

L A V E R D A R A C I N G T E A M K O N S T A N Z

D A S L A V E R D A - P A R A D I E S

Andy Wagner
Oberlohnstr. 3 (Im Neuwerk)
D-78467 Konstanz
Tel. 0049-(0)7531/61198
Fax 0049-(0)7531/53737
Internetshop: www.laverda-paradies.de



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

MEGA-HERBST RUNDBRIEF 2004 geschrieben von Andy

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

D - Bitte gib uns unbedingt deine E-Mail Adresse wenn du noch nie unsere Info Rundmails erhalten hast!
GB - Please give us your e-mail address if you haven't received our info mails so far
F - Indique nous s'il te plaît ton adresse e-mail si tu n'as jamais reçu nos e-mails d'information !

Liebe Laverda Freunde

Den letzten Rundbrief haben wir im Herbst 2002 geschrieben, deshalb wird dieser besonders aufwändig und ausführlich sein. Hier endlich neues über:

- Warum keine Zeit war für Rundbriefe (unsere Großbaustelle)
- Tipps und Tricks über:
 - Kolbenringe montieren
 - Reifenwahl für Laverda
 - Gelbatterien
 - Zahnriemen als Primärtrieb im Dreizylinder Motor
- Neue Teile, die es endlich wieder gibt
- Laverda Saison 2004 mit über 16000 km:
 - Mai Rally
 - Pastis Rally
 - Classic Bol d'or
 - Das neue Werner Rennen Rötger Feldmann mit Red Porsche Killer und Andy Feldmann mit Dolmete mit 24 Kettensägenmotoren Live dabei

Dieser Rundbrief ist wie alle älteren auch in unserem Internetshop herunterzuladen. Alle Bilder könnt ihr dort in Farbe und schön groß ansehen!

300 m² Werkstattumbau: Deswegen gab's fast 2 Jahre keinen Rundbrief!

Das Leben kann so schön sein, sowieso mit einer Laverda, aber halt manchmal auch anstrengend. Aber alles geht vorbei.

Unsere Werkstatt befindet sich seit nunmehr 17 Jahren in dem alten dreistöckigen Fabrikgebäude (ehemalig Stromeyer Zeltebau), das eine vermietbare Fläche von 8500 m² hat und wo wir mit unserem Laverdageschäft mit 300 m² die zweitgrößte Einzelfläche einnehmen. Dieses Gebäude trägt seit Jahren den Namen „Neuwerk“. Eigentlich sollte das Gebäude wegen einer kleinen Autobahn durch Konstanz abgerissen werden. Nach einem zweijährigen Kampf gegen Bund, Länder und Politiker insbesondere in Konstanz haben wir es mit unserem damals gegründeten Verein, der in eine Genossenschaft gewandelt wurde geschafft, dieses Gebäude im Jahr 2000 kaufen zu können. Und sie haben die kleine neue vierspurige Straße wegen uns zwei Meter in den fertigen Plänen verrücken müssen. Wir „Neuwerker“, wie wir in Konstanz genannt werden, dazu gehören 80 Genossenschaftsmitglieder und fast 100 externe Privatmieter, haben gezeigt, dass man auch das Unmögliche möglich machen kann.

Diejenigen, die schon mal hier bei uns waren, kennen noch den alten grauen Fabrikkasten, der inzwischen nach 3 Jahren in Eigeninitiative durch unsere eigenen im Neuwerk ansässigen Firmen wie Architekten, Heizungsbauer, Schreiner, Elektriker usw. fast fertig saniert ist. Die neue Farbe des riesigen Gebäudes in einem knalligen Orange-Rot (Laverda-Orange) war nicht mal meine Idee, aber ich habe sie bei der Abstimmung unserer 80 Genossen tatkräftig unterstützt gegen die, die es grau oder ockerfarben haben wollten.

Bild 1: Das alte Neuwerk 1999 Südseite mit Laverda-Paradies



Bild 2: Das neue Neuwerk 2004 knall Laverda Orange



Im Zuge dieser Gebäudesanierung musste jeder einzelne seine Fläche ebenfalls nach eigenen Bedürfnissen umbauen. Da unser Laverda Paradies schon immer im Gebäude mit ca. 240 m² auf 4 Orte verteilt war und jetzt endlich die Möglichkeit da war, durch Umziehen der einzelnen Betriebe eine Fläche am Stück zu erhalten, war ich gezwungen, rund 300 m² neue Fläche komplett neu zu gestalten. Neue Fenster, Heizung, Wasser und Elektroanschluss war von unserer Genossenschaft, an der wir alle Anteilhaber sind, organisiert. Die restliche innere Infrastruktur blieb jedem selber zu erledigen.

Start war überraschend 3 Monate früher als geplant am 16. Juni 2003. Ab diesem Tag habe ich Montag bis Sonntag bis zur totalen Fertigstellung am 20. Dezember 2003 über 6 Monate jede Woche mindestens 100 Stunden auf meiner Baustelle gearbeitet.

Bild 3: Motorradlager im Laverda-Paradies 28 Laverdas von 1954-1983



Bild 4: Werkstattbereich des Laverda-Paradies mit 3 Hebebühnen und Maschinenbereich



Ansässige Firmen im Neuwerk erledigten das Mauern einiger Zwischenwände, das Verputzen von ca. 600 m² Wandfläche, Installation der sanitären Anlagen und Schlosserarbeiten. Den Rest wie Böden mit bewährtem Aluminium Riffelblech auf ca. 120 m² Werkstatt und Bürofläche sowie Betonfarbe für die restlichen 180 m², Kabel verlegen und verdrahten sowie das Verspritzen von ca. 250 l altweißer Dispersionsfarbe auf Wände und Decken und natürlich die Einrichtung war meine Arbeit.

Um den Ersatzteileversand während des Umbaus nicht zu beeinträchtigen haben wir das Teilelager, das die ganzen Jahre auf 3 Flächen verteilt war, in das Hochregal einer High Tech Logistikfirma eingeräumt, die für uns den Versand erledigte. Dies hat so hervorragend funktioniert, dass wir mit dieser Firma einen längerfristigen Vertrag gemacht haben. Ändern für euch tut sich dabei gar nichts, oder habt ihr einen Unterschied gemerkt in den letzten eineinhalb Jahren, seitdem wir das so machen?

Bild 5: Bürobereich mit weltweiter Schaltzentrale



Bild 6: Alfred und Andy in Alfreds Motoreninstandsetzungsbereich



Ihr bestellt wie gewohnt, wir fragen nach bei euch wenn wir der Meinung sind, dass ihr vielleicht was falsches bestellt haben könntet, und geben nur noch den korrekten Auftrag mit Rechnung elektronisch an unser Hochregal weiter, wo in Stoßzeiten bis zu 3 Leute zur Verfügung stehen, um sicher, zuverlässig und schnell die im Jahr 2003 fast 8000 Pakete weltweit zu versenden. Im Übrigen fährt der Chef dieser Logistikfirma natürlich neben diversen anderen italienischen Motorrädern auch Laverda.

Bild 7: Internes Lager, 2 von 8 Regalen für den Werkstattbedarf



Auf den eingefügten Bildern 3 – 7 könnt ihr euch einen kleinen Eindruck über unsere neu aus dem Boden gestampfte Werkstatt machen, die keine meiner Wünsche offen lässt und nicht nur Platz für 3 Hebebühnen hat. Außerdem Bild 1 + 2 von unserem riesigen Neuwerkprojekt, was zwar wie es normal ist viele Probleme aufwarf, doch wir Neuwerkler ziehen zusammen an einem Strang und arbeiten mit- und nicht gegeneinander und nur so ist es möglich, so ein gigantisches Projekt zu bewerkstelligen, was unterm Strich so erstaunlich gut geklappt hat, dass sogar das Fernsehen und eine führende Schweizer Wirtschaftszeitung sich mit unserem Projekt ausgiebig befasst haben. Wer mehr über das Projekt Neuwerk wissen will, kann im Internet unter www.neuwerk.org unsere Seiten durchstöbern. Das Leben hier hat sich natürlich verändert, aber wir sind alle stolz darauf, was wir geschaffen haben. Und zu allen Firmen, Künstlern und Privatleuten, die schon lange hier im Neuwerk sind, gibt's jetzt

zur bisherigen Neuwerkbar und Multifunktionsraum noch eine eigen von Neuwerkler geführte Kantine dazu. Außerdem im Keller zusätzliche 10 Proberäume und einen mit der Stadt Konstanz und Jugendzentrum errichteten Jugendfetenraum. Nicht zu vergessen unseren unter eigeninitiative nur für Neuwerkler zugänglichen Zigaretten-, Bier-, Cola-, Kaffee- und Süßigkeitenautomaten. Denn die Nächte sind manchmal lang im Neuwerk.

☺ Und da wir hier im Neuwerk unsere eigenen Chefs sind gibt es unter anderen den berühmten Satz „niemand hat Recht auf Ruhe im Neuwerk“, wobei wir trotzdem aufeinander Rücksicht nehmen. Wir sind eine 80köpfige Familie, die sich unterm Strich sehr gut verträgt.

Wegen dieser echt harten Baustellenaktion im Jahr 2003, wo ich außer Mai- und Pastisrally und das große Laverdatreffen im Simbach gesamt nur 6000 km Laverda gefahren bin, wollte ich es mir im Jahr 2004 etwas entspannter machen, was mir mit über 16000 km mit der RGS, 75 cm³ von 1954 als Stadtmoped, 250 Chott und anderen Maschinen gut gelungen ist.

Im Übrigen hier noch einmal erwähnt! Unsere Adressänderung von „Reichenastr. 186“ in „Oberlohnstr. 3 (im Neuwerk)“ hängt eben nur mit der neuen Straßenführung um das Neuwerk zusammen. Da die Zufahrt nur noch über die Oberlohnstraße möglich ist hat die Stadt Konstanz dies mal eben geändert.

Saison 2004

1.-Mai-Rally nach Italien nach Levanto bei Genova zum 25. Mal

Leider nur mit insgesamt mäßigem Wetter waren es in 8 Tagen nur 2594 km, von denen die Reifen meist auf regennassen Bergstraßen der dortigen Umgebung fuhren. Von knapp 40 Motorrädern gab es dieses Mal eine recht hohe Ausfallquote

- Gogo mit Kawasaki Mach 3 Getriebeschaden
- Elke mit V50 Guzzi Ventilabriss
- Jörg mit Yamaha RD 350 LC ein Kolbenstück abgebrochen

- Wolfi normal mit Triumph Bonneville unterwegs hatte seine im Internet erstandene Yamaha RD 350 LC getestet. Das Ende war fürchterlich. Die Einzelteile des Kolbens schüttelte er aus dem Auspuff heraus. Da sie nur 250 € gekostet hat, hat er sie gerade vor Ort verschrottet, die anderen kamen mit den 3 Begleitfahrzeugen mit zurück.

☺ Unterm Strich aber doch eine sehr lustige Rally wie immer.

19. Rally Pastis nach Südfrankreich „Grand Canyon du Verdon“ und Ardeche 9.-27. Juni 2004

Meine Lieblingsveranstaltung und mit 14 Tagen Sonne ein Traum mit 4634 RGS Kilometern Wenn auch dieses Mal mit erstmaligem KO der Laverda wegen des Zahnriemenkits, den ich von einem deutschen Hersteller gekauft hatte und der die originalen bewährten Ketten des Primärtriebs ersetzen sollte.

Laut des deutschen Herstellers gab es noch keine wirkliche Langstreckenerfahrung, so wollte ich dies einmal testen wie schon so vieles, ob es gut oder schlecht für eine Laverda ist.

Die allermeisten Fahrten des Jahres dienen nicht nur der Erholung, sondern es werden immer irgendwelche Sachen ausprobiert, sei es 6 verschiedene Bremsbelagsätze, die nacheinander gewechselt, eingebremst und ausgiebig geprüft werden, oder neues Bremsscheibenmaterial, Getriebezahnräder, die ich bauen lasse, oder vor vielen Jahren die Entwicklung unserer 10 mm Ölpumpen, die erst mal über 20000 km gefahren wurden, bevor sie in größerer Stückzahl produziert wurden, und Dutzende von anderen Teilen, die je nach Einsatzzweck minimum 5000 km, meistens aber 10000 km und mehr über 1 oder sogar 2 Jahre getestet werden, bevor was verkauft wird.

Am Wochenende vor der Pastis Rally machten wir mit 5 Maschinen einen kleinen Wochenendausflug nach Frankreich ins Elsass an eine Rennstrecke. Sie heißt Anneau du Rhin und dort veranstaltete das Bosee Team aus Konstanz ein Renntraining. Gesamt ca. 550 km Hin- und Rückweg bei mäßiger Außentemperatur und zügiger Fahrweise waren kein Problem für den Zahnriemen.

Dann am Abend des 9. Juni 2004 war Start mit gut 30 Motorrädern zur Pastis Rally. An diesem Abend galt es die erste Etappe ca. 350 km bis kurz vor die französische Grenze auf der Schweizer Autobahn bis zur Raststätte Le Cote zu fahren. Das Begleitfahrzeug mit Bier, Grill und Würstchen war schon da, als wir nachts ca. 0.30 Uhr ankamen, und nach einer sternklaren Partynacht ging's am nächsten Tag weiter. Wir formierten uns in einem 6er Pulk; Bea mit Clubman-Honda, Christiane mit KTM, Dieter mit XJ 900, Lutz mit Gilera 600, Axel mit Yamaha TRX und ich mit Laverda RGS 1000. Die restlichen 40 km Autobahn bis zur Grenze und dann Landstraße bis Annecy und ab in die Berge über Col de Marais auf kleinen Bergstraßen über St. Francois Lougchamp, La Camare zum Col du Galibier. Da passierte es nach ca. 250 km weiterer Fahrt - beim Beschleunigen an zweiter Position liegend schnellte die Drehzahl in die Höhe ohne Vorwärtstrieb. Ich ließ mich rechts auf ein Schattenplätzchen rollen, da mir schon klar war was passiert war – der Zahnriemen hatte aufgegeben. Zum Gelächter meiner lieben Kollegen und Kolleginnen lehnte ich die Maschine an einen Baum und fing an, den heißen Primärdeckel mit Zündung des 120° Motors abzuschrauben. Als der Deckel unten war großes Entsetzen: der Riemen war nicht gerissen, er hatte viel schlimmer auf über 2/3 des Umfangs keine Zähne mehr. Diese lagen kleingebröselnt im Primärbereich verteilt (siehe Bild 8).

Bild 8: Zahnausfall im Primärtrieb der 1000 RGS

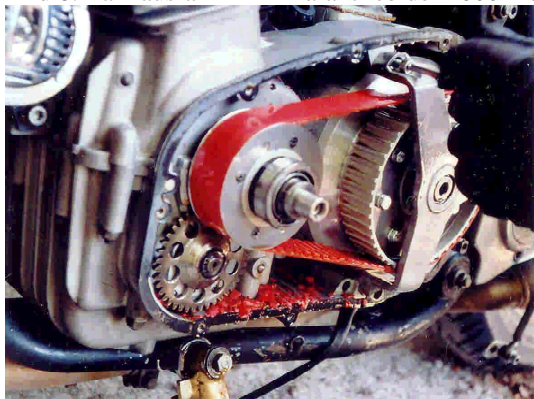


Bild 9: Lustige Lästerrunde – der zweite Zahnriemen ist kaputt



In Form von sicher 150-200 kleinen Stückchen fummelten wir die kleingebröselten Zähne des Zahnriemens heraus, was über 1 Stunde in Anspruch nahm. Zum Glück hatte ich weil ich dieser ganzen Sache nicht wirklich getraut hatte einen Ersatzzahnriemen mitgenommen. Ich montierte diesen unter weiterem Gelächter meiner lieben Kollegen wie lange der wohl halten würde. Endlich ging es weiter. Zwei Fragen quälten mich:

- 1) Wie lange würde dieser Riemen wohl wirklich halten und
- 2) Wie viele Zahnriemenstückchen waren wohl durch das Loch in der Alu-Trennwand gefallen, die den Primärtrieb vom Getriebe trennt. Aber hier war ich relativ sicher, da ich den Motor sofort abgeschaltet hatte, dass das wohl keine Gefahr für Lager usw. sein dürfte.

Keine 50 km später fehlten plötzlich 3 Leute von uns. Wir hielten an. Bald kam Dieter und meinte, es gibt Probleme mit der Clubman Honda von Bea. Wir fuhren zurück. Recht schnell war klar, der 500er Einzylindermotor hatte einen Pleuellagerschaden. Wir schleppten die Maschine in das Dorf nur 1 km entfernt. Bea, die sehr gut französisch kann, deponierte die Maschine mit Schlüssel und Papieren bei einer Kneipe, wo die Honda sicher stand, bis sie irgendwie abgeholt würde. Das Gepäck von Bea wurde auf die übrigen 5 Motorräder verteilt, sie selbst durfte auf Dieters XJ 900 Platz nehmen.

Da Dieter mit Sozia nicht so schnell fahren wollte fuhren wir ein ganzes Stück langsamer als die anderen, auch, um meinen Zahnriemen zu schonen.

Doch dann passierte es – der zweite Zahnriemen hielt trotz äußerst vorsichtiger Fahrweise gesamt 218 km. Dieter zog mich noch ca. 1 km auf ebener Strecke bis zu einem idealen Rastplatz mit Tischen und Bänken, das war's. Bea stieg als Sozia ab und Dieter startete mit unglaublicher Geschwindigkeit, um den anderen Bescheid zu geben. An dem Platz 25 km vor Gap stand ein einzelnes Haus. Bea ging dort hin und klärte für mich, ob ich die Maschine auf seinem Grundstück etwas sicherer als an der Straße abstellen könnte, was kein Problem war. Die anderen waren derweil auch wieder alle da um mit wieder einmal großem Gelächter (siehe Bild 9) zu beraten, ob sie nur die Rallybiervorräte, von denen ich einen Teil in Form von 2x5 Liter Fässern bei mir hatte, oder mich mitnehmen sollten, da mit nur noch 4 Motorrädern der Platz langsam ausging. (Ab Annecy ist in der Regel kein Begleitauto mehr dabei, so dass größere Mengen Bier und Würstchen auf die Motorräder verteilt werden müssen.)

Bild 10: Andy Wagner auf KTM (danke Christiane)



Ich hatte Glück, sie wollten mich mitnehmen. Nur mein Schlafsack, Isomatte und der Regenkombi wurden verteilt auf die Motorräder, der Rest blieb bei meiner Laverda. Ich selbst hatte nur die Möglichkeit, auf der LC4 620 KTM von Christiane mitzufahren unter der Bedingung, dass sie ein Foto davon machen darf als Beweis und weil ich sie immer auslache wenn das Teil nach dem 10. Mal Kicken immer noch nicht an ist. Ok, so soll es sein (hier das Bild 10). Christiane ist zwar eine mit locker 184 cm große schlanke Frau, aber sie überließ mir das Fahren und setzte sich selbst hinten auf. Bei der weiteren Fahrt bis zum nächsten Endziel Moustiers – St. Marie stellte ich fest und muss hier sagen, so eine KTM LC4 620 fährt sich selbst mit einer 184 cm großen Sozia gigantisch. Alleine durfte ich es leider nicht ausprobieren. Und ich muss hier zugeben, manchmal habe ich die KTM ankicken können, aber meistens habe ich nach dem 5. – 6. Versuch aufgegeben und das

Ankicken dann Christiane überlassen, die mich auslachte (nie wieder werde ich lästern wenn sie am Kicken ist, versprochen Christiane!). Sehr spät nachts gegen 23 Uhr war es schon mit den ganzen Pannen und wir haben an unserem Spezialplatz im Wald noch tüchtig mit allen ca. 40 Rallyteilnehmern gefeiert und einige 5-Liter Fässer Bier geleert.

Am Freitag ca. 11 Uhr morgens hoch nach Moustiers zum Frühstück und dann erst mal telefonieren nach Konstanz zum Laverda Paradies, um Teile zu bestellen, das ist mir ja noch nie passiert. Die originalen Teile des Primärtriebwerkes mit Kette lagen schön in einer Plastikkiste in meinem Privatregal, wo sie mein Mitarbeiter hervorholte.

Es gab nur ein Problem; selbst mit DPD oder UPS Express hätte wegen des Wochenendes und der äußerst abgelegenen Lage meines Standortes das Paket mit allen originalen Ersatzteilen und etwas Zusatzwerkzeug 3 – 4 Tage gebraucht. So rief ich Ali in Konstanz an, ein Neuwerkler der Husqvarna fährt, und dessen Motor wegen Motorschaden noch nicht zur Rally fertig war. Der erklärte sich sofort bereit, ins Auto zu springen und gegen Benzingeld die ca. 750 km zu mir zu fahren. Außerdem konnte er auf dem Heimweg die Clubman Honda von Bea mitnehmen, die noch in den Bergen stand.

Samstag Nachmittag war Ali da und ich fuhr als Sozius auf Axels TRX die 150 km zu meiner Laverda. Deckel runter, die gleiche Scheiße noch mal – die Zähne waren am Zahnriemen abgefallen – alles reinigen, originale Teile mit zwei zuverlässigen Einzelketten und schon rauschten wir wieder nach Moustiers zu den anderen. Seither liebe ich das leise Geräusch der Primärketten. In dieser Nacht gab es natürlich viel zu feiern.

Am Rande sei vermerkt, dass diese Benzinkosten von Alis Bus 175 € da ich das Problem vorab mit meinem ADAC geklärt habe, voll gezahlt und mir zurücküberwiesen wurden.

☺An dieser Stelle Lob für den ADAC, den ich zum Glück schon über 12 Jahre und über 100000 Laverda km nicht mehr gebraucht hatte.

Der Pastisrally Zahnriementest war also beendet und wir fuhren noch bei bestem Wetter viele viele Kurven.

Zuhause ließ ich aus Sicherheitsgründen Öl ab. Ölfilter und Steuerkettenhalter entfernen um zu sehen, ob noch Reste des Zahnriemens im Motor waren.

Mit einem geliehenen optischen Endoskop sah ich im Motor noch einige Gummitrümmern des Zahnriemens liegen, die ich mit viel Gefummel herausholte. Unterm Strich noch mal Glück gehabt. Wieso weshalb warum das passiert ist siehe in diesem Rundbrief bei „Zahnriemenkitt im Primärtrieb nein danke“. Bis jetzt sind mir 4 Leute bekannt, wo der Zahnriemen Ärger gemacht hat und 3, bei denen er noch hält.

Was für einen Grund gibt es eigentlich etwas auszuwechseln, was hervorragend funktioniert?

☺Trotzdem eine super Zahnriementestfahrt mit 14 Tagen absolut regenfreiem Wetter und mit Ketten im Primärtrieb braucht man auch den ADAC nicht mehr.

1. Classic Rally am 2.-4. Juli 2004

Da wir in Konstanz große Freunde von Rallys sind wurde für 2004 die erste Classic Rally am Wochenende des 2.-4. Juli gestartet. Bedingung: Motorrad muss mindestens 20 Jahre alt sein, was sicher kein Problem ist, da die meisten bekannten Konstanzer von britischem und italienischem Material abgesehen auch nur älteres japanisches Material fährt.

Wir waren zwar nur 12 Leute, aber 4 davon waren mit Laverdas unterwegs. So startete abends 19 Uhr über dem Splügenpass die 1. Classic Rally nach Mandello am Como See. Ca. 10 km vor Chiavenna gibt's ne Kneipe in den Bergen, wo wir nachts kurz vor Mitternacht eintrafen und zwei Stunden später besuchten wir unseren Schlafplatz gut versteckt an einem Fluss im Wald.

Keine Ahnung, auf welchen Straßen wir dann in den Bergen östlich des Comer Sees am Samstag ca. 340 km nach Mandello gefahren sind, da sie überwiegend auf keiner unserer Karten verzeichnet waren (1:500000 Maßstab). Eine harte Nacht an der „Conti Bar“, wie wir sie nennen, schlafen am Strand unterhalb und nach dem späten Frühstück wieder heim. So standen am Sonntag Abend wieder 1050 km mehr auf dem Tacho.

☺Klasse Idee von Christian, diese Rally zu erfinden, wo er selber nicht mal mitfahren konnte mangels Zeit – na, nächstes Jahr wieder.

Classic Bol d'or in Magny Cours am 9.-11. Juli 2004

Wollte ich sowieso hin und nachdem mich ein guter Laverda Freund aus Karlsruhe fragte, ob ich nicht Lust hätte, mit ihm als Beifahrer in seinem BSA Knielergespann mitzufahren, sagte ich zu. Denn Gespannrennen bin ich noch nie gefahren.

Bild 11: Axel und Andy mit BSA A65 Renngespann (Spaß pur)



Bild 12: Bol d'or Renner von van Dijk fuhr auf den 11. Platz



Leider war das Gespannrennen im Zuge der Veranstaltung nur 2 mal 25 Minuten Demonstrationslauf, aber es hat furchtbaren Spaß gemacht (siehe Bild 11). Neben vielen anderen Oldtimerklassen, wo auch auf Zeit gefahren wurde, gab es noch das Langstreckenrennen (eben Classic Bol d'or). Am Samstag Abend Nachtrennen 1 ½ Stunden und am Sonntag noch tags 1 ½ Stunden. Eine Laverda 1000er Bol d'or Replika von Van Dijk fuhr dabei auf den 11. Platz (siehe Bild 12). Eine 750 SF auf SFC Look umgebaut (siehe Bild 13) von einem französischen Team hat auch am Langstreckenrennen teilgenommen und hatte laut offizieller Startaufstellung die Qualifikation trotz völlig unterlegener Motorleistung (der schnellste war zum Beispiel eine 1000er Moto Guzzi mit 45 000 Euro Motortuning, Titan Pleuel usw., die nächsten lauter

Bild 13: 750 SFC Reblika im Langstreckenrennen



1000er Kawasaki und Yamaha TZ 750) gerade noch geschafft um mitfahren zu dürfen. Beide Fahrer der Maschine waren aufgelistet. Als dann im Nachtrennen der Fahrerwechsel gemacht wurde, erhielt dieser auf einmal die schwarze Flagge (bedeutet « sofort raus »). Von der Organisation her hieß es, dieser Fahrer hätte sich zeitlich nicht qualifiziert und dürfe deswegen nicht fahren. Da dieser Mann aber auf der offiziellen Startliste stand, fuhr er gegen den Willen der Organisation wieder auf die Strecke, wo er bis zum Ende des Nachtrennens an jeder Runde die schwarze Flagge gezeigt bekam. Am Ende vom Nachtrennen waren sie immerhin 30ste von 55 Teilnehmern. Das Team diskutierte heiß mit der Organisation, was aber nichts brachte. Die 750 Laverda durfte am nächsten Tag nicht mehr starten (disqualifiziert).

Es war irgendwie dumm gelaufen. Wohl aus Versehen setzte die Rennleitung den Namen des Fahrers auf die offizielle Starterlist und sagten aber dann, er dürfte trotzdem nicht fahren. Na, da hätten die von der Rennleitung mal besser aufpassen sollen mit ihrer Liste.

Das Ende vom Lied war auf jeden Fall, dass sie wie gesagt am Sonntag gar nicht mehr fahren durften, außerdem wurde die Hälfte des Schecks über €300, den jedes Team als Sicherheit für Transponder usw. hinterlegen muss, einbehalten als Strafe.

Leicht verdientes Geld für den Veranstalter, der einen Fehler macht und dafür €150 kassiert.

☹️Schade um den Ärger für das 750 SFC Rebliko Team, die waren echt sauer.

☺️Aber was mich angeht, bin ich nicht das letzte Mal Renngepann mitgefahren. Und fast 2000 Landstraßen-km waren auf der RGS auch noch drauf gekommen.

Laverdatreffen Heftrich am 13.-15. August 2004

Landstraße am Freitag nach Karlsruhe, wo ich noch geschäftlich Besuche machte, und am Samstag nach Heftrich – allerdings Autobahn, da es regnete. Dort angekommen hatte ich eine lustige Nacht bis morgens um 4 Uhr, dann musste ich mich dringend in meinem Schlafsack legen. Am Sonntag nach dem Frühstück gegen 11 Uhr Landstraße bei gutem Wetter über Umwege auf kurvigen Straßen wieder nach Karlsruhe, wo ich blieb, um am Montag wieder nach Hause zu starten, denn um 15 Uhr ging meine Telefonzeit los für euch.

☺️Klasse ihr Heftricher, habe mächtig Spaß gehabt in der Nacht, und schon waren wieder 1550 km mehr auf der RGS.

LCS Treffen in der Schweiz 20.-22. August 2004

Bild 14: Über 40 Laverdas waren ausgestellt von 1952 – 2001



Hier bin ich die gerade mal 70 km mit meiner 250 Chott hingefahren, allerdings nach 3 Stunden wieder nach Hause, da ich dort noch gebraucht wurde am Dreitagesfest.

Mit der Ausstellung von Laverdas haben die Leute von LCS wirklich was geleistet, alle Achtung. Ich war beeindruckt, von 1952 bis 2002 waren mit über 40 Maschinen alle Laverda Gattungen vertreten (siehe Bild 14).

Werner Rennen 3.-5. September 2004

Dort wollte ich sowieso hin und als ich noch eine persönliche Einladung der Feldmann Brüder erhielt war der Fall erst recht klar.

Damals 1988 in Hartemholm erlebte ich mit über 200.000 Werner Comicfans das Rennen zwischen dem Red Porsche Killer und Holgis Porsche mit.

Es war klar, dass diese Wahnsinnsveranstaltung 16 Jahre später nicht zu wiederholen war, aber jeder, der nicht da war, hat was verpasst.

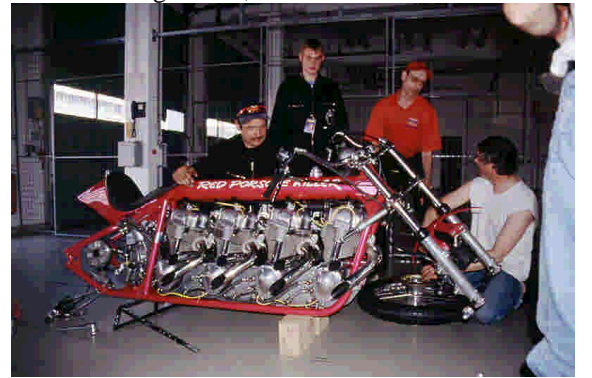
Dieses Mal am Lausitzring (ca. 100 km südlich von Berlin) sollte also nicht nur ein neues Rennen zwischen dem 4-motorigen Horex Red Porsche Killer (von Rötger Feldmann = Werner Brösel gefahren) und dem Porsche (von Holgi gefahren) stattfinden sondern auch die neueste Kreation von Rötger Feldmann und vor allem dem Erbauer Andy Feldmann, das 24-motorige Kettensägenmotorrad, die „Dolmete“, siehe Bild 15.

Fast noch unglaublicher als die 4 Horexmotoren hintereinander (siehe Bild 16), 24 Dolmar Kettensägenmotoren sind an einen selbsttragenden Alukastenrahmen geschraubt, was so einen fast 4 m langen, knapp 300 kg schweren Dragster Racer ergibt.

Bild 15: Andy Feldmann mit Dolmete Dragster 24 Kettensägen-Motoren treiben vorwärts



Bild 16: Legitär – Red Porsche Killer der letzte Service wird gemacht, dieser Sound ist die Hölle



Andy Feldmann erklärte mir die Technik. Im Inneren des Alukastens hat jeder Kettensägenmotor ein Zahnriemenrad, das auf zwischen Zahnriemenwellen läuft zum Getriebe, das von einer Harley stammt. Der Endantrieb zum Hinterrad läuft dann über Kette. 24 Motoren, deswegen weil 24 Flaschen „Bölkstoff“ (Bier) in einen Kasten passen. Zusammen liefern die Motoren gesamt 1,9 l Hubraum, ca. 170 PS, und rund 300 Nm Drehmoment. Diese Zweitaktmotoren drehen fast 15.000 U/min hoch. Das diffizilste, so erklärte Andy Feldmann, ist das Gasgestänge, das hochpräzise Feinmechanik ist. Bei jedem einzelnen Motor wird bei Vollgas das Spiel über Einstellschrauben auf Null gebracht und so synchronisiert. Der Gasgriff mit zwei Gaszugabgängen, einer für die 12 rechten und einer für die 12 linken Motoren, werden ebenfalls zueinander synchronisiert, so dass wiederum alle rechten und linken Motoren zueinander synchron laufen.

Dieser Gasgriff ist übrigens ein bewährtes Laverdateil und aus unserem Lager gesponsert. Es war uns eine Ehre, bei einem solch genialen Projekt helfen zu dürfen.

Jeder Motor, der einzeln mit dem Kettensägenzug gestartet werden muss, hat ein Kontrolllicht, um den Überblick zu haben, welcher Motor denn nicht läuft.

Der Geräuschpegel, der bei über 120 Dezibel liegt, ist recht einfach zu beschreiben. Stell dir einfach vor, es stehen 24 Waldarbeiter mit je einer Motorsäge da und jeder gibt Vollgas – einfach genial.

Dank Einladung der Feldmann Brüder mit VIP Bändel am Handgelenk und Wernerkarte um den Hals hatte ich direkten Zugang zu all dem Geschehen, das die Besucher nur von der Tribüne aus sehen konnten.

Bild 17: Rödger Feldmann (Werner) und Andy Wagner, Spazierfahrt im Horexgespann



Am Freitag Morgen mal paar runden mit Rötger zusammen in seinem Auto oder ne Rundfahrt im Oldsmobil aus dem Werner Comic und mit Holgi im Porsche oder auch als Beifahrer mit Ölfuß in Rötgers Horex Gespann (siehe Bild 17). Waren an Spaß nicht zu überbieten.

Neben über 15 Bands, darunter Motörhead, Apocalyptica, IBO und anderen, waren Samstag und Sonntag von Dragster Motorrädern und Dragster Autos, Motorradstuntshows bis Steilwandfahren jede Menge geboten. Und ich kann euch sagen, wenn du direkt am Start stehst neben einem rund 7 m langen Auto Dragster, dessen V8 Motor mit riesigen Ladern aufgeblasen zwischen 2000 und 2500 PS oder sogar mehr in einem Abstand von 3-4 Metern vor dir Vollgas geben und bei grüner Ampel sich schlagartig mit einem

unvorstellbaren Sound, der selbst den letzten Knochen in dir zum Vibrieren bringt, die ¼ Meile auf der Zielgeraden davonschnellt ist echt ein Erlebnis.

Das Rennen am Samstag zwischen Dolmete gegen einen getunten Audi, der von Christiane Lurer gefahren wurde, verlor Andy Feldmann zwar auf der Dolmete, weil er etwas schlecht vom Start wegkam, außerdem noch 3-4 Motoren der 24 ausfielen, aber es war trotzdem ein Wahnsinn, es mit anzusehen.

Am Sonntag dann das erneute Wettrennen zwischen Red Porsche Killer von Rötger gefahren gegen Holgi im roten Porsche. Rötger kam leider bei insgesamt 3 Startversuchen nicht richtig weg, so dass Holgi 3 Mal gewann. Aber ein Blick auf die Tribüne zeigte doch Begeisterung für dieses abartige Spektakel.

Wenn man da so life direkt zum Anfassen dabei war wie ich muss ich sagen gäbe das ein echt gutes neues Werner Comic. Und klar war natürlich Enttäuschung mehr auf der Teamseite, dass das nicht so geklappt hat wie sie es sich vorgestellt haben, aber alle haben trotzdem in dem ganzen Tumult ihren Spaß gehabt mit natürlich nächtlicher Abschlussparty.

Und ich glaube ziemlich sicher dürfte sein, dass es wirklich irgendwann ein 3. Rennen geben wird mit 5 Läufen des Red Porsche Killers, denn er hat ja jetzt schon insgesamt mit damals 1988 in Hartemholm 4 Mal verloren, das muss kesseln.

Fazit dieses abartigen Spektakels:

☺ Für mich das Highlight der Saison 2004

☺ 6 Tage hatte ich mir dafür frei genommen, 6 Tage super Wetter, 2 Tage Landstraße hin und 1 Tag Autobahn zurück gesamt 1954 km mit der RGS, dazwischen 3 Tage gigantischen Spaß.

Ca. 135 Bilder von all den zum Teil unglaublichen Fahrzeugen mit 2 und 4 Rädern habe ich gemacht und sind bereits in unseren Internetseiten zu sehen.

Vom Holzmotorrad mit einer Kettensäge angetrieben, ein 5 m langes Schwalbenmofa oder ein 9 m langes Auto, wo vorne und hinten je eine Achse gelenkt werden kann. Ein V8 Motor, dessen 8 Krümmer wie Spinnenfüße auf dem Boden stehen und der Rest wie eine große schwarze Spinne designt war, und das Beste: Der Anlasser per Fernbedienung, der den Motor mit einem Höllenlärm starten konnte und so vibrierend und hüpfend ahnungslos vorbeilaufende Leute erschreckte.

Dann war natürlich aus dem Werner Comic und Film bekannt die Sate Liter Schüssel da, Mammut 2000 und ein skurriles Einzylinder-Motorradgespann mit 3000 cm³ Hubraum da. Einfach unglaubliche geistige Konstruktionsergüsse, na ihr werdet es sehen wenn die Bilder im Netz sind. Viel Spaß dabei.

Nochmal Mandello am Como See 10.-13. September 2004

An diesem Termin geht die Motorradsaison langsam dem Ende zu. Wie immer werden noch geschäftliche Dinge dort unten mit Lieferanten abgeklärt. Am Samstag Abend im All-Verde ein gutes Essen zu Andrés alljährlichen Geburtstag, der dort seit 11 Jahren gefeiert wird, in diesem Jahr mit 25 Konstanzer Motorradfahrern. Ein gelungenes Fest mit tollen Strecken, wenn auch die Heimfahrt zum Teil etwas regnerisch war.

Saison 2004 Fazit

Von den hier genannten Ausfahrten gab's natürlich noch jede Menge andere Wochenendkurztrips, und die Saison 2004 war nach dem arbeitsreichen hervorragenden Jahrhundertssommer 2003, den ich leider fast völlig verpasst habe wegen unseres Werkstattumbaus, eine gebührende Entschädigung.

An dieser Stelle möchte ich mein gesamtes Team mit Versandlogistikfirma lobend erwähnen, das trotz meiner Abwesenheit den weltweiten Ersatzteilversand schnell und zuverlässig erledigt, von dem jährlich über 80% per Fax, Brief

oder Internetshop reinkommt. Es ist schön zu sehen, dass man als Chef eines weltweit operierenden Laverda Geschäftes nahezu überflüssig ist, dank eines ausgeklügelten Systems und natürlich Mitarbeitern intern wie extern, auf die man sich 100%ig verlassen kann.

Nicht zu vergessen alle unsere weltweiten Kunden, die unser System durch ihre Mitarbeit unterstützen. Denn das ist genauso wichtig.

Vielen Dank an alle!

Technische Tipps und Tricks

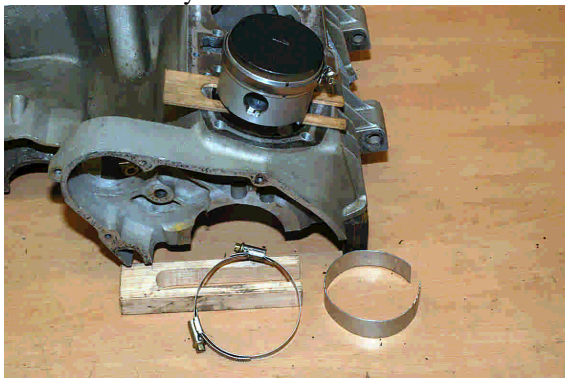
Kolbenringe montieren

Sehr oft kommt es vor, dass Kunden vor allem den sehr empfindlichen Ölabbstreifring der Kolben beim Montieren der Kolben in den Zylinder kaputt machen, weil es ihnen an normalerweise dazu nötigem Spezialwerkzeug fehlt.

Hier eine Möglichkeit, die sehr simpel ist, und deren Material überall aufzutreiben sein sollte. Und doch ist es eine gute Notlösung:

- Vom Schrott ein ca. 0,5 mm Alublech besorgen. Vielleicht hat sogar eine Schlosserei ein solches Blech rumliegen. Wenn Alu nicht aufzutreiben ist geht auch ein Stahlblech. Wenn alle Stricke reißen geht sogar eine leere große Konservendose.
- Aus welcher der drei genannten Möglichkeiten auch immer muss man sich einen 16-17 mm breiten Blechstreifen schneiden, der je nach Kolbendurchmesser eine Länge z.B. bei 75 Ø Kolben von 23,3 cm und bei 80 Ø Kolben von 24,8 cm haben sollte, eben einfach der Umfang des Kolbens mit 1-2 mm Spiel am Stoß.
- Dieser Blechstreifen wird sauber entgratet an allen Kanten und vor allem die innere Fläche muss sauber und glatt sein, was man mit einem sehr feinen Schleifpapier problemlos erreicht.
- Dann wird der Blechstreifen um das runde Kolbenhemd vorgeformt (unterhalb der Kolbenringe).
- Nun benötigt man noch eine einfache Schlauchschelle für den entsprechenden Durchmesser, zur Not können auch zwei kleinere aneinander gehängt werden wenn keine große zu bekommen ist.
- Wenn die Kolben auf dem Pleuel montiert sind die Stöße der Kolbenringe fachgerecht verteilen (Abstand zueinander ca. 120°). Es sollte aber kein Stoß nach vorne oder hinten zeigen.
- Dann bei
 - 2-Zylinder 750er Laverda beide Kolben
 - 3-Zylinder 180° alle 3 Kolben
 - 3 Zylinder 120° nur mittleren und linken Kolben (in Fahrtrichtung gesehen) und danach erst den rechten Kolben den vorgebogenen Blechstreifen an der Innenseite leicht einölen und sauber parallel um die drei Ringe des Kolbens legen. (siehe Bild 18)

Bild 18: Das Holzstück hält den Kolben gerade wenn man den Zylinder aufsetzen will



mittlere Pleuelfuß ca. 60° vor OT ist, der linke Pleuelfuß befindet sich dann ca. 60° nach OT. Diese beiden können dann miteinander eingefädelt werden, danach Kurbelwelle in Laufrichtung drehen, so dass die anderen beiden Ringsätze nicht wieder rausrutschen. Es geht sehr knapp zu, ist aber zu schaffen.

- Die Laufbuchsen in jedem Falle innen leicht einölen, damit alles gut rutscht.
- Den Zylinder mitmäßigem sehr gleichmäßigem Druck und kleinen Handschlägen nach unten drücken. Mit äußerster Sorgfalt darauf achten, dass die Kolben winklig stehen und nicht verkanten.
- Wenn die Laufbuchse unten zu stark angefasst ist kann das Blech sich verklemmen zwischen Kolben und Laufbuchsenfase.
- Wenn alles gut läuft drückt die Laufbuchsenkante den Blechstreifen nach unten zum Kolbenhemd und die Ringe rutschen über die Fase sauber in die Bohrung.
- Schellen entfernen, Blechstreifen entfernen und alles sollte gut sein.
- Nur beim 120° Motor ist es schwierig, die Kolben nacheinander einzufädeln, ohne dass ein anderer Kolben wegen des Drehens der Kurbelwelle wieder so weit raus rutscht, dass der Ölring wieder frei liegt. Ein Testversuch ohne montierte Kolbenringe kann vielleicht helfen, dass du die Reihenfolge und die genaue Stellung der Kurbelwelle besser siehst. Es gehört hier viel Fingerspitzengefühl dazu.

- Mit der Schlauchschelle den Blechstreifen vorsichtig zusammendrücken, bis der Blechstreifen gut am Kolben anliegt, aber nicht so fest, dass er sich nicht mehr bewegen lässt.
- Ist dies bei den entsprechenden Kolben erfolgt, Zylinder aufsetzen (es ist immer besser dies zu zweit zu machen wenn man keine Übung hat).
- Kolben einfädeln.
- Bei 750er beide zusammen klar oder
- Bei Dreizylinder 180° erst den mittleren, dann Kurbelwelle etwas drehen, dass die äußeren Kolben höher kommen, dann diese einfädeln
- Bei Dreizylinder 120° (in Fahrtrichtung gesehen) Kurbelwelle so drehen, dass der

- Um die Kolben sauber winklig zu halten während sie in die Laufbuchse gleiten ist es ebenfalls hilfreich, schmale Holzstreifen oder auch ein Alu- oder Stahlflachmaterial in entsprechender Stärke von 5 und 10 mm unter das Kolbenhemd auf die Fußdichtung zu legen.
- Beim Drehen der Kurbelwelle nie die Steuerkette unten im Motor verklemmen, da ein einzelnes Glied so geschwächt werden könnte, dass es später mal reißt.
- Solche Sachen sind immer sehr schwierig zu erklären, ich hoffe aber, dass dieser Text und die dazugehörigen Bilder (18) euch helfen, es besser zu machen. Gut Schraub!

Reifen für Laverda

Welcher Reifen ist der richtige für eine alte 2- oder 3-Zylinder Laverda, werde ich oft gefragt.

Ich selbst bin sicher über 16 Jahre Metzeler gefahren, vorne ME33 Laser, hinten ME99 oder auch hinten ME55 in entsprechender Größe.

Vor einigen Jahren hatte ich mal eine meiner 1000 Laverdas testhalber mit Bridgestone BT45 Reifen vorne wie hinten versehen, da einige meiner Kollegen meinten, die wären besser als das Metzelerzeug, womit sie völlig recht hatten.

Viele kleine Dinge, die mich schon oft gestört hatten, sind mit den Bridgestone Reifen verschwunden, vor allem bei Nässe fühlt sich das Motorrad deutlich besser und sicherer zum Lenken an. Der Fortschritt geht eben überall weiter und es lohnt sich manchmal halt doch, von langjährig altbewährtem auf neue Produkte umzusatteln.

Ich kenne auch Leute, die z.B. Avon Reifen befürworten, was sicher auch kein schlechter Reifen ist. Doch möchte ich hier eine ganz klare Empfehlung geben: Wenn ihr es noch nicht probiert habt, lasst beim nächsten Reifenwechsel einmal Bridgestone BT45 aufziehen in der entsprechenden Größe, es wird sicher auch euch überzeugen wenn ihr eher zu der sehr sportlichen Fahrergruppe zählt.

Gelbatterien

Taugen Gelbatterien für eine Laverda? Diese Frage taucht auch immer häufiger auf.

Die meisten Kilometer im Jahr (über 10000) fahre ich normalerweise mit meiner 1000er Schar (1000er von 1975). In dieser fahre ich schon seit 4 Jahren die wohl am weitesten verbreitete Gelbatterie der Marke Hawker, Baureihe Odyssey, die speziell für Motorräder konzipiert ist. Sie verrichtete sehr gute Dienste während der ganzen 4 Jahre (ohne Regler nur mit Gleichrichter). Sie startet mit ihren nur 17 Ah immer zuverlässig in jeder Situation, ich möchte sogar sagen obwohl sie nur halb so groß ist wie die riesigen 28 Ah Batterien dreht der Anlasser sogar besser.

Eine kleine Batterie, die voll ist startet zweifelsohne besser als eine doppelt so große, die aber nicht wirklich voll geladen ist. Außerdem sollen die Gelbatterien generell einen höheren Startstrom haben.

In meiner 1000 RGS habe ich früher pro Jahr bzw. alle 5000 – 8000 km eine Blei-Batterie verheizt (Plattenschluss) die feinen Vibrationen des 120° Motors haben auch eine Varta Batterie problemlos gekillt. Die Gelbatterie hält das problemlos aus, wie dieses Jahr gezeigt hat, denn ich bin dieses Jahr vorwiegend mit der RGS gefahren, da meine 1000 Schar nach gesamt fast 200000 km Gesamtleistung nicht nur mal wieder eine Motorenrevision benötigt sondern auch das gesamte Fahrwerk ist am Ende.

Meine 750S von 1969 hat jedoch schon 2 dieser Batterien gekillt, obwohl sie nur wenige 1000 km drin waren. Als ich jetzt die Gelbatterie zum Winterschlaf ausbauen wollte, startete die Maschine gerade noch mit letzter Kraft. Als ich die Gelbatterie rausholte, sah ich wieder das gleiche Problem wie damals. Das schwarze Plastikgehäuse war im unteren Drittel zum großen Teil in kleine Stücke zerrissen. Eine weiße Substanz dringt an einigen Stellen aus. Die Gelbatterie ist schrottreif.

Ich werde auch diese einschicken um zu sehen, was der Hersteller meint, der das letzte Mal keine Garantie gelten ließ, mit der Begründung, dass äußere Einflüsse wie Säure oder Benzin das Gehäuse zerstört hätten (was auf keinen Fall sein kann). Außerdem läge eine Tiefentladung vor, was auf einen Kurzschluss hindeute (was genau so wenig sein kann). Aber womöglich nur ein schwacher Kriechstrom, der bei längerem Stehen den Gelbatterien mehr zusetzt als einer Blei-Batterie. Was genau los ist bleibt zu prüfen. Der Boschladeregler arbeitet korrekt, so dass eine Überladung auszuschließen ist. Jedenfalls hatte ich mit einer Standard Blei-Batterie nie Probleme in dieser 750S von 1969, nur auf einmal mit den Gelbatterien. Vielleicht vertragen sie die doch sehr harten Vibrationen gerade von meiner 750 von 1969 nicht. Wenn ich mit der Analyse dieses Problems fertig bin werdet ihr es in einem späteren Rundbrief lesen können, sofern wir eure E-Mail-Adresse haben.

E-Mail Kommunikation

Zwischendrin sei erwähnt!!!

Ich hasse, wie die meisten von euch ja wissen, die Kommunikation per E-Mail.

Gerade Anfragen und Probleme lassen sich so nur schlecht und in einem zeitlich völlig inakzeptablen viel zu langen Zeitraum lösen.

Ihr habt eine Frage, auf die wir eine Zwischenfrage haben, die ihr nicht richtig versteht weil sie zu technisch ins Detail geht, worauf ihr wieder eine Mail an uns schickt und so geht das hin und her und es geht immense Zeit dabei drauf für beide Seiten.

Am Telefon kann man so was sehr viel schneller und präziser klären, auch in Englisch. Denn ich kann sehr gut Englisch reden und mich über Laverdaprobleme unterhalten aber ich kann keine englische E-Mail lesen, geschweige denn eine englische Rückantwort verfassen, deswegen immer anrufen!

☺ Wir freuen uns auf euren Anruf!

Rund-E-Mail

Wo ich E-Mail liebe!!!!

Unser Super Massen-E-Mail-Programm finde ich toll.

Alle, von denen wir eine E-Mail Adresse haben, kommen da rein (wird 1 – 2 Mal im Jahr aktualisiert) und auf diesem Weg erhalten diese Personen vor allem unsere Info-Rundbriefe wie diesen hier z.B. sobald sie fertig sind.

Außerdem alle anderen wichtigen Infos wie

- wann keine Telefonzeit ist weil ich Laverda fahren gehe
- kurze Mitteilungen, z.B. das Ergebnis warum die Gelbatterien nun wirklich kaputt gegangen sind und viele andere für euch hoffentlich immer interessante Infos rund um Laverda.

Denn diese Infos an ca. 3000 bisher bei uns registrierte E-Mail-Adressen zu verschicken kostet lediglich 30 – 60 Minuten online sein für ein paar Cent. Briefe verschicken in dieser Größenordnung ist einfach ein finanzielles Grauen und an alle inzwischen fast 10000 Kunden weltweit geht einfach nicht.

☺Super dass wir ein Massen-E-Mail-Programm haben. Nicht vergessen, her mit eurer E-Mail Adresse!

Deine E-Mail-Adresse

Deswegen! Wenn du noch nie ein Rund-Mail von uns bekommen hast oder schon lange nicht mehr, dann haben wir entweder keine oder eine falsche E-Mail-Adresse von dir.

Teile uns bitte schnellstmöglich am besten per Fax (am einfachsten für uns) deine E-Mail-Adresse zusammen mit deiner vollständigen Adresse mit. Damit auch du immer topaktuell alle Laverda-Infos erhältst. Zur Not schicke diese Infos an uns per Mail an: info@laverda-paradies.de

Im Betreff unbedingt nur „Laverda 8888“ angeben, da die Nachricht ansonsten von unseren Sicherheitssystemen gekillt wird und zusammen mit den täglich 400-500 Viagra- und Sex-Werbemails ins Datenjenseits geschossen wird (wir schützen uns vor allem Üblem aus dem Internet).

Also vor dem Weiterlesen sende uns erst mal deine E-Mail-Adresse, damit es nicht vergessen wird.

Zahnriemenkit im Primärtrieb einer 1000 Laverda – nein danke

Wie in diesem Rundbrief geschrieben der Zahnriementest während der 19. Rally Pastis und warum dieses nicht wirklich funktioniert.

Nachdem ich nach den 14 Tagen Pastis Rally wieder im Laverda-Paradies angekommen war, forschte ich erst mal übers Internet nach der Herstellerfirma der Syncroflex Zahnriemen. Wo ich mich über die Belastbarkeit dieser Zahnriemen informiert hatte.

Ich verwendete von vorneherein den laut Deutschem Hersteller roten Racing Riemen, der ca 25 % mehr aushält, als der weiße Standard-Zahnriemen.

Laut Vertrieb ist dieser rote Zahnriemen Generation 3 das beste, was das Hause Syncroflex zu bieten hat.

Beständig gegen Öl, kann hohe Kräfte übertragen und ist bis 100°C einsatzfähig.

Nur, wie der freundliche Herr der technischen Abteilung meinte, ist der Riemen, wenn alle 3 Faktoren aufeinander treffen und vor allem in einem Motor, der ja in der Regel mal mindestens 80 bis 100°C hat, im heißen Öl läuft, völlig überfordert. Dazu kommt noch, dass ständig das Öl auf den Zahnriemenrädern von den Zähnen des Kunststoffriemens verdrängt wird, wodurch jeder Zahn ständig zusätzlicher Belastung ausgesetzt ist. Vor allem vorne auf dem Riemenrad der Kurbelwelle, wo nur wenige Zähne im Einsatz sind.

Speziell an meiner RGS, wo ich das Problem hatte, habe ich mal einen Temperaturcheck gemacht. Am Testtag - sehr heiß 28°C Außentemperatur - bin ich allen Verkehrsregeln gehorchend 30 km ins Hinterland von Konstanz gefahren.

Motortemperatur, die ich mit meinem Temperaturmessfühlergerät (-50 bis +1250°C) im Öl direkt gemessen habe: 106°C.

In Frankreich hatten wir stellenweise 33°C Außentemperatur (gesehen an einer Anzeige an der Straße, die Zeit, Datum, Temperatur angibt), dann bei extrem kurvigen Bergstraßen sehr zügig unterwegs, kann die Temperatur mal leicht womöglich auf 120 oder 130°C oder noch höher steigen, womit der Zahnriemen völlig überfordert ist.

Ich sprach wegen dieser Probleme mit anderen Händlern, so weiß ein holländischer Händler von 2 Dreizylinder Laverdafahrern, bei denen es wohl Probleme gab. Wobei hier nicht zu erfahren war, ob es sich um den in Australien hergestellten Kit oder den von einem deutschen Händler nach Australischer Vorlage nachgebauten Kit handelt.

Bild 19: Nicht nur Zahnausfall, das Drahtgeflecht zerstörte den gesamten Dreizylindermotor des Franzosen



Ich selbst hatte nach einem Rundmail wegen dieses Problems eine Nachricht von einem Franzosen erhalten, bei dem sich der Zahnriemen sehr viel schlimmer als bei mir aufgelöst hatte (siehe Bild 19). Sogar das Stahlgeflecht aus dem Riemenrücken hatte sich ausgelöst und alle Lager des Motors zerstört. Dies war ein Zahnriemenkit australischer Herstellung.

Er mailte mir auch die englisch geschriebene Antwort des Herstellers dazu, in der zu lesen war, es gäbe eben Leute, die mehr oder weniger Gas geben und Motoren, die mehr oder weniger Leistung haben, sowie Fahrer, die mehr oder weniger viel wiegen und dann könne es schon mal sein, wenn man zu viel wiegt, einen starken Motor hat und auch noch Gas gibt wie er auf der Rennstrecke, dass so was passiert.

Mir wurde im Übrigen vom deutschen Hersteller vorgeworfen, ich hätte die Teile nicht richtig eingebaut, so dass die Flucht der beiden Riemenräder nicht stimmte und das hätte zum

Zahnausfall geführt. Doch ich kann mit gutem Gewissen sagen, dass mein Haarlineal, mit dem ich die Flucht kontrolliert, nicht krumm ist.

Es sei auch erwähnt, dass sich zwei gemeldet haben, die den deutschen Zahnriemenkit verbaut haben, wo bis jetzt (ca. Oktober 04) noch alles glatt läuft.

Bei Peter aus Berlin hält es seit 3 Rennen in seiner 1200 Rennlaverda (dürften zusammen keine 500 km sein).

Bruno aus Frankfurt ist immerhin schon ca. 2000 km gefahren bei wohl eher verhaltener Fahrweise wie er meint.

Jeremy aus England hat in seiner 1000er einen Australischen Zahnriemenkit montiert und fährt diesen schon seit ca. 12000 Meilen. Hat ihn aber mal zwischendrin gewechselt. Und weiß selbst um das Problem der Motortemperatur, aber in England ist es ja meist nicht so heiß.

Unterm Strich möchte ich sagen, dass der Zahnriemenkit wahrscheinlich am besten für die Rennstrecke taugt, wo der Motor zwar belastet wird aber zur hohen Drehzahl auch hohe Geschwindigkeit und damit Kühlung hat. Denn die Temperatur im Motor ist das diffizile Problem, die darf nicht dauerhaft über 90° sein.

- Wenn man in engen Bergstraßen rumheizt und das 2 Stunden oder eine Tankfüllung am Stück, wo immer eine hohe Drehzahl anliegt, bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h, heizt sich der Motor viel mehr auf als auf der Rennstrecke.
- Und zum gemütlichen Rumfahren am Sonntag Morgen taugt es sicher auch oder mal auf der Autobahn langbrettern mit Vollgas, denn auch da wird wegen guter Kühlung der Motor lang nicht so heiß wie in engen Bergstraßen.
- Bei den ganzen Zahnriemenkits, die es z.B. für Harleys und alte englische Motorräder gibt, läuft der Riemen nie im Öl sondern trocken und wird durch den Fahrtwind gekühlt, da funktioniert so was problemlos.

☺ Mit 2 lachenden Augen freue ich mich auf die Saison 2005 mit Primärkettenantrieb, denn ich wiege je nach Saison 75 +/- 2 kg, habe einen starken Motor und gebe gerne Gas in engen Bergstraßen und dafür taugt kein Zahnriemen.

Neue Teile

Stoßdämpfer Hagon und Koni = Ikon

Viele wissen das ja aus der Presse seit Jahren bekannt, Koni hat seinerseits die Produktion der Stereo-Stoßdämpfer eingestellt und es gab nichts mehr.

Hierfür haben wir die Hagon Dämpfer als sehr guten Ersatz in unser Programm aufgenommen.

Seit längerem gibt es die Konis wieder unter dem Namen Ikon und sie werden genau gleich in Australien produziert mit dem verkauften Maschinenpark von Koni. Diese haben wir natürlich auch im Programm unter

Bestell-Nr. 14-39 für 750 Laverda Hagon Stoßdämpferpaar für 222,50 €

Bestell-Nr. 14-39A für 750 Laverda Koni/Ikon Stoßdämpferpaar für 335,00 €

Bestell-Nr. 53-32 für alle Dreizylinder Laverda Hagon Stoßdämpferpaare für 222,50 €

Bestell-Nr. 53-32B für alle Dreizylinder Laverda Koni/Ikon Stoßdämpferpaar für 335,00 €

Koni = Ikon für 350 + 500 Laverda

Natürlich gibt es die neuen Ikon Dämpfer auch für die 350-500 Laverda – 1 Paar für 335,00 €

Dichtsätze für alte Konis

Um alte Stereo-Koni Federbeine bei Undichtigkeit reparieren zu können, haben wir die Dichtsätze ebenfalls am Lager.

Diese passen nicht nur in die alten Konis für Laverda, sondern in alle Stereo Stoßdämpferpaare von BMW über Ducati, Guzzi, Honda, Laverda, Moto Morini, Suzuki, Yamaha und die, die ich nicht genannt habe. 1 Dichtsatz beinhaltet 2 x O-Ringe und 2 x Kolbenstangendichtungen, außerdem erhaltet ihr dazu die Angaben, welches und wie viel Öl hinein gefüllt werden muss.

Unter der Bestell-Nr. „Koni Dichtung“ erhaltet ihr einen Dichtsatz für ein Paar alte Koni Stoßdämpfer für 24,00 €

Wir übernehmen natürlich auch die Arbeit die Konis zu revidieren, wenn ihr es wünscht.

Benzinhahndichtung für alte rechteckige Original-Benzinhähne (siehe Bild 20)

Für die alten originalen rechteckigen Benzinhähne gibt es ab sofort nur die innen liegende Dichtung einzeln, wenn diese nichts mehr taugt. Das Material war 1 Jahr bei uns im Dauertest in unserer 750 S von 1969 montiert und funktioniert sehr gut. Ein teures Werkzeug und hochwertiges bleifreibleibenzinfestes Gummimaterial legen den Preis auf 6,50 € pro Dichtung für einen Benzinhahn fest.

Unter der Bestell-Nr. 12-72 gibt es 1 x Dichtung für Benzinhahn eckig – Stück 6,50 €

Anlasserknopf Gehäuse 750 GT/S/SF (siehe Bild 20)

Das schwarze Gehäuse für den Elektrikstarterknopf wurde aufwändig aus schwarzem Kunststoff herausgefräst.

Bestell-Nr. 9-1 Gehäuse Anlasserknopf GT – Stück 41,00 €

Gas und Chokezugverteiler 1 – 2 für alle 750er Laverdas (siehe Bild 20)

Normalerweise ist dieses Teil aus Kunststoff bislang für 9,00 € und war dann nicht mehr lieferbar. Zufällig erhielten wir nur die eine Hälfte davon, die andere Hälfte und der Innenschieber habe ich aus Aluminium nachgefertigt.

Komplett kostet dieser Verteiler jetzt 15,50 €

Chokezugverteiler 1 – 3 für alle 3-Zylinder Laverdas (siehe Bild 20)

Dieses Teil war schon seit Jahren nicht mehr lieferbar und obwohl man nur wenige im Jahr benötigt, habe ich es vollständig aus Aluminium herstellen lassen.

Bestell-Nr. 54-56 Chokezugpatrone Alu 1-3, Stück 23,50 €

Bild 20: Alles aufwändig aus dem Vollen gefräst und gedreht und endlich wieder lieferbar



Bild 21: Lampenhalterausleger 750 + 1000/1200-180° und neues Bremsgestänge mit links-rechts Gewinde



Lampenhalterausleger 750 GT/S/SF und 1000 -180° (siehe Bild 21)

Beide sind paarweise neu originalgetreu nachgefertigt.

Bestell-Nr. 59-53 + 59-54 Paar Lampenhalterausleger 1000 + 1200 -180° - Paar 98,00 €

Bestell-Nr. 26-27 + 26-27A Paar Lampenhalterausleger 750 GT/SF - Paar 98,00 €

Gestänge neue Laverda Bremstrommel (siehe Bild 21)

Das Verbindungsgestänge zwischen beiden Hebeln der Bremstrommel und die dazugehörigen Gabeln haben normalerweise beidseitig ein M6 Rechtsgewinde.

Diese Gestänge und die dazugehörigen Gabeln haben wir neu fertigen lassen und zwar so, dass die eine Seite ein Rechts- und die andere ein Linksgewinde hat. Auf diese Weise kann die Bremse stufenlos und ganz einfach synchronisiert werden. Was normalerweise eine sehr aufwändige und ungenaue Sache ist. Ein Umrüstkit bestehend aus dem Verbindungsgestänge und 2 Gabeln für vordere oder hintere neue Laverda Bremstrommel gibt's unter der

Bestell-Nr. 20-13A Kit Bremsverbindungsgestänge – Satz für eine Bremstrommel 47,00 €

Gabelfeder für 1000 SFC mit 41,7 mm M1R Gabel

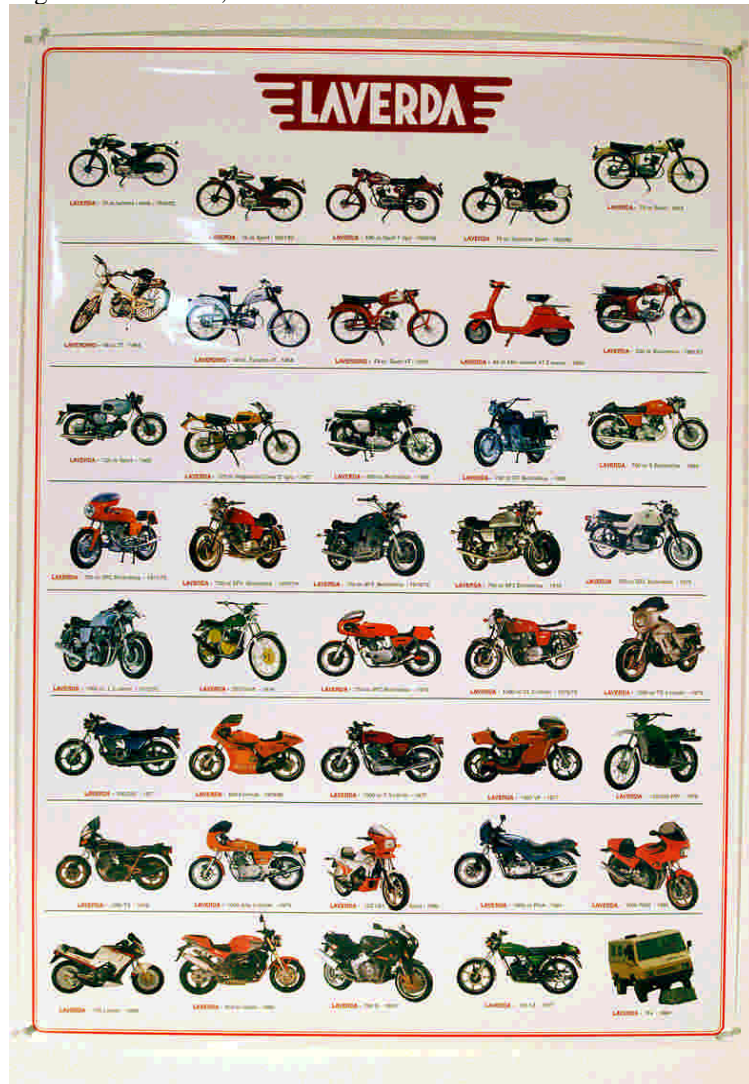
Eine spezielle Gabelfeder, die die originalen Federn ersetzt, haben wir in einem aufwändigen Fahrversuchstest erprobt. Und ist ab Lager lieferbar für alle, die Probleme mit der Gabel haben, was das Ansprechverhalten angeht (Gabel zu hart und bockelig) wird diese Feder helfen, sofern es nicht an den inneren Dämpferelementen liegt.

Bestell-Nr. 90-72 – Paar Gabelfedern 41,7 mm Gabel – Paar 94,50 €

Andy Wagner auf seiner 75cm³ Laverda von 1954



Bild 22: Poster 95x65 cm auf Hochglanzpapier farbig sind 40 Laverdamodelle abgebildet Stück 19,00 €



Laverda Poster (siehe Bild 22)

Aus einem Restbestand haben wir einige dieser sehr schönen Poster erhalten. Auf Hochglanzpapier in der Größe 95x65 cm sind 40 verschiedene Laverdamodelle farbig von 1950 bis 1993 abgedruckt. Bestell-Nr. 0-12 Laverda Poster 95x65 cm – Stück 19,00 €

Auspuffkrümmer lang für SF1-SF2 und SF3 (siehe Bild 23)

Seit langem haben wir die längeren Krümmer im Programm, Bestell-Nr. 18-36A und 18-37A für 230,00 € pro Paar.

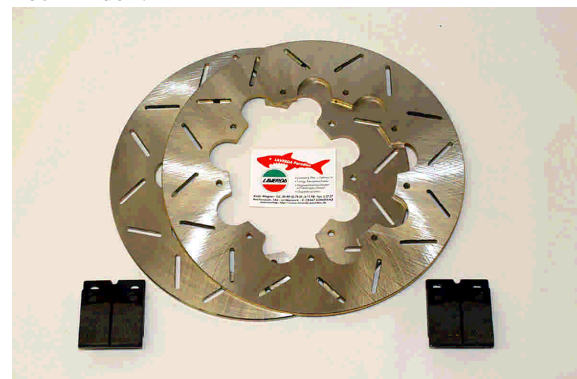
Mit diesen längeren Krümmern kann die große Interferenzkammer unter dem Motor wegfallen, was vor allem mehr Bodenfreiheit für Schräglage zulässt.

Auf unsere Anregung hin hat der Hersteller diese neu konstruiert, so dass jetzt vor dem Motor ebenfalls wie bei den älteren Modellen 750S und SF ein Verbindungsrohr vor dem Motor angebracht wurde, was der Leistung und der Laufkultur des Motors zugute kommt. Unter der Bestell-Nr. 18-36A und 18-37A wird seit Anfang 2004 nur noch der neue verbesserte Krümmersatz verkauft für 365,00 €

Bild 23: Neue Version der verlängerten Krümmer für 750 SF 1-3



Bild 24: Nahezu rostfreie Bremsenringe Durchmesser 280 mm, die richtigen Bremsbeläge müssen wir erst noch finden!



Bremsscheibenringe aus rostfreiem Material (siehe Bild 24)

Die Außenringe der 280 Ø Bremscheiben für die 750er und 1000-1200 -180° Dreizylinder haben wir seit Anfang 2004 einen Mustersatz aus rostfreiem Material im Test, nur haben wir immer noch keine dazu passenden Bremsbeläge gefunden, von denen man sagen kann, das bremst hervorragend. Nächsten Sommer bei Mai- und Patis-Rally geht es weiter mit ausgiebigen Testfahrten trocken wie im Regen, wo weitere 12 Beläge verschiedener Hersteller geprüft werden bis wir den richtigen gefunden haben. Verschiedenes von Fa. Lucas und Ferodo hat leider nur sehr schlecht funktioniert. Wir werden auch dieses Problem lösen, und sobald eine akzeptable Lösung vorliegt, werden wir ein entsprechendes Rundmail verschicken, vorausgesetzt wir haben deine E-Mail-Adresse, damit du topaktuell informiert wirst.

Standrohre für 35 und 38 mm Ø Ceriani und Marzocchi Gabel

Folgende Standrohre sind bald neu lieferbar, wenn eure alten verschlissen oder krumm sind. Bei Bestellung mit unserer Katalog Nr. immer Ø und Länge des Standrohres angeben (sehr wichtig).

- Ø 35 x Länge 595 mm für Marzocchi Gabel 350 + 500 Laverda
- Ø 35 x Länge 584 mm für Ceriani Gabel für alle 750er mit Trommelbremse
- Ø 38 x Länge 570 mm für Ceriani Gabel 750 + 180° Dreizylinder
- Ø 38 x Länge 595 mm für Ceriani Gabel 750 + 180° Dreizylinder
- Ø 38 x Länge 630 mm für Marzocchi Gabel 1200 + 120° Dreizylinder
- Ø 38 x Länge 660 mm für Marzocchi Gabel 1200 + 120° Dreizylinder
- alle Typen kosten neu das Stück 153,00 € das Paar also 306,00 €

Zu bemerken ist, dass sehr viele Standrohre sehr billig angeboten werden, die vom Ø her 0,02 – 0,05 mm kleiner sind als die originalen. Wodurch ein viel zu großes Spiel in der Gabel entsteht, was sich fahrtechnisch sehr negativ bemerkbar macht.

- Ein 35 mm Standrohr muss einen Ø von 34,98 – 34,99 haben

- Ein 38 mm Standrohr muss einen Ø von 37,98 – 37,99 haben

Eine Toleranz bis 34,97 bzw. 37,97 ist noch im Beeich des akzeptablen, aber alles was noch kleiner ist ergibt Probleme.

Wir haben extra Standrohre fertigen lassen, die diese Probleme nicht haben.

Preise in den Katalogen

Generell sind die allermeisten Preise über Jahre stabil, allein schon wegen unseres immensen Vorrates an allen einzelnen Positionen. Wie ich meinen Computer zu diesem Satz hier befragt habe, können wir aktuell für Zwei- und Dreizylinder-Laverdas 3478 Positionen ab Lager liefern.

Dennoch gibt es natürlich wenige Ausnahmen, wo die Teuerung so stark ist, dass der Preis mitten im Jahr geändert werden muss.

In unseren 750 Katalogen 2002 – 3. Auflage z.B. haben sich bis heute gerade mal knapp 40 Teile verteuert in zwei Jahren, ich meine das ist doch echt in Ordnung.

Dennoch eventuelle einzelne unvorgesehene Preisänderungen sind lediglich in unserem Internetshop berücksichtigt. Bitte dort nachsehen.

Der Winter ist bald vorbei

Sehr viel Zeit habe ich dieses Mal in diesen Rundbrief investiert nachdem es zwei Jahre keinen mehr gab und jetzt wo er fertig ist gilt es zügig an einige Aufträge zu gehen, die bereits hier sind.

Wie immer ist es leider jeden Winter so, dass unsere Kapazität meistens nicht für alle Aufträge reicht.

Deswegen solltest du schnellstmöglich einen Termin mit uns ausmachen um sicher zu stellen, dass deine Laverda auch auf das Frühjahr fertig ist.

Die allerbesten Wünsche zum neuen Jahr 2005 wünscht

Andy Wagner + Team

Andy Wagner auf seiner 1200 Motodd MK3

