# 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.

# RUNDBRIEF WINTER 2008-2009 geschrieben von Andy

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

Hallo liebe Laverdafreunde,

hoffentlich geht auch für euch in Kürze ein erfolgreiches Jahr mit vielen Laverda-Kilometern zu Ende. Einige unserer Highlights wollen wir hier zu Papier bringen.

- © Infos und Fragen an euch, damit wir wissen was ihr wünscht und euch weiterhin einen möglichst optimalen Service bieten können. (Internetabstimmung)
- © 9 Zylinder Flugzeugsternmotor (Andys neues Spielzeug)
- © Urlaub mit 100er Laverda, T2 VW Bus und Kanu
- © 3 Tage Laverda fahren was für ein Erlebnis! Zeit, die sich jeder nehmen sollte
- Technikinfos und neue Teile
- © Ab Weihnachten 2008 bis Ende Januar 2009 keine Telefonzeit! Bitte die Einzelheiten am Ende des Rundbriefes beachten

#### Alle Kunden bitte ich, die Mail, mit der dieser Rundbrief verschickt wurde, zu beachten.

Wir benötigen eure Meinung:

- 1.) euere Meinung über das Problem, dass wir immer eine Woche im Monat geschlossen haben, um in Ruhe an Aufträgen und anderen größeren Projekten arbeiten zu können. (Ist dies während der Saison zu ertragen oder nicht).
- Wir hoffen auf zahlreiches Abstimmen über den beigefügten Link in der E-Mail, mit der dieser Rundbrief verschickt wurde, damit wir optimal für euch da sein können.
- 2.) was den Versand der Ersatzteile ins Ausland betrifft! (Lieber schnell und zuverlässig aber teuer wie die letzten 20 Jahre oder lieber billig mit den damit zusammen hängenden Mängeln). Auch hier bitten wir um euer Votum: stimmt ab damit wir wissen was ihr wollt.



#### 9 Zylinder Sternmotor:

Dieses Jahr am 2. Oktoberwochenende, auf Europas größtem Oldtimermarkt, der Veterama, habe ich mal keinen Laverdaschrott gekauft (denn da gab's nichts oder nur so teuer, dass dies unrentabel gewesen wäre), sondern was ganz Außergewöhnliches.

Ohne etwas zu kaufen wieder heim zu fahren ist wie Motorradfahren ohne Motorrad, das geht einfach nicht. Schon vor ca. 3 Jahren sah ich einen solchen Motor auf der Veterama und hatte schlaflose Nächte deswegen, als er an irgendjemanden verkauft worden war. Diesmal schlug ich zu. Siehe Bild 1 Frontansicht, und Bild 2 Hinteransicht. Dieser Motor gehört zu einem Flugzeug namens Cmelak LET Z-37A, ein tschechoslowakisches Flugzeug, das vorwiegend in der Landwirtschaft zum Düngen großer Felder eingesetzt wurde.

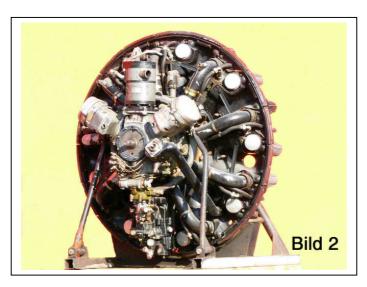
1961 wurde dieses Flugzeug entwickelt, von dem bis 1975

ca. 600 Exemplare gebaut worden sind. Der 9-Zylinder Sternmotor selbst kommt von AVIA Typ: M 462 RF von dem über 15000 Exemplare gebaut worden sind. Eben 9 Zylinder Sternmotor 6,2:1 Verdichtet Mit Bohrung 110 mm, Hub 130mm, was 10,1 Liter Hubraum ergibt. Die ca. 310 PS können ein solches Flugzeug auf bis 200 km/h beschleunigen. Und was macht man mit so was? .....stellten wir alle die gleiche Frage. Na was wohl, SPIELEN!

Am Montag nach der Veterama durchforschte ich erst mal das Internet und fand jede Menge Infos über das Flugzeug sowie allgemein über Sternmotoren. So ein Teil wiegt mit seinen ca. 100 cm Durchmesser dann doch gerade mal nur 250 kg trocken ohne Aggregate. Wenn man überlegt, dass ein 3-Zylinder Laverdamotor locker 95 kg auf die Waage bringt, ein echtes Leichtgewicht.

Wirklich tolle Filme über z.B. Modell – Flugzeug-Sternmotoren gibt es im Internet unter:

#### http://www.youtube.com/results?search\_type=&search\_query=sternmotoren&aq=f



Ihr solltet euch die Zeit nehmen da mal reinzuschauen, was mancher Tüftler so gebaut haben, Unglaubliches gibt es dort zu sehen.

Kaum besitzt man so einen Sternmotor, stellt man fest, dass es viele Verrückte gibt, die so was im Wohnzimmer stehen haben. Ein Laverdakunde, den ich zufällig auf der Veterama traf, gab mir da gleich mal eine Adresse. Im Internet fand ich weitere Hilfe. Mit all dieser Hilfe versuchte ich nun, das fehlende Mittelaggregat auf der Hinterseite zu bekommen, sowie alle Unterlagen, wie Wartungs- und Anschlussschema aller Öl- und Benzinleitungen. Um irgendwann das Ziel zu erreichen, dass Ding mal zum Laufen zu bringen. Und wenn das so weit ist, werdet ihr es erfahren! Sollte jemand von euch zufällig 10 Jahre als Mechaniker an solchen Motoren gearbeitet haben, sollten wir uns mal unterhalten, denn ich muss hier sicher noch einiges lernen.



# PIECES AUTOS P Bild 4

#### Laverda Fahren

Von Mai und Pastisrally abgesehen, was immerhin gut 5000 km mit der 1000er Laverda waren, hat es nur noch einen 3 Tage Wochenendtrip von ca. 991 km mit der 750S an den Comer See gegeben.

Nachdem es in der letzten Augustwoche wegen zu viel Arbeit hier im Laverda-Paradies schon nicht geklappt hat, Urlaub zumachen, bin ich dann in der 2. Septemberwoche einfach gefahren .Man kann nicht immer nur arbeiten. Aber diesmal ganz anders. Eine gute Freundin, die mitfuhr, brachte mich auf diese Kombination von VW-Bus -T2 mit Kanu auf dem Dach und 100er Laverda im Bus. Sieh Bild 3.

Es ging in die Provence in die Gegend, wo wir auch während der Pastisrally immer hinfahren. Mit dem Kanu, Schlafsack und Isomatte. Eine 2-Tages-Tour auf dem Lac de St. Croix, mit der 100er Laverda Baujahr 1956 eine Tagestour in den Canyon du Verdon, was bergauf zu zweit auf der 100er etwas langsam vonstatten ging. Waren echte Highlights, vor allem bei dem schönen Wetter. Es war an einem Tag gegen Abend, als wir hinten rechts einen Plattfuß am VW Bus bekamen. Rasch das Reserverad, das vorne auf der Stoßstange sitzt, abmontiert, Wagenheber und sogleich war das Problem irgendwo in den Bergen weit ab der Zivilisation behoben. Wir waren auch schon langsam auf der Suche nach einem geeigneten Schlafplatz, was sich in dieser Gegend etwas schwierig gestaltete. Doch da war ein Weg, der verheißungsvoll aussah.

Es ging sehr steinig in ein Waldstück in Richtung eines Baches, wo eine kleine Lichtung war. Der ideale Platz für das Nachtlager. Nur die Position des Busses war noch nicht so gut, so dass ich noch mal rumrangierte. Plötzlich ein bekanntes Geräusch. So Ein Knall mit Pffffff. Wir

hatten wieder einen Plattfuß hinten rechts, was durch eine im Boden steckende Eisenstange verursacht worden war. Und nun kein Reserverad mehr.

Der nächste Ort war ca. 7 km, der nächste größere, wo ein Reifengeschäft zu vermuten war, über 10 km entfernt. Aber der Plan war Dank 100er Laverda im Bus ganz einfach.

Gemütlich zu Abend gegessen, ein par Büchsbier getrunken, geschlafen und nach einem gemütlichen Frühstück ging es zu zweit auf der 100er Laverda mit einem der kaputten Reifen, den ich mit einem Seil an meiner Beifahrerin befestigt hatte, auf die Suche nach einem Reifengeschäft.

Und wir hatten Glück, nach ca. 14 km wurden wir fündig. Der passende Reifen war in dem sensationellen Fachbetrieb vorrätig, siehe **Bild 4**. Zurück zum Bus, das Rad Montiert und auch das kann man als schönen Tagesausflug werten. Fazit von der Geschichte! Es gibt nur 2 Möglichkeiten, bei einem solchem Off-Road Urlaub, wie ich ihn gern mit meinen Fahrzeugen mache: entweder 2 Reserveräder mitnehmen oder eine 100er Laverda.

### Comer See Italien 3Tage 991 km mit der 750S

Ab Oktober fängt für mich bereits die Wintersaison an, da zu dieser Zeit bereits viele Reparaturaufträge eintreffen. Also entschloss ich mich am letzten Septemberwochenende, ein letztes Mal für die Saison bei laut Internetvorhersage fabelhaftem Wetter mit meiner 750S- Bj. 1969 nach Italien an den Comer See zu fahren, um das vor lauter Arbeit etwas zu kurz



gekommene Laverda fahren nachzuholen. Freitagmorgen ging es los. Die Schweizer Grenze ist ja nur 1 km von unserem Hauptgeschäft entfernt, dann ging es auf die ca. 150 km Autobahn Richtung St. Bernardino, wo ich meine Lieblingsstrecke über den Splügenpass wählte. Wer die engen Kurven liebt wird hier fündig, siehe Bild Nr. 5. Dieses Bild zeigt das absolut geilste Stück Straße, das ich kenne, auf der Schweizer Seite des Passes. Auf der italienischen Seite gibt es Kurven, wo man mit dem Auto ohne Zurücksetzen oder Verwenden beider Spuren einfach nicht um die Kurve kommt. Nach gesamt ziemlich genau 200 km oder 4 Stunden Fahrt kam ich in Chiavenna an. Dort gönnt man sich am Cafe beim örtlichen Kreisverkehr den ersten Capuccino, um dem italienischen Treiben zuzusehen.

Ich wollte all die kleinen Straßen in dem Bergzug örtlich des Comer Sees erkunden. Dies führte mich gegen Abend zu diesem herrlichen Platz,

siehe **Bild 6**. Um hier hin zu kommen, muss man erst mal ein paar km Schotterstrecke hinter sich bringen, wozu ich noch niemals eine Enduro gebraucht habe. Denn auch so eine 750er ist absolut Off-Road tauglich. Die Laverda steht hier im mangels Wasser trockenen Flussbett, das bei höherem Regenaufkommen von dem Wasserfall im Hintergrund gespeist wird.

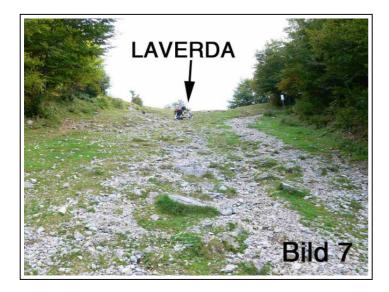


Ich empfand diesen Platz als ideales Nachtlager. Wobei ich aus Sicherheitsgründen natürlich nicht im sondern am mehrere Meter höheren Rand des Flussbettes geschlafen habe.

Es macht zwar einen Heidenspaß, mit den richtigen Leuten in der Gruppe weg zu fahren, aber als genauso genial empfinde ich es, alleine mit meinem Motorrad ein paar Büchsbier, eine Salami mit Brot im Tankrucksack in der freien Natur weit ab des nächsten Dorfes unter freiem Himmel zu schlafen.

Am nächsten Morgen ging die Sonne auf. An dem spärlichen Bächlein wirft man sich ein paar kühle Tropfen Wasser ins Gesicht, 6 km ins nächste Bergdorf, wo es Kaffe und ein Panino Broschutto Formaggio (Brot mit Wurst und Käse) gibt.

Auf der Landkarte suchte ich mir die ganz kleinen Straßen aus, die als zum Teil ohne Straßenbelag gekennzeichnet waren. Einen dieser Wege fuhr ich sicher 10 km entlang über Stock und Stein, ja sogar einen Fluss mit ca. 20 cm hohem Wasserstand musste ich durchqueren, in der Hoffnung, auf der anderen Seite dieses Weges wieder auf eine richtige Straße zu kommen. Doch irgendwann hörte dieser Weg an einer Jagdhütte einfach auf und wurde zu einem verwachsenen Wanderweg. Also wieder umgedreht und einen anderen Weg angepeilt. Generell sind solche Aktionen eigentlich besser zu zweit. Denn wie leicht könnte man trotz Erfahrung und Vorsicht mal stürzen. Ein verstauchter Knöchel kann dann schon ausreichen und man sitzt fest auf einem Weg, auf dem man am Tag vielleicht einer Person begegnet.







Da ich aber mit Essen und Trinken im Tankrucksack immer für 2 Tage versorgt bin und selbst Handyempfang in diesen abgelegenen Gegenden vorhanden ist, schien mir dies ein tragbares Risiko. Am Nachmittag ging wieder einmal mehr eine schmale geteerte Straße in Schotter über. Ich kam an eine sehr starke Steigung vor der ich anhielt, um die Bodenbeschaffenheit genau zu studieren. Nach genauem Prüfen den ersten Gang eingelegt und los. Doch diesmal verschätzte ich mich. Weit oben waren im Gestein größere Grasnaben, die so rutschig waren, dass mir der Vortrieb fehlte und ich am steilen Hang fest saß. Siehe Bild 7.

So saß ich nun auf dem Motorrad, es ging weder vor noch zurück. Mehrere Minuten dauerte es alleine, zu überlegen, wie ich denn nun von der Maschine absteige, ohne dass sie umkippt, denn das hätte fatale Folgen gehabt.

Nach hinten stand das Hinterrad an einem Stein an und der eingelegte 1. Gang hielt die Laverda sicher in Position. Mit dem linken Fuß schob ich Steine heran, die ich mich vorsichtig im Sitzen von der Maschine runterbückend übereinander türmte, so dass ich die Laverda mit dem linken Fahrer-Fußraster sicher darauf abstellen konnte. Geschafft!

Ich konnte so immerhin mal absteigen und dieses Bild machen. Dann hatte ich sicher eine Stunde Arbeit, die Umgebung der Laverda so zu präparieren, dass ich an dem gut 45° steilen Hang sicher drehen konnte, um wieder runter zu kommen. Dies war mit einem gewissen Herzklopfen und erhöhten Adrenalinspiegel verbunden, gelang aber sehr gut. Insgesamt hat dies bestimmt 2 Stunden in Anspruch genommen, wobei ein stärkendes Vesper inklusive war. Auf der Suche nach einem Schlafplatz hielt ich in einem kleinen Bergdorf an, um in der örtlichen Bar noch einiges zu mir zu nehmen. Dabei entstand das Bild Nr. 8. Ich weiß nicht, auf Grund welcher Gegebenheiten in einem solchen Dorf hoch in den Bergen ein derartiges Verkehrsschild seinen Platz findet. Die anderen Gäste der Bar waren jedenfalls sehr interessiert an meiner Laverda und in meinem besten Italienisch (ich kann nur 50 Worte) unter Einsatz von Händen und Füßen erklärte ich die Details der Laverda und was ich hier so treibe.

Es wurde langsam Zeit, einen Schlafplatz zu suchen, den ich auch bald fand in Form eines Baustellenlagers, siehe Bild 9.

Es war stärker bewölkt, so dass ich sicherheitshalber meine Plane aufspannte, um eventuellem Regen vorzubeugen. Nach gemütlichem Abendessen und ein paar Büchsbier legte ich mich, es war bereits dunkel, wie ich es immer zu machen pflege neben der Laverda schlafen. Irgendwann schreckte ich auf. Ein Auto kam in finsterer Nacht die Einfahrt heruntergefahren, und blendete mich mit vollem Licht. Dies ist immer eine blöde Situation, denn man weiß ja nie Freund oder Feind, und sehen kann man auch nichts gegen das

Licht. Etwas erleichtert war ich dann, als blaue Lichter auf dem Dach des Autos angingen. 2 bewaffnete Carabinieri stiegen aus. Um es den Carabinieri sicher erscheinen zu lassen, ließ ich meine Hände gut sichtbar über meinem Kopf platziert. So macht man das, um Missverständnisse zu vermeiden. Es folgte der übliche Wortwechsel, Dokumente usw. Während der eine per Funk meine Personalien prüfte, unterhielt ich mich mit dem anderen Carabiniere mittels meiner 50 Worte Italienisch und versuchte, ihm zu erklären, was ich hier mache. Dieser fand meine Lebensumstände offensichtlich seltsam. Die Unterhaltung lief ungefähr so ab:

Carabiniere: Ob ich eine Panne mit dem Motorrad habe

Andy: Nein alles ok, ich schlafe nur hier.

Carabiniere: Hier in der Kälte in den Bergen?

Andy: Ja ich habe gute Ausrüstung mit Fingerzeigen auf die Plastikplane über mir und meinen dicken Schlafsack

Carabiniere: Warum ich nicht in ein Hotel gehe bei dem regnerischen Wetter

Andy: Mir fiel nichts Besseres ein als: Ich bin ein Cowboy mit Pferd und deutete auf meine Laverda

Carabiniere: Schmunzeln im Gesicht

Derweil kam der zweite Carabiniere und es wurden noch weitere Details geklärt, z.B. wie lange ich hier bleiben will, wo ich hin will usw. Zum Schluss wünschten sie mir noch eine gute Nacht und verschwanden in der Dunkelheit. Ein Blick auf die Uhr verrät: 1 Uhr nachts. Ich hatte hier wirklich nicht damit gerechnet, in meiner Nachtruhe gestört zu werden. Der nächste Ort war gut 1 km entfernt, Samstagabend. Vermutlich wird dieser Platz standardmäßig von den Carabinieri kontrolliert, um etwaigen Machenschaften der einheimischen Bevölkerung vorzubeugen. In dieser Nacht blieb es bis auf ein wenig Regen ruhig, und am Sonntagmorgen brach ich bei Sonnenschein wieder Richtung Heimat auf. 3 Tage Laverda fahren mit 991km sollte man sich öfter mal gönnen.



#### Winterausflug

Mitte November wollte ich Richtung Ulm, da eine gute Freundin ihren vierzigsten Geburtstag feierte. Da fährt man natürlich auch am besten Laverda. Siehe **Bild Nr. 10**. An dem Samstag hatte ich Glück, es war strahlender Sonnenschein und ich hatte gerade 10 Kisten ungespritzt Orangen direkt aus Sizilien vom Orangenbaum erhalten, die besten, die man sich vorstellen kann. Eine dieser Kisten schnallte ich als Geburtstagsgeschenk auf die Laverda. Ja das ist wirklich eine Laverda auf dem **Bild Nr. 10** Modell LB1 125 cm³ Custom von 1984 mit Laverda Motor.

Vor ca. 8 Jahren hatte ich diese maschine mal einem Freund geschenkt, damit seine Tochter ein zuverlässiges Motorrad hat. Ihre 125er Cagiva ging nämlich ständig kaputt. Ihr gefiel jedoch das Chopperdesign nicht so richtig, so

das der Vater schließlich regelmäßig damit zur Arbeit und auf Wochenendausflüge fuhr. Auf diese Weise kamen in den 8 Jahren über 10.000 km auf den Tacho der 125er ohne jegliche Probleme. Diesen Sommer erhielt ich dieses Motorrad zurück geschenkt, da es wegen verschiedener anderer Projekte aus Platzmangel weichen musste. Und ich bin gespannt, wie viele km ich die nächsten Jahre damit fahre. Am Sonntag ging es bei äußerst empfindlicher Temperatur von nur plus 2° C zurück. Nun die ersten gut 300 km hab ich schon gefahren, in 8 Jahren rechnen wir mal zusammen.

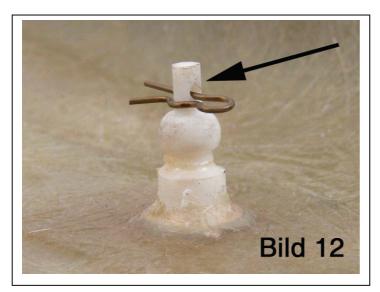


#### Materialprüfung

Ich selbst setze meine Laverdas härtesten Bedingungen aus. Zum einen prüfe ich mit ihnen oft über Jahre selbst produzierte Teile, um eventuelle Schwachstellen zu verbessern. Zum anderen macht es einfach Spaß. Andere Teile wiederum werden auf sehr einfache Weise geprüft. Inzwischen ist ein 3jähriger Test abgelaufen, siehe Bild 11. 3 Jahre hingen diese Gabelstaubkappe und der Tankhaltegummi hier an dem Fensterbrett auf der Südseite unserer Werkstatt, Sommer wie Winter. Das Ergebnis: das Material ist in einwandfreiem Zustand, wie neu. Teile gleicher Art hatte ich 3 Jahre in der Spanauffangwanne meiner Drehbank liegen, wo sie ständig mit geringen Mengen Öl oder Schmiermitteln in Berührung kamen. Auch hier war das Ergebnis einwandfrei. Ihr kennt sicher alle das leidige Problem der

Tankhaltegummis, die bei mir in der Regel 1-2 Saisons halten. Es liegt aber weder an der UV-Strahlung des Lichts noch am Ölnebel. Der bloße Benzingeruch, der vor allem bei offenen Ansaugtrichtern ständig unter dem Tank schwebt, reicht aus, um das Gummimaterial altern zu lassen. Das gleiche hatten wir auch schon vor Jahren am Batteriegehäuse von Gel-Batterien festgestellt. Allein der feine Benzinnebel der offenen Ansaugtrichter hatte dafür gesorgt, dass die der Vergaserbatterie

zugewandte Batteriegehäuseseite brüchig wurden und somit die Gelbatterie kaputt ging. Es loht sich also, den feinen Benzinnebel fern von solchen Teilen zu halten, da diese Teile aus keinem anderen Material hergestellt werden können.



Abfallende Rahmenseitendeckel bei 1000er Vielen von euch ist es sicher schon passiert bei der Dreizylinder 180°. Vor allem wenn kein Luftfilterkasten montiert ist, gibt es bei Geschwindigkeiten über 100 km/h einen solchen Luftstrom unter den Rahmenseitendeckeln, dass sie aus den womöglich schon alten Gummis gedrückt werden und weg ist der Deckel. Auch wenn man es gleich merkt sind in der Regel schon mindestens 2 Autos darüber gefahren. Aus diesem Grund haben wir eine kleine Änderung an den neu produzierten Deckeln vorgenommen, um das Problem zu vermeiden. Im Bild 12 seht ihr die kleine Nase, durch die ein Loch gebohrt ist. Auf diese Weise kann man den Rahmenseitendeckel mit einem kleinen Dauersplint sichern.

#### Es gibt viel zu tun – packen wir's an!

Wir ihr seht, fahren wir nicht nur mit der Laverda spazieren sondern überlegen ständig, wie man was noch

besser machen kann.

Eine wichtige Frage kommt immer wieder und auch diese möchte ich gerne auf möglichst breiter Ebene prüfen: Wir haben seit 2008 immer eine Woche im Monat geschlossen, was per Kalender in unserem Internetshop angezeigt wird. Auf diese Weise kann ich eine Woche am Stück an wichtigen Projekten arbeiten und komme so erheblich schneller ans Ziel, was natürlich für alle Kunden auch von Vorteil ist.

Der Nachteil ist eigentlich nur, dass in dieser Woche keine Ersatzteile verschickt werden. Dies spielt in der Winterzeit sicher keine große Rolle, kann während der Saison aber ärgerlich sein.

Deswegen bitte ich euch alle auf den Link zu gehen in der E-Mail, die zeitgleich mit diesem Rundbrief verschickt wurde, um eure Meinung mit wenigen Mausklicks kund zu tun. Ist diese Woche geschlossen für euch akzeptabel oder nicht? So bekommen wir eine möglichst präzise Einschätzung, wie ihr es gerne hättet.

Meine größten Projekte zurzeit sind der neue 750 Katalog und der neue Internetshop. Klar ist, dass ich solch umfangreiche Sachen wegen ein paar Stunden nicht anzufangen brauche. Selbst ein ganzer Tag ist Zeitverschwendung, da man zu viel Zeit braucht, sich in solche riesigen Konstrukte hinein zu denken. In einer ungestörten Woche am Stück hingegen schafft man so viel wie sonst in 2 Monaten. Das habe ich am 1000er Katalog gemerkt, der jetzt mit 450 Seiten seit Juli 2008 schon über 800 mal verschickt wurde und große Begeisterung bei unseren Kunden hervorgerufen hat. Ich bitte euch also wieder Mal um eure zahlreiche Hilfe und Meinung. Geht mal rasch auf den link in der E-Mail dieses Rundbriefs und macht ein paar Mausklicks, damit wir besser wissen, was ihr als unsere Kunden wollt. Das Ergebnis dieser Umfrage werden wir euch im Frühjahr 2009 mitteilen.

#### **Teileproduktion**

Noch nie haben wir so viele neue Positionen nachgefertigt oder zugekauft wie in diesem Jahr. Allein in diesem Jahr sind in den Internetshop mehr als 300 zusätzliche lieferbare Positionen aufgenommen worden. Im Januar 2009 werden nochmal gut 150 Positionen dazu kommen. Gesamt sind dann über 3700 Positionen aufgeführt, von denen wir über 95% sofort ab Lager liefern können. Auch dies war jede Menge Arbeit und hat 2 der Wochen, in denen wir geschlossen hatten, verbraucht.

#### Transport von Motorrädern

"Wie bringe ich nur mein Motorrad zu euch?" werden wir oft gefragt. Dies ist überhaupt kein Problem, wir haben zwei zuverlässige Firmen an der Hand, die so was erledigen. Die eine sogar fast europaweit. Innerhalb Deutschlands kostet der Transport im schlimmsten Fall von Nord- nach Süddeutschland ca. 170 € inkl. Transportversicherung. Es lohnt sich also nicht wirklich, mit dem eigenen Auto zu fahren.

#### **Geschlossen** (wie wir bereits am 20.12.08 per Rundmail bekannt gegeben haben)

Wie wir die Sommersaison 2009 gestalten hängt von eurer Abstimmung ab. Das Ergebnis wird euch im Frühjahr 2009 mitgeteilt. Damit wir gut mit Aufträgen und anderen Projekten vorwärts kommen, wie Motoren richten, 750 Katalog usw., haben wir wie immer

#### vom 24.12.2008 bis 31.1.2009 (keine Telefonzeit).

Ihr könnt Ersatzteile über den Internetshop oder auch per Fax oder Brief bestellen, diese werden in dieser Zeit jeweils einmal in der Woche am Dienstag versendet. Ab Februar sind wir telefonisch wieder für euch erreichbar. Solltet ihr noch vorhaben einen Motor oder gar das ganze Motorrad zu uns zu bringen, schickt uns schnellstens ein Fax oder Mail während wir geschlossen haben. Wir rufen euch zurück um einen Termin zu vereinbaren.

Damit wollen wir uns bis zum Frühjahrsrundbrief verabschieden - mit den besten Wünschen für 2009.