langem Hebel zum Öffnen und Schließen des Hahns, den es schon ewig nicht mehr gibt. Seit Jahren behelfen wir uns mit dem Benzinhahn der Laverda 1000-120° Modelle, der eine ganz andere Form und Plastikhebel hat.

In Kürze also wieder lieferbar der alte Originalbenzinhahn rechts oder links. Allerdings ist er verchromt, was aber eher eine Aufwertung des Teils ist. Erfreulicherweise wird er unwesentlich (2-3 Euro) mehr kosten als die aus unseren Katalogen mit Plastikhebel. Genau kann ich es noch nicht sagen, da ich zu den Benzinhähnen noch passende Befestigungsmuttern machen lassen muss mit der richtigen Gewindesteigung, dass sie an den Laverdatank passen.

Speichenrädersatz für 180° und 120° Dreizylinder

Endlich wieder ab Lager lieferbar die Speichenrädersatz aus unserem Dreizylinderkatalog Kapitel 65.

Für 120° Laverdas kosten beide kompletten Speichenräder 1300 Euro.

Für 180° Laverdas kosten beide kompletten Räder inkl. Spezialbremsanker und Bremszange 1450 Euro. Die Radnaben sind aufwendig aus dem Vollen gedreht und gefräst und sind auch einzeln zu haben.

Radnabe vorn 454 Euro, Radnabe hinten 514 Euro.

Äußere Dichtmanschette für Kupplungskolben im Deckel

In unserem Dreizylinderkatalog Kapitel 72 Position Nr. 3, also Bestell-Nr. 72-3 die Dichtmanschette, die den Kupplungskolben rechts im Motordeckel vor Dreck schützt haben wir endlich einige aufgetrieben. Ein Stück Dichtmanschette mit O-Ring zum Abdichten des 31 mm Kolbens kostet 21 Euro.

Krümmer lange Version SF1-3!

Ihr kennt diese Krümmer aus unserem Katalog Kapitel 18, Bestell-Nr. 18-36 A und 18-37 A. Durch Verwenden dieser längeren Krümmer fällt die große Kammer unter dem Motor weg. Allerdings mit den kleinen Nachteilen, wie sie im Katalog dazu beschrieben sind.

Wir lassen gerade diese Krümmer in Ausführung Stahl-verchromt mit einem Verbindungsrohr vor dem Motor herstellen, ähnlich wie die der S und SF Modelle, Bestell-Nr. 18-55, 18-56 und 18-57, was diese kleinen Probleme verbessert. Das bedeutet, dass, wer ab nächstem Jahr diesen Krümmersatz bestellt, automatisch die neue Variante bekommt. Der Preis dafür ändert sich, steht aber noch nicht fest und wird aber in der Preiskorrekturliste aufgeführt sein.

Video Teil 1!

Nach dem unser legendäres Video Teil 1 vor ca. 1 Jahr ausgegangen ist und wir sicher schon 30 Stück im Rückstand haben, haben wir uns entschlossen, nochmal 100 Stück kopieren zu lassen. Diese werden bis Mitte Dezember fertig sein, also wer den noch nicht kennt, bei der nächsten Bestellung mit bestellen. Er hat bisher ca. 800 Leuten gefallen, die einen gekauft haben seit 1995. Leider wird er mit einem neuen Verkaufspreis von 22 Euro etwas teurer, da die Video-Kopierfirma in den letzten 3 Jahren etwas aufgeschlagen hat.

Video Teil 2

Ich denke nicht nur ein Mal im Jahr daran, ihn fertig zu machen. Über die Hälfte ist schon fertig, aber es wird wohl noch zwei oder drei Jahre gehen, sorry.

Der Video und das Buch vom Laverdawerk 50 Jahre Laverda!

Aus unseren Katalogen Kapitel 0 über die Geschichte 50 Jahre Laverda ist wieder lieferbar, genau rechtzeitig vor Weihnachten (leider ist dieser Rundbrief etwas spät dran, um es euch mitzuteilen). Das Buch, 168 Seiten, Bestell-Nr. 0-82, zum alten Preis von 76 Euro, der Video, ca. 20 Minuten, Bestell-Nr. 0-98 wird mit 24 Euro leider teurer, da Aprilia jetzt die Preise macht.

Zu verkaufen 5 x 180° Laverdas

Zur Zeit haben wir vier 1000 – 180° Laverdas mit Bosch Lichtmaschine und eine 1000 – 180° mit ND Lima und hydraulischer Kupplung zu verkaufen. Alle sind nicht fahrbereit, zum Teil nicht komplett, und zum Restaurieren, teilweise in sehr schlechtem Zustand. Die Preise zwischen 500 und 2400 Euro. Bei allen Maschinen müssen Neuteile im Wert von 1000 Euro mitgekauft werden, die zum Restaurieren ohnehin benötigt werden. Dies ist notwendig um sicherzugehen, dass sie restauriert und nicht geschlachtet werden. Ich hoffe, dass ich bis Ende Februar 2003 alles mal fotografiert habe, dann kann ich allen Interessenten, die es weiter zu mir haben, mal einen Satz Bilder mailen oder schicken.

650 – 668 Laverda

Wir haben gerade mal wieder so eine Laverda als 650 Formula komplett mit kaputtem Motor angekauft, so dass wir mit vielen Teilen aushelfen können, wenn es gerade mal was braucht.

LB 125 Custom Laverda

Der ultimative Laverda Cruiser ist komplett bis auf Chromhaltebügel hinten und das Rücklicht, läuft, Zustand 3, mit italienischen Papieren zum Richten an Bastler oder als Ersatzteillager für alle 125 mit Laverdamotor. Preis 200 Euro.

Zu verkaufen 1 x 750 SF Bj. 1972

Läuft, mäßiger Zustand, wurde mal von jemandem gerichtet, aber ziemlich anfängerhaft. Auspuffanlage fehlt. Sollte mal schön gerichtet werden. Preis 1500 Euro plus neue Auspuffanlage und Motordichtsatz. Bild gibt's hoffentlich auch Ende Februar 2003.

Preisänderungen generell

Erfreulicherweise ist in 2002 nicht viel teurer geworden. Außerdem können wir durch unseren riesigen Vorrat an einzelnen Positionen zusätzlich Preissteigerungen auffangen, da wir ja noch alten Lagerbestand haben.

Für die Artikel jedoch, wo das nicht geht, werden wir eine Preiskorrekturliste ab Ende Februar 2003 in unseren Internetseiten einfügen, die sich jeder ausdrucken kann, um sie zum 2002 Katalog dazuzulegen. So sparen wir alle Kosten mit den Katalogen.

Außerdem legen wir sie natürlich zu jeder Bestellung dazu, damit alle auf dem aktuellen Stand sind. Die Preise in unserem Internet-Shop sind immer auf dem aktuellen Stand (wenige Fehler, die manchmal passieren, vorbehalten).

Laverda Werk (Aprilia)

Im Jahre 2000 hat Aprilia ja Laverda gekauft, und da dieser Rundbrief so spät kommt werden die meisten schon wissen, dass Aprilia nun wirklich plant, mit dem Namen Laverda ein Motorrad zu bauen. Im Motorradheft Nr. 26 vom 6. Dezember 2002 konnte man eine Doppelseite begutachten. Außerdem gibt es im Internet unter www.laverda.it jede Menge davon zu sehen. Es wird sich zeigen wen das sehr futuristische Design und der 1000 cm³ V-Motor der Aprilia-1000 anspricht. Die breite Masse, so zeigte sich an einem Laverda-Event in Italien am 15. und 16. November 2002 mit über 100 Laverdisti, bei dem am Samstag Abend auch Ivano Beggio, der Chef von Aprilia, anwesend war und wo wir vorab schon mal fünf Dias dieser neuen Laverda sehen konnten, hätte eher an einem Dreizylinder-Motor Gefallen gefunden, aber es geht halt nicht alles auf einmal.

Laverda Event in Caorle bei Venedig

Wie gerade erwähnt wurde am 15. und 16. November 2002 vom belgischen Importeur und dem Laverda Club Veneto Italien ein großes Laverda Raduno durchgeführt. Über 100 Belgier und Franzosen, einige Holländer und ich als einziger Deutscher wollten sich dieses Programm nicht entgehen lassen. Freitag Morgen Besichtigung einer Aprilia Produktionsstätte in Scorze mit anschließendem Mittagessen in der Aprilia Kantine. Danach mit den beiden überfüllten Reisebussen zurück Richtung Carole, wo wir bei einem Mitglied des Laverda Club Veneto, der eine Weinhandlung besitzt, mal alles ein bisschen probieren konnten. Dann ging es in die zwei Hotels zurück und danach traf man sich in einer großen Pizzeria, wo ordentlich gefeiert wurde. Samstag Morgen wurden wir mit den Reisebussen zum Abfahrhafen der Touristenbote gefahren, wo für einen Venedig-Ausflug ein ganzes Boot für uns bereit stand. Dort am Hauptlandesteg

angekommen kam dann allerdings die feuchte Überraschung. Die Uferpromenade - und mehr - stand ca. 15 cm hoch unter Wasser. Nun, ich zog es vor, Schuhe und Strümpfe auszuziehen, die Hosen bis zu den Knien hochzukrempeln und los. Die meisten anderen versuchten es mit den großen blauen Müllsäcken, die jedem in die Hand gedrückt wurden, die allerdings auch meist gleich kaputt gingen, so dass alle etwas nasses Schuhwerk bekamen. Dieser Ausflug wäre ja ganz schön gewesen mit Sonne und warmen Füßen. Nach etwa einer Stunde zog ich es vor, mich in eine trockene Kneipe zu setzen. Da dann auch die Ebbe einsetzte und das Wasser zurückging, konnte ich zwei Stunden später mit Schuhen an den Füßen mal ein paar trockene Gassen von Venedig anschauen. Um 16 Uhr holte uns das Boot wieder ab, leider fehlten bei der Abfahrt noch vier Personen. Abends zum Galadinner mit sechs erlesenen Gängen waren sie aber wieder da.

Neben Ansprachen vom Aprilia Chef Ivano Beggio gab es tolle Laverda Videos zu sehen, aus allen Epochen Diavorträge und Pokalverleihungen der heldenhaften belgischen Laverda Cup Rennfahrer mit neuen 750er Laverdas. Die Unterhaltung war dank meines französischen Freundes Jean Paul zwar etwas kompliziert aber sehr lustig. Wir beide sprechen Englisch, so dass er mir alles französische in englisch mitteilte, alles italienische hat ihm ein Italiener, der französisch kann übersetzt, was er mit in englisch weitergab. Ich sag euch, nach jedem Laverda-Treffen wird mein Englisch besser, was sicher nichts schadet.

Fast alle der Belgier und Franzosen waren mit den beiden Flugzeugen gekommen, was alles in der Gesamtorganisation inklusive war. Ich selbst war mit einem gemieteten LKW unterwegs, da ich noch anderes vorhatte.

Gesamt über 2,5 Tonnen Laverdateile

Es war sowieso geplant, dass ich mit meinem 28 Jahre alten VW-Bus und Anhänger nach Italien zu dem Laverda Event in Caorle fahre, um bei dieser Gelegenheit 2 ½ 1000er Laverdas, die ich schon vor fast einem halben Jahr in der Gegend Padova gekauft hatte, abzuholen. Aprilia hatte mehrere Wochen vor diesem Event weltweit alle Händler benachrichtigt, dass sie das Teilelager für alte Laverdas auflösen wollen. Seit 1993 haben wir immer, wenn Laverda wieder einmal den Besitzer wechselte, größere Mengen an Ersatzteilen aufgekauft, doch dieses Mal gab es einen ganzen LKW voll, die größte Menge auf einmal, die wir je eingekauft haben. Da diese Teile gerade zu diesem Wochenende bei Aprilia fertig verpackt bereit standen und ich sowieso mit VW Bus (braucht 16 Liter Super Plus Benzin) fahren wollte und die Spedition für solch eine Menge sehr teuer ist, hatte ich kurzerhand einen LKW gemietet, der braucht nur 22 Liter Diesel und hat eine Heizung. Da ich so jede Menge Platz hatte, wie ich glaubte, habe ich gleich 7 Tage Italien eingeplant mit diesem Laverda Wochenende, habe eine Rundfahrt zu diversen Lieferanten gemacht und ausnahmsweise mal persönlich alles abgeholt. Bei der Rückfahrt über Österreich ergab das gesammelte Laverdagut bei der österreichischen Polizei, die mich auf die Waage zerrte, dass ich nicht einmal mehr ein einziges Ferreroküsschen hätte einladen können, sonst hätte es einen saftigen Strafzettel gegeben. War ohnehin eine heiße Diskussion, die aber zum Glück zu meinen Gunsten ausging. Nun, die Regale sind zur Zeit zum Bersten voll. Und der Vorrat dieser Teile wird dafür sorgen, dass sehr viele Teile die nächsten Jahre preisstabil sein werden.

Außerdem sind viele Sachen dabei, die wir bisher nicht liefern bzw. nicht mehr liefern konnten. Eine Liste von diesen Teilen wird irgendwann im Februar bei euch per Mail eintreffen.

Hier kurz aufgezählt einige der über 350 Positionen, die wir erhalten haben, wenn auch zum Teil in nur kleinen Stückzahlen vorhanden:

Alles 20-30 Jahre alte originale neue Teile: Tanks für 1000 und 1200, Rahmen 1000-1, 3CL, 1200 und 120° Jota, Motorgehäuse 180° und 120°, originale 32mm Vergaser, Armatureneinheiten 1200 TS, RGA, 120° Jota, RGS und 600 OR. Einzelne Tachos Meilen für 1200 TS, RGA und 120° Jota sowie einzeln die km-Zähl-Einheit in der Mitte. Gussräder für RGS und 1000 SFC und über 350 Positionen Kleinzeug, von denen das meiste ohnehin in unseren Katalogen aufgelistet ist. Was es aber gerade durch diese Lieferung wieder gibt, sind Schwingenschutzgummis für 1000 SFC, 600 OR und RGS, und fast alle Verkleidungsscheiben der Dreizylinder sind wenn auch beschränkt momentan im Lager. Wie erwähnt, Liste folgt per Mail Ende Februar, auch für Atlas 600 OR und 500 sind einige Sachen dabei.

Notplan für Januar 2003

☞ Teileversand

Da wir im Winter 2001/2002 6 Monate mit dem Euro zu kämpfen hatten und deswegen einige größere Aufträge mit äußerstem Verständnis von einigen Kunden auf diesen Winter verschoben wurden wollen wir in diesem Winter auch für alle, die noch Maschinen zu uns bringen wollen, unsere Kapazität massiv erhöhen, damit wir in diesem Winter hoffentlich noch mehr zufriedene Kunden haben. Deswegen wurde bereits seit dem 1. November 2002 der Versand aller Ersatzteile anders organisiert. Die Telefonzeit ist unberührt Montag bis Donnerstag 15 – 18 Uhr. Um aber den Versand rationeller durchführen zu können, was auch sehr gut klappt, werden nur noch Dienstag und Donnerstag Pakete gepackt und versandt. Dadurch entstehen natürlich längere Wartezeiten für euch, bis ihr unsere Teile habt. Aber wir waren der Meinung, dass dies im Winter doch eher zu verkraften ist.

Es zeigt sich, dass dieses System auch für uns funktioniert, denn sonst hätte ich unmöglich die Zeit gehabt, diesen doch recht umfangreichen Herbsttrudbrief zu schreiben, mit dem ich ohnehin trotzdem spät dran bin.

Ab 1. März 2003 wird der Teileversand dann wieder wie gewohnt täglich durchgeführt. Danke für euer Verständnis!

☞ Geschlossen

Ab 24.12.2002 ist unser Geschäft wie jedes Jahr bis einschließlich 12.1.2003 geschlossen (muss dringend noch 2 Motoren fertig machen). In dieser Zeit kein Ersatzteileversand. Danke wieder einmal mehr für euer Verständnis.

Telefonzeit

Ab Montag, den 13.1.2003 werden wir den ganzen Januar über, sollte es nötig sein auch im Februar 2003, die Telefonzeit reduzieren und nur Montag bis Mittwoch für euch da sein, von 15 bis 18 Uhr. So kann ich immerhin einen Tag mehr pro Woche an anderen wichtigen Sachen arbeiten.

Wir bitten euch wieder mal, einfach vermehrt schriftlich per Brief, Fax oder über unseren Internetshop zu bestellen und nur technische Fragen vorab telefonisch zu klären. Generell klappt das sowieso super, da in 2001 nur 53 % schriftlich bestellt haben, und in 2002 bereits 62 %, dies entlastet die Telefonzeit natürlich erheblich für wichtige technische Fragen.

Ab 1.1.2003 neue Vorschrift für Kreditkarten – wichtiges für ausländische Kunden

Bisher hat es genügt, uns die 16stellige Nummer und das Verfalldatum der Visa oder Euro/Masterkarte zu geben. Ab dem 1.1.2003 müssen wir zusätzlich, um eine höhere Sicherheit zu erhalten, die Kartenprüfnummer, die auf der Rückseite der Kreditkarte im Unterschriftenfeld eingedruckt ist, angeben.

Wir bitten euch also ab sofort bei jeder Bestellung nicht nur eure 16-stellige Nummer und das Verfalldatum der Visa oder Euromastercard anzugeben, sondern auch die Kartenprüfnummer (abgekürzt KPN) anzugeben, die auf der Rückseite im Unterschriftenfeld steht.

Nehmt am besten gleich mal eure Kreditkarte in die Hand und schaut euch diese Nummer an, dass nichts schiefgeht.

Ihr wißt ja, dass nur ausländische Kunden bis zu einer Höhe von 120 Euro mit ihrer Kreditkarte bezahlen können, da wir dann kleine Bestellungen kostengünstig als Päckchen verschicken können. Ab 120 Euro schicken wir per Nachnahme.

Da uns das wahnsinnig viel Zeit kostet, bei fast 2000 ausländischen Kunden Rücksprache zu halten wenn die Kreditkartennummer unvollständig angegeben ist, schicken wir solche Bestellungen einfach per Nachnahme raus. Bitte gebt also immer sehr sorgfältig und leserlich alle Daten der Kreditkarte an inkl. Kartenprüfnummer im Unterschriftenfeld der Kreditkarte. Nur wenn es bei euch klappt, können wir schnell und kostengünstig eure Teile verschicken.

Wenn ihr Probleme mit eurer Laverda habt helfen wir euch sehr gerne, aber beachtet dabei:

- Spart euch jegliche Form der schriftlichen Anfrage wie Brief, Fax oder sogar E-Mail. Die Erfahrung zeigt, dass so etwas nur direkt am Telefon einfach und unkompliziert gelöst werden kann. Spart euch also, womöglich seitenlange Briefe zu schreiben. Vielen Dank für eure Mithilfe.

Wir sprechen nur Englisch

Für unsere ausländischen Kunden gilt das mit dem Schreiben von Problembriefen, Faxen oder Malis sogar doppelt, denn es kommt noch dazu, dass ich selber zwar englisch sprechen kann, aber einen englisch geschriebenen Brief praktisch überhaupt nicht verstehe, geschweige denn selber englisch schreiben könnte.

Es gibt zwar Personen in unserem Team, die des englischen Schriftverkehrs mächtig sind, nur diese haben wiederum nicht das Wissen über Laverda, so dass eine Rückantwort eine zeitaufwendige Zusammenarbeit von zwei Personen wäre. Könnt ihr euch ungefähr vorstellen, was ich damit meine? Somit hätte ich den ganzen Tag mit solchen Sachen zu tun und unser weltweit zuverlässiger Ersatzteileversand würde wohl massiv Schaden nehmen.

Das ist auch der Grund, warum jegliche Anfrage nur eine Standardrückantwort bekommt. Bitte rufe Andy während der Telefonzeit an. Meine zuverlässigen Helfer haben vor allem dafür zu sorgen, dass ich selbst außerhalb der Telefonzeit 100% produktiv arbeiten kann, denn nur so und darum sind wir so zuverlässig und schnell mit unserem Ersatzteileversand. Nur weil im letzten halben Jahr eine massive Zunahme von Problemanfragen vor allem per E-Mail zu verzeichnen war möchte ich das hier noch mal erwähnen.

Bisher hat dieses System hervorragend funktioniert und wird mit eurer Mithilfe auch weiter so gut funktionieren.

Denn ihr wißt ja – nur wenn es bei euch klappt, kann es auch bei uns klappen! Und weltweit muss ich allen sagen, jede Firma könnte stolz sein, solche tollen Kunden zu haben wie wir, mit denen man gut zusammenarbeiten kann.

Dickes Lob an euch alle da draußen!!

Wir danken an dieser Stelle für euer Verständnis und eure tolle Mitarbeit, denn nur, weil ihr unsere Rundbriefe aufmerksam lest und alle wichtigen Sachen beachtet, klappt alles so gut, was euch wieder zugute kommt.

Hiermit sind wir am Schluss angekommen und wünschen allen Laverdisti forza Laverda, schöne Weihnachten, ein gutes Ende 2002 und einen guten Start in 2003.

Es grüßen Andy, Alfred, Anne, Louis und Rolf