## LAVERDA RACING TEAM KONSTANZ DAS LAVERDA-PARADIES

Andy Wagner Oberlohnstr. 3 (Im Neuwerk) D-78467 Konstanz

Tel. 0049-(0)7531/61198 Fax 0049-(0)7531/53737

Internetshop: www.laverda-paradies.de



- Großes Ersatzteilelager: Neu & Gebraucht fast 3500 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.

### SOMMER RUNDBRIEF 2007 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!

Hallo liebe Laverdafreunde,

zumindest bei uns hier in Süddeutschland war das Wetter ja bereits ab März hervorragend. Dies mag womöglich auch ein Grund sein, warum der Teileversand schon im März europaweit extrem überdurchschnittlich gut lief, so dass das gesamte Versandcenter mit dem Pakete packen schier nicht hinterher kam.

Auch unser Werkstattbereich war wie jeden Winter überlastet.

Dies liegt zum einen daran, dass wir nun seit mehr als einem Jahr einen zusätzlichen Mitarbeiter suchen, der das gesamte sehr gut funktionierende und eingespielte Team verstärken soll, was sich äußerst schwierig gestaltet. Zum anderen liegt es daran, dass die Werkstattaufträge, vor allem aber der Versand die letzten Jahre dermaßen zugenommen haben, dass dauerhaft bei allen viele Überstunden anstehen und in Stoßzeiten rund um die Uhr das Licht im Versandcenter brennt, um möglichst alle Bestellungen – dieses Jahr neuer Rekord: über 100 Lieferungen innerhalb 24 Stunden – versandfertig zu machen. Solltet ihr also jemanden kennen, der sehr erfahren ist was das kaufmännische, logistische sowie technische in Bezug auf Motorräder ist und Führungsqualitäten besitzt, solch einen Mann oder Frau suchen wir als quasi stellvertretenden Chef und Versandleiter für unseren weltweiten Laverdateile Versand.

An dieser Stelle möchte ich mich bei euch liebe Kunden auf der ganzen Welt für euer Vertrauen in unser Laverda-Paradies bedanken und auch bei all meinen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen, die diesen reibungslosen Ablauf des Versandes und der Werkstatt durch ihren ständigen überdurchschnittlichen Einsatz erst ermöglichen, so dass ihr als Kunden hoffentlich immer zufrieden seid. Vielen Dank an alle.



#### 22. Pastis Rally 10 Tage wie immer ein Genuss

Da alle inklusive mir selbst mehrere 100 Überstunden haben , war auch dies der Grund, warum wir von 6. bis 30. Juni 2007 komplett geschlossen hatten. Alle hatten sich das redlich verdient.

Ich selbst verbrachte die ersten 10 Tage mit meiner bewährten 1000 Shark Laverda in Frankreich eben auf der 22. Pastis Rally. Mit nur einem zweistündigen Regenguss tagsüber, den wir in einer Kneipe verbrachten konnte ich so in den 10 Tagen 3.719 km ohne Regenkombi einen Satz Reifen runterfahren. Sammelpunkt aller Personen - dieses Jahr nur 31 Teilnehmer – war diesmal Chanaz. Ein kleiner Ort nördlich des Sees Lac du Bourget, der bei Aix les Bains liegt.

Dies hat den Vorteil, dass jeder starten kann wie er Lust hat und irgendwann je nach Route über Autobahn oder Berge dort in Chanaz nach 380 – 480 km ankommt.

Ich startete erst am Abend um 18.00 Uhr mit zwei Freunden, Jörg mit einer Speed Triple Triumph und Öxi mit Honda CBR 900R als Street Fighter umgebaut über die Schweizer Autobahn (siehe Bild 1).

Nach ca. 240 km passierte es. Meine 1000er Laverda eierte auf einmal bei 120 km/h leicht hin und her. Ich überholte rasch meine beiden Kumpels, was sich nicht besonders gut anfühlte. Rechts auf dem Pannenstreifen war der Fall gleich klar. Der hintere Reifen, der genau wie der vordere ca. 240 km alt war, verlor langsam die Luft. Schnell wieder aufsteigen da wir wussten, dass in ca. 10 km die nächste Tankstelle kam. Dort angekommen war noch etwas weniger Luft darin. Wir füllten den Reifen, der einen Schlauch hat, erst mal mit 4 Bar Druck, prüften das Ventil auf Dichtigkeit und untersuchten genau die Lauffläche, ob irgend etwas im Reifen steckt, was zum Luftverlust führte. Aber alles war ok und auch die Luft hielt. Weiter ging's ohne Probleme nach Frankreich rein, doch plötzlich verspürte ich wieder dieses eigenartige Fahrgefühl. Es war schon dunkel geworden und wir überlegten zu dritt, wie wir das Problem am besten lösen. Da hielten in dem kleinen Ort, in dem wir uns befanden, drei Motorradfahrer an. Es waren Dieter, Wolfgang und Beate, die noch später als wir in Konstanz



gestartet waren. Und welch ein Glück für mich, Dieter hatte eine elektronische 12V Luftpumpe in seinem Bordwerkzeug. Dieses Gerät begeisterte nicht nur mich. Ruck zuck waren wieder 4 Bar im Reifen und es konnte weitergehen, wobei Dieter mir dieses tolle Gerät sicherheitshalber überließ. Erst kurz vor dem ersten Rallyziel nach ca. 80 km war wieder zu spüren, dass die meiste Luft erneut entwichen war. Nach gemütlichem Biertrinken und schlafen von 31 Motorradfahrern und Fahrerinnen und zwei Begleitautos (siehe Bild 2) unter dem sehr großen Vordach der Kneipe in der wir uns befanden, war für mich am Morgen des zweiten Tages nun mein Reifenproblem zu lösen.

Keiner hatte Montiereisen oder Flickzeug dabei. Außerdem hielt ich es für besser, eher einen neuen Schlauch zu montieren, und der muss besorgt werden.





Eines der beiden Autos war mit 300 Dosen Bier beladen, um für die ganze Rally sicherzustellen, dass allabendlich im Wald oder sonst wo genug zu trinken da ist. Dieses Auto wird von allen Rallyteilnehmern immer gut behütet (siehe Bild 3). Von dem anderen Begleitauto, das sowieso an dieser Kneipe zurück blieb, erhielt ich den Schlüssel. Ich machte den Tank von meiner Laverda runter, legte sie mangels Hauptständer auf die Seite auf eine Holzpalette, baute das Hinterrad heraus und fuhr nach den Tipps des Kneipenwirts nach Aix-les-Bains, wo ich nach langem Suchen endlich auch eine Reifenstation fand, die auch Luftschläuche für Motorräder zu verkaufen hatte sowie das entsprechende Gerät zum Wechseln. Dummerweise kam dann noch die Mittagspause dazwischen, so dass ich mit dem nun funktionsfähigen Hinterrad erst um drei Uhr nachmittags wieder bei meiner Laverda war. Alle anderen Rallyteilnehmer waren natürlich schon lange auf dem Weg zur zweiten Station Moustiers St. Marie, ein kleines Bergdorf 80 km südlich von Digne-les-Bains, nahe des Lac de Croix am Canyon du Verdon (siehe Bild 4). Endlich gegen 16 Uhr konnte auch ich starte mit dem guten Gefühl, keine Luft mehr zu verlieren.. Das Problem Luftverlust hatte eine relativ einfache Ursache gehabt: die Reifenfirma meines Vertrauens hier in Konstanz, wo ich seit über 20 Jahren alle meine Reifen beziehe und auch montieren lasse, hatte einen einzelnen sehr scharfkantigen kleinen Stein, der sich im neuen Reifen befunden haben muss, übersehen und mit eingebaut. Sehr ärgerlich aber doch schnell mal passiert wenn man einmal vergisst, alles sorgfältig zu prüfen.

Alleine geht's natürlich gut vorwärts und ich entschloss mich trotz der späten Stunde, nicht den direkten Weg der Route Nationale zu wählen, sondern nach Grenoble in die Berge zu

fahren, um über Briancon, Embrun, Col du Labouret, Digne-les-Bains schließlich nachts um 1 Uhr bei allen anderen anzukommen. Die befanden sich schon alle in der gut versteckten Waldlichtung mit einer ausgedienten Halle beim Biertrinken.

Am nächsten Morgen ausgiebiges Frühstück in Moustiers, danach gingen die meisten an den nahen Stausee. Ich jedoch mit drei Kumpels erst mal eine Tankfüllung im Canyon verblasen, danach kurz an den See um sich frisch zu machen. An diesem



dritten Abend neigte sich die Rally schon wieder dem Ende zu. Die letzte Station ist Estoublon, ebenfalls ein kleines abgelegenes Dorf ca. 70 km sehr kurvige Straßen entfernt vom Stausee.

Die Madame der Kneipe erwartete uns schon freudig. Nicht nur, weil sie unseren bunt zusammengewürfelten Haufen Motorradfahrer nett findet, sondern natürlich auch deswegen, weil dies wohl immer der beste Umsatztag des ganzen Jahres ist. Sie tischte uns ein super gutes kaltes Büffet auf für lasche 10 € pro Person. Nachdem viele Biers, Pastis und anderes die 31 Teilnehmer der Rally müde gemacht hatten, legte sich einer nach dem anderen auf den neben der Kneipe befindlichen Dorfplatz neben sein Motorrad oder auf die kleine Zeltplattform, so wie wir das immer zu machen pflegen (siehe Bild 5). Hotel oder anderes pflegen wir nie zu benutzen. Am Morgen des 4. Tages gab es unter anderem Rührei mit Speck. Das macht müde Männer (und Frauen) munter. Die

allermeisten machen sich an diesem Samstag Morgen auf die zweitägige Heimfahrt nach Konstanz, was ca. 850 km Strecke sind.



Nur 10 Leute bleiben noch. Die einen fahren wieder an den See. Ich jedoch gehe mit Thomas und Michel erst mal Offroad fahren. Zwischen Estoublon, Moustiers und dem Canyon gibt es zahlreiche Schotterstraßen, die wir wieder einmal mehr erkunden wollten. Die zwei mit ihren Einzylinder Enduros, ich mit 1000er Laverda (siehe Bild 6). Ein ungleicher Kampf, so meint man, aber das geht wie ich wieder mal feststellte hervorragend. Wir kämpften uns sogar bis auf den höchsten Berg hinauf, wo auf 2000 m Höhe eine Sternenwarte sowie Sendemasten installiert sind. Das letzte Stück ist allerdings extrem abenteuerlich und erfordert viel Geschick und Kraft in den Armen, um die 1000er Laverda - mit Gepäck sicher 360 kg schwer - den steilen und mit sehr engen Kurven versehenen Schotterweg hinauf zu klettern.





Diese Schotterstrassenmanöver hier hoch in den Bergen geht im übrigen auch problemlos mit Triumph Speed Triple und Honda CBR 900R Streetfighter wie Jörg und Öxi einen Tag vorher mit mir erfolgreich probiert hatten (siehe Bild 7). Nun bei mir gab es dann doch noch ein kleines Offroadproblem, das mich den rechten äußeren Boschlichtmaschinendeckel kostete. Nicht dass ich gestürzt wäre, aber in einer steilen engen Linkskehre bergab mit tennisballgroßen Steinen rutschte ich auf der nach außen abfallenden Piste nur leicht nach außen. Dort lag jedoch ein größerer kantiger Felsbrocken, an dem ich nun sehr dicht vorbei driftete. Die Nase, die sich unten an dem Boschlichtmaschinendeckel befindet, muss sich wohl an der Steinkante eingehängt haben und hat so den hinteren Teil des Deckelrandes abgesprengt (siehe Pfeil im Bild 8). Dieser Teil des Deckels muss wohl dabei den steilen Abhang hinunter ins Geröll geschleudert worden sein, denn es war nirgends was zu finden. Aber kein Problem, der offene Teil des Deckels wurde mit einem Stück Karton und Textilklebeband verschlossen, so

dass eventueller Regen oder kleine Steine nicht hinein zur Lichtmaschine gelangen können. Der Deckel hat auf jeden Fall voll seinen Zweck erfüllt und den Kurbelwellenendstumpf mit dem großen Magnetrotor sehr gut geschützt. 180 km Schotterpiste wurden also erfolgreich bewältigt.



Später trafen wir uns wieder mit den anderen verbleibenden, aßen und schliefen noch mal in unserer Waldlichtung wegen des zweifelhaft bewölkten Himmels, da dieser Platz ein riesiges halb zerfallenes ringsherum offenes Unterstelldach besitzt, in dem früher mal Maschinen untergestellt wurden (siehe Bild 9).

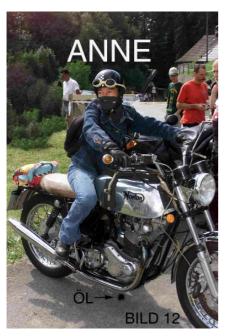
Am Morgen des 4. Tages fuhren weitere 5 Leute heim, so dass wir nur noch zu fünft gemeinsam einen Faulen am Stausee verbrachten und gegen Abend in die Berge in die Geisterstadt fuhren (eine alte verfallene Römersiedlung), wo wir unser Nachtlager mit mehreren Planen gegen Wind und eventuellen Regen aufschlugen. Hier gibt's natürlich auch wieder einige Kilometer Schotter zu bewältigen (siehe Bild 10 und 11).

Am Morgen des 5. Tages Nachtlager abbauen und ins nächste Bergdorf zum gemütlichen Frühstück. Und nur noch zu dritt ging's weiter Richtung Norden. Wir hatten uns überlegt nach Crest zu fahren, was östlich zwischen Valence und Montelimar liegt. Da viele schwarze Wolken am Himmel lang zogen, wählten wir unsere Route nicht nach der Landkarte sondern immer aktuell an jeder Abzweigung nach den Wolken, um dem Regen auszuweichen, was erfolgreich klappte.

In der Nähe von Crest gibt es einen Campingplatz nur für Motorradfahrer. Für interessierte hier die Internetadresse (www.lecampingmoto.com). Das wollten wir uns doch mal ansehen.







Neben Duschen gibt es da auch eine Werkstatt auf dem Campinggelände, und da meine beiden Begleiter Anne (siehe Bild 12) (Buchhalterin des Laverda Paradies) mit Norton 850 Commando und Thomas mit Triumph Tiger unterwegs waren, war auch geplant, kleine Servicearbeiten dort durchzuführen. Zur Verwunderung aller dort auf dem Campingplatz hatten wir ja kein Zelt dabei sondern spannten wie immer eine Plane über die Motorräder. Das schützt auch bei schönem Wetter hervorragend gegen die nächtliche Luftfeuchtigkeit, und bei Regen allemal, wenn man alles richtig macht.

Eine eventuell klatschnasse Plane ist am nächsten Abend immer noch zu gebrauchen im Gegensatz zu einem nass zusammengelegten Zelt. Aber wir hatten wieder Glück – kein Regen.

Anne und Thomas brachen am nächsten Morgen Richtung Schweiz auf, da dort am Wochenende in Vezio das alljährliche Engländertreffen stattfand. Ich fuhr allein noch in die Ardeche, um von dort aus über die nächsten 5 Tage über kleinste Bergsträßchen bis zum Sonntag Abend des 17. Juni nach 3.719 km nach durchwegs trockener Fahrt mit einem vorne wie hinten abgefahrenen Satz Reifen und viel Spaß wieder in Konstanz anzukommen.

Während dieser Fahrt wurden natürlich auch wieder neue Ersatzteile und Prototypenteile getestet, die allerdings nie vor 10.000 km Testlauf in Produktion gehen, das heißt, ich muss dringend noch ein paar Ausfahrten machen.

#### **Teileproduktion**

Jede Menge Teile produzieren wir ständig. In den dreieinhalb Wochen, während der wir geschlossen hatten, war ich eben 10 Tage auf der Pastis Rally. Die verbleibende Zeit habe ich mich vor allem um Dutzende Ersatzteilpositionen gekümmert, die langsam ausgehen. Und da diese nirgends zu bekommen sind, müssen sie in Eigenregie hergestellt werden. Ich habe also diverse Zeichnungen angefertigt, Teilebeschreibungen für die Produktion geschrieben, übers Internet nach neuen zuverlässigen Firmen gesucht, Angebote eingeholt und wie in der Urlaubsmail angekündigt den Versand immer Montags bis in die Nacht vorbereitet (mit einer Mitarbeiterin, die immer dafür ihren Urlaub unterbrach), so dass wie versprochen an den Dienstagen 19. und 26. Juni alle Bestellungen der Vorwoche rausgingen. Nur ein Bruchteil der neuen Sachen die aktuell schon gefertigt sind seien hier erwähnt:



#### 750er Freilaufabzieher St. 43,85 € Bestell-Nr. 3-60

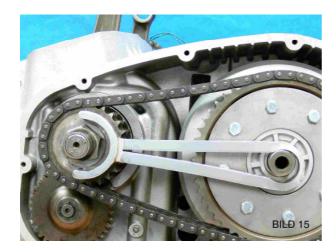
Da immer wieder einige danach fragen haben wir mal ein 50er Paket herstellen lassen. Der Abzieher wird in das Gewinde des Keilriemen-Freilaufkörpers eingeschraubt, um das oft sehr fest sitzende Teil durch die zentrale Schraube abzudrücken (siehe Bild 13).



# <u>Polradhalter Bosch Lichtmaschine St. 57,50 € Bestell-Nr. 65-52</u>

Das Originalteil ist schon seit ca. eineinhalb Jahren nicht mehr verfügbar. Da aber jedes Jahr 2 – 4 Kunden danach fragen haben wir auch hier keine Mühe gescheut und das Teil gezeichnet. Die Schlüsselform ist aus einer 4 mm Stahlplatte gelasert, die beiden runden Haltebolzen eingeschweißt, das ganze Teil glasperlengestrahlt und anschließend zu unserer sehr guten Verchromerei geschickt. Und das ganze zum gleichen Preis wie zuletzt in 2005 das grobschlächtige Originalteil gekostet hat - bei einer Produktionsmenge von nur 50 Stück. (Siehe Bild 14)

#### Kurbelwellenhalter Primärseite für 1000/1200-180° und 120° Motoren, St. 67,09 € Bestell-Nr. 65-47





Im **Bild 15** seht ihr das originale Werkzeug von Laverda. Dieses stützt sich an der Getriebewelle ab. Da wir aber immer wieder feststellen, dass vor allem bei 180° Laverdas die Hauptgetriebewellen oft mehrere 0,1 mm verbogen sind, ist die Frage warum. Womöglich ist sogar dieses Werkzeug daran schuld, wenn man unsachgemäß die mit normalerweise 100 Nm angezogene 32mm Mutter lösen oder festziehen will.

Um in jedem Falle eine Verbesserung zu erreichen, haben wir dieses Werkzeug neu konstruiert. Wie ihr im **Bild 16** seht, stützt sich das neue Werkzeug an Gehäuse ab, wo es mit 2 Distanzhülsen verschraubt wird. Auch mit diesem Werkzeug haben wir uns Mühe gegeben. Es ist glasperlengestrahlt und anschließend verchromt worden.



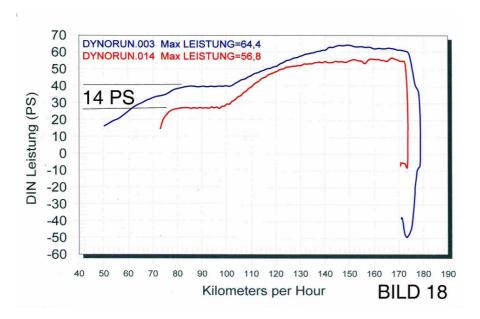
#### Neue 880 cm<sup>3</sup> Kolben für 750er Laverdas – Preis steht noch nicht fest, Bestell-Nr. 32-1

Im **Bild 17** seht ihr links die alte Version des Ø 87 mm Kolbens mit rundem Dom, der im Normalfall 9:1 verdichtet. Dutzende solcher Kolbenkitts haben wir die letzen Jahre erfolgreich verkauft. Alfred und ich haben uns schon im Winter 2005 -2006 überlegt, wie man noch mehr Leistung rausholen könnte. Die Idee war der flache Kolbenboden und die äußere Ouetschkante. Alles ist so konstruiert, dass mit den notwendigen Änderungen dieser neue flache Kolben quasi stufenlos von 9:1 bis 11:1

verdichtet werden kann. Der im **Bild 17** rechts sichtbare flache Kolben verdichtet genau wie der linke mit rundem Dom 9:1, auch wenn das nicht so aussieht.

#### Generelle Vorteile:

- 1) der Kolben wird leichter,
- 2) die Quetschkante außen ist wenn der Kopf richtig geändert wird sehr viel effektiver
- 3) das Gemisch verwirbelt sich sehr viel besser im kugeligen Brennraum, da der runde Dom des Kolbens nicht im Weg steht. Außerdem steht dem einströmenden Gemisch weniger Kolben im Weg wie ihr im Bild 17 seht, so dass das Frischgas sehr viel besser einströmen kann und damit insgesamt eine bessere Füllung erreicht wird.
- 4) die Klopffestigkeit des Motors wird in jedem Falle verbessert (ein Testmotor mit 11:1 Verdichtung ist in Vorbereitung um dies exakt zu testen). Mit rundem Kolbenboden hat man gelegentlich schon mit 10:1 Verdichtung Probleme wenn man mal schlechten Sprit erwischt hat.



Den ersten Prototypen Motor mit diesen neuen flachen 880 cm3 Kolben haben wir bereits für einen Kunden fertig gemacht. Er hat auch einen 880 cm3 Motor des alten Kolbentyps über 10.000 km gefahren und konnte so quasi den direkten Vergleich spüren. Und auch das Ergebnis unseres Dynojet Leistungsprüfstandes spricht für sich, siehe Bild 18 Leistungsdiagramm. Die untere rote Leistungskurve gehört zu einem nagelneu gemachten 750 SF2 Motor, alles original mit Ø 80 mm geschmiedeten Asso Kolben 10:1 verdichtet. Nockenwelle original 7-1. Die Kanäle sowie diverse andere Dinge wurden von uns standardmäßig optimiert, so dass

dieser originale 750er Motor eine deutlich bessere Leistungskurve hat als es von original der Fall ist (ca. 5 PS mehr). Die obere blaue Leistungskurve gehört zu dem nagelneu gemachten 880 cm³ SF2 Motor mit Ø 87 mm geschmiedeten Spezialkolben nur 9:1 verdichtet. Nockenwelle ebenfalls 7-1, Einlassventil von 41,5 auf 44 mm vergrößert sowie alle Kanäle optimiert. Unten herum satte 14 PS mehr als der bereits optimierte 750er Motor mit dem entsprechenden Drehmoment. Aber auch oben herum gibt's über einen weiteren Bereich extra Leistung, die Spaß macht. Verdichtet man höher als nur 9:1, was problemlos möglich ist, und legt noch eine scharfe SFC Nockenwelle ein, dann meint man von der Leistung her auf einer Dreizylinder Laverda zu sitzen. Diese Kolbenkitts sind gerade in Produktion und sind in Kürze lieferbar, denn der nächste Winter kommt bestimmt.



#### Öltemperaturmessstab St. 59,43 € Bestell-Nr. 42-52B

Da uns auch die originalen Ölmessstäbe langsam ausgehen, haben wir schon mal für 1000-180° neue konstruiert mit einem Aluminiumkopf, **siehe Bild 19** links, für 25,13 € Bestell-Nr. 42-52. Da ich für mich selbst auf der Suche nach einem Einschraubölthermometer war, wie man sie von vielen anderen Motorradmarken kennt, habe ich

man sie von vielen anderen Motorradmarken kennt, habe ich beim Hersteller direkt angefragt. Da das korrekte Gewinde nicht lieferbar war, hat die Firma schnell reagiert und die passenden Adapter hergestellt.

Im **Bild 19** rechts siehst du diesen Temperaturmesser. Er passt für alle Laverdamodelle 500, 750, 1000, 1200, 180° sowie 120° Motoren. Jeder muss lediglich mit einer Feile

oder an der Drehbank an der richtigen Stelle die zwei Markierungen hin machen für den Ölstand, fertig! Die Anzeige ist erstaunlich genau, wir haben je nach Temperaturbereich im Vergleich mit einem elektronischen Spezialmessgerät eine maximale Abweichung von 5° C festgestellt. Und es ist interessant zu sehen, wie heiß der Motor unter welchen Bedingungen in welchem Lastzustand wird. Um z.B. die Größe des Ölkühlers zu wählen oder wie lange geht's nun eigentlich wirklich bis der riesige Laverda Motor mal auf 80° Öltemperatur kommt. Eine sinnvolle Anschaffung, denn selbst eine originale Öltemperaturanzeige einer 1000 RGS oder SFC geht dermaßen falsch, dass man das eigentlich vergessen kann.

#### Hydraulische Kupplungsdeckel rechts an 180° Maschinen oder auch für 750er passend zum Umbauen

Im **Bild 20 und 21** seht ihr den Prototypen, an dem sich einer unserer top CNC Fräser gerade verkünstelt. Ein echtes Kunstwerk aus dem vollen gefräst! Alle Korrekturmaße und Änderungen sind bereits dokumentiert, um alles perfekt hin zu bekommen. Bis so ein Teil fertig ist, gehen viele Arbeitsstunden drauf, aber das Ergebnis gefällt mir jetzt schon. Anfang 2008 sollten wir sie ab Lager liefern können.





#### Hauptbremszylinder vorne PS 15 mit rundem Flüssigkeitsbehälter und auch alle anderen!

Vor allem die PS 15 Bremspumpen, **siehe Bild 22**, gibt es seit Jahren nicht mehr und unser Vorrat ist seit ca. 1 Jahr erschöpft. Auch eine Anfrage bei Brembo Italien lässt keine Hoffnung aufkommen.

Deswegen haben wir nach einer Alternative gesucht und sie gefunden. Normalerweise kann man alle Bremszylinder mit



einem neuen Kolbenreparatursatz bestücken und alles ist wieder bestens. Doch wenn die Innenbohrung beschädigt ist geht das nicht mehr.

Es gibt nun die Möglichkeit, diese Innenbohrung auszubohren und eine Hülse einzuschrumpfen. Diese wird dann feingebohrt und sehr fein ausgehont, so dass die Bremspumpe mit einem neuen Kolbenreparatursatz bestückt werden kann.

Da es wegen eines einzelnen Bremszylinders zeitlich inakzeptabel ist anzufangen (wäre viel zu teuer) machen wir das ganze im Tausch.

Die Kosten für das Ausbuchsen belaufen sich auf 98,45 € dazu kommt noch der PS 15 Kolbenreparatursatz für zur Zeit 26,13 €, zusammen also 124,58 €. Ein nagelneuer Bremszylinder hat zuletzt 208,15 € gekostet, so dass dies insgesamt sogar eine viel günstigere Sache ist.

Hauptbremszylinder für hinten aller Art haben wir noch tonnenweise new old stock an Lager. Dennoch gibt's auch die hinteren Bremszylinder ab sofort nur noch im Tausch wenn du einen mit defekter Innenbohrung hast wird der neue hintere Bremszylinder dann 40 € billiger.

Sollte jemand eine defekte vordere PS 15 Brembo Bremspumpe (kein unreparabler Sturzschaden bitte) rumliegen haben, so kaufen wir diese an, wir zahlen je nach Außenzustand 40 − 60 € dafür.



#### <u>Mutter für Marzochhi Gabelbrücke oben St. 18,49€</u> Bestell-Nr. 60-12

Nachdem alle Versuche gescheitert waren, diese Mutter irgendwoher zu beziehen, haben wir sie obwohl höchstens 2 Stück pro Jahr benötigt werden in einer Auflage von 17 Stück selbst hergestellt aus einem 30 mm Sechskant Materialrest, glasperlengestrahlt und zur Chromerei geschickt. Um auch so selten gebrauchte Teile immer liefern zu können (siehe Bild 23).

## Schwingenlagersatz mit Bronzebuchsen für alle 750er (außer 750-SFC) und alle 1000+1200er (außer 1000-120° Satz 129,79 € Bestell-Nr. 14-64B

Die Nadellagerschwingenlagersätze, die wir seit über 15 Jahren verkaufen, sind in jedem Falle eine sehr gute Sache und haben sich bewährt. Zumal die Einzelteile einfach herzustellen sind. Trotzdem haben wir uns entschlossen, die früheren Lagersätze mit Bronzebuchsen, die deutlich aufwändiger in der Produktion sind, neu herzustellen. (Siehe Bild 24)



damit spielfreier arbeitet. Der Kitt wird komplett inkl. Loctite Spezialkleber geliefert.

Der Vorteil der Bronzebuchsen ist die deutlich höhere Auflagefläche auf der Lagerachse im vollem Umfang, was sie bei regelmäßiger Schmierung nicht nur langlebiger macht, sondern auch die Schwinge besser und stabiler führt. Bei Nadellagern, die ebenfalls sehr regelmäßig alle 2000-3000 km mit der Fettpresse einen Fettstoß erhalten sollten, liegen nur die kleinen Rollen auf dem Lagerbock auf, was eine hohe Punktbelastung ergibt. Natürlich haben wir trotzdem eine entscheidende Verbesserung des Bronzeschwingenlagersatzes vorgenommen. Die Bronzebuchsen werden nicht eingepresst sondern nach bewährter Weise wie unsere Untermaß-Lenkkopflager eingeklebt. Dadurch werden Fluchtfehler der Lagersitze in der Schwinge ausgeglichen. Außerdem wird dem Verzug der Bronzebuchse, was beim Einpressen der Fall wäre, zu 100 % vorgebeugt, so dass die Lagerstellenbohrung in der Bronzebuchse sehr viel enger gearbeitet werden kann und sie



#### ND Tacho und Drehzahlmesser Einzelersatzteile

Tachos und Drehzahlmesser bieten wir normalerweise im Tausch an bzw. lassen eure Instrumente reparieren. Da dies vor allem für Kunden aus dem Ausland problematisch ist, bieten wir schon länger auch die wichtigsten Einzelersatzteile an (siehe Bild 25).

- -Ziffernblatt ND für Drehzahlmesser, St. 47,55 €
- -Ziffernblatt ND für Tacho, St. 47.55 €
- -Glasscheibe gewölbt für Tacho und Drehzahlmesser, St. 18,75 €
- -Abdeckkappe schwarz für Tacho und Drehzahlmesser, St.  $38,60 \, \in$
- -Verschlussring aus rostfreiem Stahl, St. 24,84 €

Diese Liste von Ersatzteilen könnte noch endlos weiter gehen, aber geht einfach davon aus, dass es - wie ihr es gewohnt seid

die Ausnahme ist, wenn wir etwas nicht liefern können. Und bald sagt euch unser Internetshop durch die neue Lieferampel das aktuell an, wenn ihr bestellen wollt.

#### Viel zu tun!

Wir ihr seht, bin ich neben gelegentlichen aber ausgiebigen Laverdafahrten immer hart an der Arbeit. Da wir wie ich am Anfang dieses Schreibens erwähnte vergeblich auf der Suche nach einem ausreichend qualifizierten zusätzlichen Mitarbeiter sind, ergeben sich bei mir sowie dem gesamten Team ständig Zeitprobleme. Eigentlich bin ich ja daran, die beiden Kataloge für Zwei- und Dreizylinder Laverdas um mindestens 50 Seiten dicker zu machen. Außerdem wird gerade unser Internetshop komplett neu programmiert, um das eigentlich gut funktionierende aber 10 Jahre alte System auszuwechseln. Da dies so nicht zu schaffen ist, haben wir uns folgendes überlegt:

#### Alle im Team haben jede Woche viele Überstunden, die es abzubauen gilt

Deswegen bleibt das Versandcenter ab 1. August 2007 immer Montags geschlossen.

Grund dafür ist, dass unsere Statistik klar sagt, dass Dienstag der versandärmste Tag der Woche ist. Montag muss in der Regel sehr viel versendet werden, da wohl viele gemütlich übers Wochenende in unserem Internetshop bestellen, über den mindestens 70 % der Bestellungen bei uns eingehen. So kann der Versand am Dienstag sehr viel rationeller arbeiten, zumal alle gut erholt aus einem langen Wochenende zurück kommen.

Da ihr als Kunden innerhalb Deutschlands sowieso und auch im europäischen Ausland sicher vor dem Wochenende eure Teile habt, auch wenn sie statt Montags erst am Dienstag versandt werden, dürfte dies also zu keinen ernsthaften Problemen bei euch führen. An allen anderen Tagen läuft's wie immer.

Ich denke, für euch gibt es keinen Nachteil, meine Leute im Versandcenter sind über diese Entscheidung jedoch sehr froh, denn sie arbeiten wirklich hervorragend, was denke ich jeder von euch an dem schnellen, zuverlässigen Versand eurer Teile sehen kann

Die Telefonzeit Montags ab 15 Uhr bleibt unberührt.

Damit ich selbst jedoch zumindest einen Katalog bis Anfang 2008 fertig habe, zu dem von allen Beteiligten noch ca. 1000 Arbeitsstunden notwendig sein werden, gibt's nur eine Lösung, dies zu realisieren:

### **Beachte bitte diese Termine!**

Damit ich die neuen Kataloge sowie unseren neuen Internetshop vorantreiben und außerdem das gesamte Personal Überstunden abbauen kann:

#### Wir haben geschlossen

5 Tage von Montag, 06.08.2007 bis Freitag, 10.08.2007

5 Tage von Montag, 03.09.2007 bis Freitag, 07.09.2007

5 Tage von Montag, 01.10.2007 bis Freitag, 05.10.2007

5 Tage von Montag, 29.10.2007 bis Freitag, 02.11.2007

5 Tage von Montag, 03.12.2007 bis Freitag, 07.12.2007

4 Wochen vom, 24.12.2007 bis 18.01.2008

In diesen angegebenen Zeiten keine Telefonzeit und auch kein Ersatzteileversand. Bestellt einfach über den Internetshop, per Fax oder Brief, und eure Bestellung wird bis spätestens am darauf folgenden Dienstag versendet sein.

Vielen Dank für euer Verständnis. Andy Wagner und das gesamte Team

#### **Internetshop**

Wie erwähnt lass ich das komplette System neu programmieren. Aus über 10 Jahren Erfahrung kennen wir die kleinen Schwachstellen des alten und doch bewährten Systems.

Optisch verändert sich so gut wie nichts, auch die Bedienung soll gleich bleiben, da ihr als Kunden sehr positiv darüber sprecht.

Über Anregungen bin ich dennoch froh. Sollte jemand Verbesserungsvorschläge haben, sofort her damit!

Die wesentlichen Änderungen des neuen Internetshops sind:

- 1) Die Datenbank des neuen Shops wird von knapp über 2000 Teilepositionen auf fast 3500 ab Lager lieferbaren Positionen aufgestockt werden.
- 2) Des weiteren soll zu fast allen Artikeln mindesten ein Foto hinterlegt werden außerdem ähnlich unserem Katalog eine Teilebeschreibung mit Tipps und Tricks da stehen, um Bestellfehler oder auch Fehler bei der Montage zu vermeiden
- 3) Es wird eine Lieferampel geben.
  - grün bedeutet: sofort ab Lager lieferbar
  - orange bedeutet: es steht ein Datum in diesem Feld, ab wann das Teil wieder verfügbar ist
  - rot bedeutet: bis auf weiteres nicht lieferbar, muss erst produziert werden.

Ich kann nur jetzt schon sagen, es wird wenige orangene oder gar rote Felder geben.

Wann das fertig sein wird, mal sehen. Es ist in jedem Falle geplant wenn alles fertig ist eine Demoversion ins Netz zu stellen, wo ihr alle als Benutzer des Shops austesten und eure Meinung dazu abgeben könnt. So werden wir bis zum Austausch des Systems alle Kinderkrankheiten beseitigt haben. Denn nach den riesen Problemen mit einer anderen Software Firma von 2006 zu 2007 mit der MwSt-Umstellung und einigen anderen Neuerungen bin ich noch vorsichtiger geworden als ich ohnehin schon bin mit dem Computerzeug.

Weil jetzt schon klar ist, dass wir alle Hände voll zu tun haben, wird es auch dieses Jahr kein Laverdatreffen bei uns geben, tut uns leid.

Mit dieser leider traurigen Mitteilung für viele die schon nachgefragt haben, ob es ein Treffen bei uns geben wird, will ich mich bis zum nächsten Rundbrief verabschieden. Ich wünsche allen eine schöne restliche Laverdasaison und immer eine Handbreit Asphalt unter den Rädern.

### Forza Laverda!

### Andy Wagner und Team