

# LAVERDA RACING TEAM KONSTANZ

## DAS LAVERDA-PARADIES

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



- ☛ bonnes connaissances techniques grâce à une longue expérience en course avec Laverda
- ☛ Important stock de pièces détachées : neuves et d'occasion, presque 3500 références disponibles
- ☛ transformation des culasses au sans-plomb réalésage des cylindres
- ☛ révision et tuning moteur, homologation TUV
  
- ☛ bref, s'il s'agit de *Laverda*, vous êtes à la bonne adresse !

## CIRCULAIRE D'ETE 2007 rédigée par Andy

- ⇒ Dieser Rundbrief ist in Deutsch, Französisch und Englisch erhältlich
- ⇒ This newsletter is available in German, English and French
- ⇒ 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-mail d'information**

Chers amis des Laverda,

La météo a été formidable à partir de mars, du moins chez nous, dans le sud de l'Allemagne. C'est peut-être une des raisons pour laquelle l'expédition des pièces détachées dans toute l'Europe a fonctionné à plein régime en mars. Notre atelier était également débordé, comme tous les hivers.

Ceci vient également du fait que, depuis plus d'un an, nous sommes à la recherche d'un collaborateur supplémentaire pour renforcer notre équipe bien rodée, ce qui s'avère extrêmement difficile. De plus les travaux d'atelier, mais surtout les expéditions de commandes ont augmenté ces dernières années au point que tout le monde fait des heures supplémentaires, et pendant les périodes de fortes charges de travail, il n'est pas rare que la lumière fonctionne 24 heures sur 24 dans notre département expédition afin de préparer toutes vos commandes. Nous avons battu notre record cette année: plus de 100 livraisons expédiées en 24 heures.

Donc si dans vos relations vous avez une personne disponible avec une expérience en matière de commerce, logistique et technique dans le domaine de la moto, c'est le genre de personne que nous recherchons pour diriger notre service de préparation de commandes. Il faut bien sûr parler couramment l'allemand.

Je voudrais en profiter pour vous remercier, clients du monde entier, pour la confiance que vous accordez au Laverda-paradies, merci également à tous nos collaborateurs qui permettent à notre système de fonctionner pratiquement sans accrocs à la grande satisfaction de nos clients. Merci à tous.



### 22<sup>e</sup> pastis-rallye. Comme toujours 10 jours de plaisir

Comme nous avons tous, moi y compris, plus de 100 heures supplémentaires au compteur, nous avons décidé de fermer du 6 au 30 juin 2007. Nous l'avons bien mérité.

J'ai passé les 10 premiers jours en France avec ma Laverda 1000 Shark au 22<sup>e</sup> pastis rallye. En 10 jours et 3719 km, j'ai usé un train de pneus sans mettre la combinaison de pluie, car pendant tout le rallye nous n'avons eu qu'une averse qui a duré 2 heures et dont nous avons tranquillement attendu la fin dans un restaurant. Cette année, le point de rendez-vous des 31 participants était Chanaz, un petit village au nord du lac du Bourget, près d'Aix les Bains. Ceci avait l'avantage de permettre à chacun de rejoindre selon son envie, par l'autoroute ou les routes de montagne après 380 – 480 kilomètres. J'ai moi-même pris la route le soir à 18 heures par les autoroutes suisses avec 2 amis, Jörg en Triumph speed Triple et Öxi en Honda CBR 900R transformée en streetfighter (**voir photo 1**).

C'est après environ 240 km que les problèmes ont commencé à apparaître. A 120 km/h, ma Laverda 1000 se mit à



louver légèrement. Je dépassai rapidement mes deux compères, avec une impression vraiment désagréable. Dès l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence, le constat fut clair: le pneu arrière, qui comme l'avant n'avait que 240 km, se dégonflait lentement. Nous avons rapidement repris la route, car nous savions que la prochaine station service se trouvait à environ 10 km. Quand nous y sommes arrivés, le pneu s'était encore dégonflé. Nous avons mis 4 bar de pression dans le pneu avec chambre à air, et nous avons contrôlé l'étanchéité de la valve ainsi que la bande de roulement pour voir s'il y avait un corps étranger qui pouvait provoquer cette fuite. Mais tout était OK et le pneu tenait la pression. Nous avons repris la route sans problème jusqu'en France, mais brusquement le problème réapparut. La nuit était tombée entretemps et nous réfléchissions à la meilleure façon de régler le problème lorsque



trois motos se sont arrêtées dans le petit village où nous nous trouvions. C'était Dieter, Wolfgang et Béate, qui avaient quitté Constance encore plus tard que nous. Et par chance pour moi, Dieter avait un petit compresseur électrique 12V. Cet appareil vraiment formidable, me permit de remettre 4 bars de pression en un rien de temps et nous avons pu reprendre la route. Par précaution, Dieter me confia le compresseur. Ce n'est que peu de temps avant la 1<sup>ère</sup> étape, après environ 80 km que la fuite recommença à se faire sentir. C'est après quelques bières et une bonne nuit de sommeil en compagnie des 30 autres participants, passée sous le grand auvent du restaurant où nous nous trouvions (**voir photo 2**) que je songeais au matin du 2<sup>e</sup> jour à résoudre mon problème de pression de pneu. Personne n'avait de démonte pneu ou de matériel de réparation et j'éstimais de toutes façons qu'il valait mieux monter une chambre à air neuve. Encore fallait-il en trouver une.



Une des deux voitures d'assistance était chargée de 300 boîtes de bière afin d'assurer le ravitaillement pour nos soirées passées en forêt. Cette voiture est toujours très bien gardée par tous les participants au rallye (**voir photo 3**). Je pris les clés de l'autre voiture d'assistance qui devait de toutes façons rester au restaurant. J'ai démonté le réservoir de ma Laverda et, n'ayant pas de béquille centrale, je l'ai couchée sur le côté sur une palette en bois pour démonter la roue arrière et en suivant les indications du restaurateur, je me rendis à Aix les Bains, où après de longues recherches, je découvris un vendeur de pneus qui avait également des chambres à air pour motos ainsi que la machine pour démonter les pneus. Par malchance, c'était l'heure de la pause de midi, et je ne pus rejoindre ma Laverda avec une roue arrière en état de marche qu'à 3 heures de l'après midi. Tous les autres participants étaient bien sûr déjà en route pour la 2<sup>e</sup> étape du rallye, Moustiers Sainte Marie, un petit village de montagne à 80 km au sud de Digne, près du Lac de Croix, aux Gorges du Verdon (**voir photo 4**). Je pus enfin reprendre la route vers 16 heures avec le sentiment de ne plus avoir de fuite à la roue arrière. Ce problème avait une cause relativement simple: L'atelier de Constance où je prends

et fais monter sans problème tous mes pneus depuis plus de 20 ans, n'avait pas vu au montage le petit caillou pointu qui se trouvait certainement dans le pneu neuf. C'est très embêtant, mais cela arrive quand on ne contrôle pas tout soigneusement au montage.

Quand on roule tout seul on avance plus vite, et malgré l'heure tardive je décidai de ne pas prendre la nationale, mais de prendre les routes de montagne par Grenoble, pour passer par Embrun, Col du Labouret, Digne les Bains et rejoindre les autres vers 1 heures du matin. Ils se trouvaient dans une clairière bien à l'écart à l'abri dans un hangar déaffecté en train de boire de la bière.

Après un petit déjeuner copieux pris à Moustier, la majorité se rendit à un lac artificiel proche. Je préfèrai avec trois amis griller un plein d'essence dans les gorges du Verdon avant de rejoindre le lac pour se rafraîchir. Ce troisième soir, le rallye tirait vers la fin, la dernière étape était Estoublon, un petit village à l'écart, à 70 km de routes sinueuses du lac. La dame qui tenait le restaurant nous attendait joyeusement, non seulement parce qu'elle trouvait notre groupe sympathique, mais également parce qu'avec nous elle faisait son meilleur chiffre d'affaire de l'année. Elle nous a préparé un super buffet froid

pour à peine 10 euros par personne. Après de nombreux pastis et bières, nous sommes l'un après l'autre allés nous coucher à côté de nos motos sur une plate forme comme nous avons l'habitude de le faire (**voir photo 5**) Nous n'allons jamais à



BILD 5

l'hôtel ou autre chose du genre. Au matin du 4<sup>e</sup> jour une omelette au lard remet les hommes(et femmes) d'aplomb. La majorité entama ce samedi matin les 850 km du voyage de retour qui devait durer 2 jours.

Il ne restait que 10 personnes. Une partie retourna au lac, Thomas, Michel et moi avons décidé de faire un peu de tout-terrain. Entre Estoublon, Moustier et les Gorges, il existe de nombreux chemins que nous voulions explorer. Les deux autres avec leur enduro monocylindre, moi avec la Laverda 1000 (**voir photo 6**). Un combat inégal à première vue mais j'ai pu me rendre compte une fois de plus que c'était tout à fait possible. Nous nous sommes même hissés sur la plus haute montagne, à 2000 m où se trouvent un télescope et des antennes relais radio. La dernière partie est toutefois assez périlleuse, et demande beaucoup d'adresse et de force dans les bras pour escalader les lacets du chemin avec la Laverda – certainement 360 kg avec les bagages - .



BILD 6

Cette expédition tous-chemins dans la montagne peut également se faire sans grands problèmes avec une Triumph speed triple et une Honda CBR 900 R Streetfighter, comme l'ont expérimenté avec succès Jörg et Öxi avec moi le jour précédent (**voir photo 7**) J'ai tout de même eu un souci pendant cette excursion tous terrains, qui m'a coûté le couvercle d'alternateur Bosch. Je ne suis pas tombé, mais en descendant un chemin jonché de pierres de la taille de balles de tennis, dans un virage en dévers, j'ai glissé vers l'extérieur. A cet endroit se trouvait un rocher que j'ai frôlé au passage, et j'ai dû accrocher une arête du rocher avec le petit bossage situé en dessous du couvercle, ce qui m'a arraché toute la partie arrière (**voir photo 8**) Ce morceau du couvercle a du dégringoler la pente, car pas moyen de le retrouver. Mais pas de problème, nous avons fermé le trou avec un bout de carton et du ruban adhésif renforcé, pour éviter que la pluie ou des gravillons ne pénètrent par l'ouverture et abîment l'alternateur.

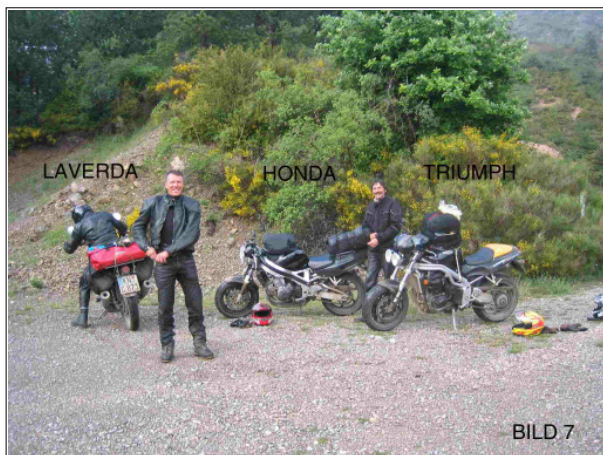


BILD 7



BILD 8



BILD 9

Notre réparation a très bien rempli son rôle et ni l'alternateur ni la queue de vilebrequin n'ont souffert. Les 180 kms de piste ont donc été maîtrisés avec succès. Plus tard nous avons retrouvé le reste de ceux qui avaient décidé de prolonger le séjour et, à cause du ciel menaçant, nous avons passé la nuit dans la même clairière car il y avait dans celle-ci un large abri à moitié en ruine où étaient certainement autrefois entreposées des machines agricoles(voir photo 9).

Au matin du 4<sup>e</sup> jour, 5 personnes supplémentaires ont pris le chemin du retour, ce qui fait que nous n'étions plus que 5 à nous prélasser au bord du lac et vers le soir nous nous sommes rendus dans la ville fantôme (un village romain en ruine) où nous avons établi notre campement à l'aide d'une bâche pour nous protéger du vent et d'une éventuelle averse. L'accès se faisait également par un chemin pas très carrossable(voir photos 10 et 11)



BILD 10



BILD 11

Le 5<sup>e</sup> jour, démontage du campement et direction le village le plus proche pour un bon petit déjeuner. C'est à 3 que nous avons pris la direction du nord-ouest. Nous avons pris la décision de nous rendre à Crest, situé à l'est entre Valence et Montélimar. Comme le ciel était bouché par des nuages noirs, à chaque carrefour, nous avons à choisi notre route, non en fonction de la carte, mais selon la direction des nuages pour éviter une éventuelle averse, ce que nous avons réussi.

A proximité de Crest, il y a un camping réservé aux motards. Pour ceux que cela intéresse voici l'adresse internet: [www.lecampingmoto.com](http://www.lecampingmoto.com) Nous étions curieux de voir ça.

En plus des douches, il y a un atelier sur le site du camping.

Et comme mes deux compères, Anne (**voir photo 12**) (comptable du Laverda Paradies) et Thomas se déplaçaient respectivement en Norton 850 commando et Triumph Tiger, une séance de mécanique était prévue afin d'effectuer des opérations d'entretien. A la surprise des autres campeurs, nous n'avions pas de tente mais uniquement une bâche tendue au



dessus des motos. Cela protège, également par beau temps de l'humidité nocturne et de la pluie de toutes façons, quand on fait tout correctement. Une bâche détrempée est réutilisable le soir suivant contrairement à une tente qui a été repliée alors qu'elle est mouillée.

Mais nous avons eu de la chance, pas de pluie!

Le lendemain Anne et Thomas ont pris la diction de la Suisse, car la rencontre annuelle d'anglaises avait lieu ce week end à Vezio. J'ai pris tout seul la route de l'Ardèche, dont j'ai parcouru les petites routes sinueuses pendant 5 jours jusqu'au dimanche 17 juin au soir, date à laquelle j'étais de retour à Constance ayant parcouru 3719 km, usé un train de pneus complets et pris beaucoup de plaisir.

Pendant cette sortie, j'ai bien sûr testé de nombreuses pièces neuves et des prototypes, qui ne seront pas mises en production avant d'avoir parcouru 10 000 km de test, ce qui signifie qu'il faut absolument que je fasse encore d'urgence quelques sorties de ce genre.

### **Production de pièces**

Nous produisons continuellement un grand nombre de pièces. Pendant nos 3 semaine et demi de fermeture, j'ai passé 10 jours au pastis rallye. Le temps restant, je l'ai passé à m'occuper de douzaines de références dont le stock arrive tout doucement à épuisement. Comme elles sont introuvables, nous sommes obligés de les produire nous-même.

J'ai donc réalisé plusieurs schémas, descriptions précises de pièces en vue de leur fabrication, recherché sur internet des entreprises fiables, collecté des devis et propositions et préparé l'expédition de pièces jusqu'au lundi dans la nuit, comme précisé dans notre mail précédent (avec une collaboratrice qui a interrompu ses congés pour cela) pour que, comme nous vous l'avions promis, les 19 et 26 juin toutes les commandes de la semaine précédente soient expédiées.

En exemple, ci après nous énumérons une petite partie des pièces qui ont été refabriquées récemment:



### **Extracteur de roue libre de démarreur 750 référence n° 3-60 la pièce 43,85€**

Comme nous avons régulièrement une demande pour cette outil, nous avons donc fait fabriquer une série de 50 exemplaires. L'extracteur se visse dans filetage de la poulie de dynamo. La vis centrale pousse sur la queue de vilebrequin pour extraire cette pièce souvent bloquée.



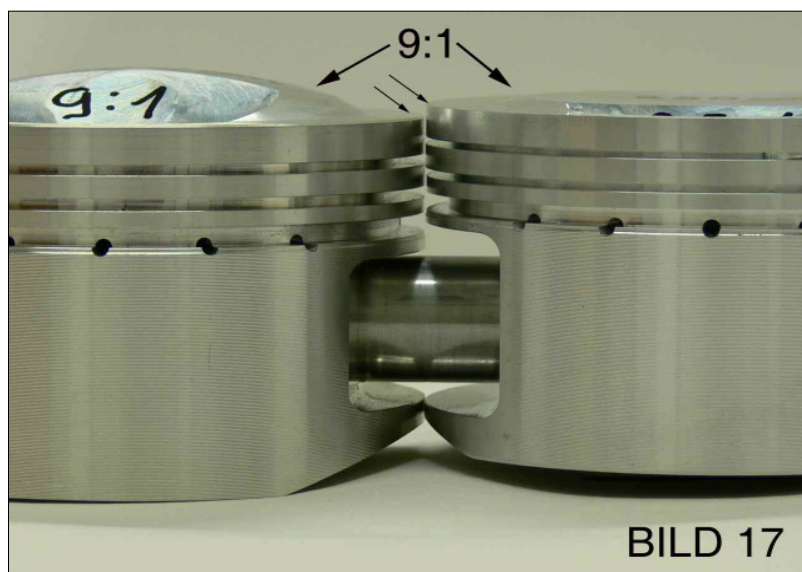
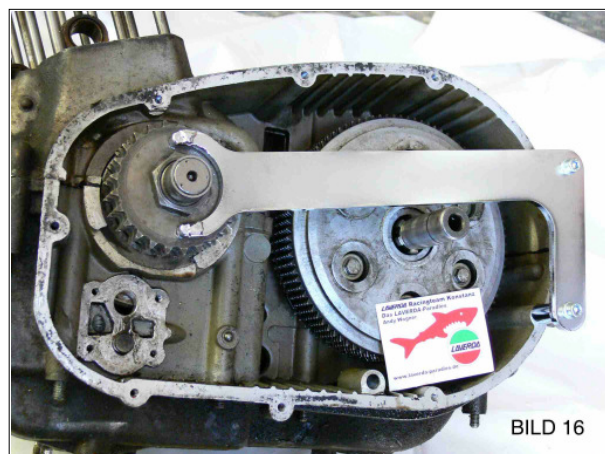
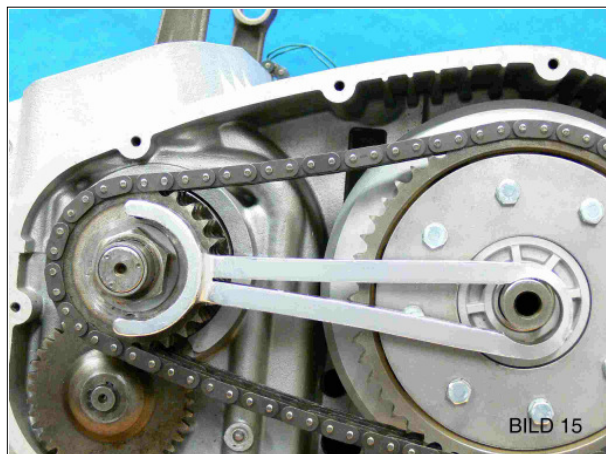
### **Clé de maintien de volant d'alternateur Bosch 1000 référence n° 65-52 la pièce 57,50 €**

L'outil d'origine n'est plus disponible depuis environ 6 mois. Mais entre 2 et 4 clients nous la demandent chaque année, nous sommes donc pris la peine de réaliser un schéma de la pièce.; La partie principale de la clé est découpée au laser dans une plaque d'acier de 4mm, les deux tenons sont soudés dessus, le tout est microbillé et ensuite envoyé au chromage dans une entreprise de qualité. La clé est au même prix que l'outil d'origine grossier en 2005 - pour une petite série de 50 pièces(voir photo 14).

### Outil de blocage de transmission primaire pour 10000/1200 180° et 120° référence n° 65-47 la pièce 67,09 €

La **photo 15** présente l'outil Laverda d'origine. Il s'appuie sur l'arbre de boîte. Or nous avons souvent constaté que l'arbre primaire des 180° Laverda présentait une déformation de plusieurs centièmes. La question est de savoir pourquoi. Il est possible que cela provienne justement de l'utilisation de cet outil, quand on serre ou desserre trop brutalement l'écrou de 32mm normalement bloqué à 100 Nm.

Pour obtenir dans tous les cas une amélioration, nous avons conçu cet outil différemment. Comme vous pouvez vous en rendre compte sur la **photo 16**, le nouvel outil s'appuie sur le carter sur lequel on le visse avec deux entretoises. Cette pièce est également réalisée avec soin, elle a été microbillée et chromée ensuite.

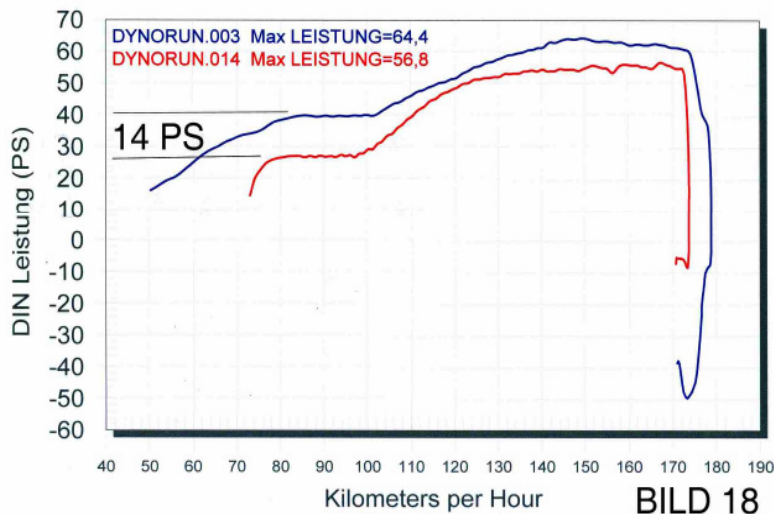


### Nouveaux pistons 880 cm3 pour Laverda 750 référence 32-1 le prix n'est pas encore fixé

Sur la **photo 17** à gauche vous pouvez voir l'ancienne version des pistons Ø 87 mm à calotte bombée qui comprime normalement à 9:1. Nous avons vendu des douzaines de ces kits ces dernières années à la satisfaction générale. Durant l'hiver 2005-2006, Alfred et moi, nous nous étions demandé s'il était possible d'obtenir plus de rendement. L'idée était un piston plat et une arête de piston plus haute. Tout est conçu de façon à obtenir au choix un taux de compression entre 9:1 et 11:1 en continu. Le piston visible à droite de la **photo 17**, contrairement aux apparences, comprime autant que celui de gauche avec sa calotte bombée: 9:1.

Avantages principaux:

- 1) le piston est plus léger
- 2) l'arête est plus efficace si la culasse a été modifiée correctement
- 3) le flux du mélange se répartit mieux dans la chambre de combustion hémisphérique sans être gêné par la calotte bombée et les gaz frais pénètrent mieux dans le cylindre, donc le remplissage est meilleur.
- 4) La résistance aux cliquetis est supérieure (un moteur de test comprimé à 11:1 est en préparation pour mesurer cela précisément). Avec les pistons à calottes bombées on commence à avoir des problèmes au taux de compression 10:1 si on n'utilise pas un carburant de qualité.



Nous avons réalisé le premier prototype de moteur 880 cm<sup>3</sup> avec les nouveaux pistons plats pour un client qui a utilisé un moteur 880 cm<sup>3</sup> avec les pistons de l'ancien modèle pendant plus de 10 000 km et il a donc immédiatement pu se rendre compte de la différence. Le diagramme du passage sur notre banc Dynojet, voir **photo 18**, se passe de commentaires. La courbe rouge est celle d'un moteur 750 SF 2 refait à neuf, tout d'origine avec des pistons forgés ASSO Ø 80 comprimé à 10:1. L'arbre à cames est origine 7-1. Les canaux et diverses autres choses ont été optimisés, ce moteur a donc un rendement nettement supérieur à un moteur 750 d'origine (environ 5cv). La courbe supérieure bleue est celle d'un moteur 880 cm<sup>3</sup> SF2 avec des pistons forgés Ø 87 mm simplement comprimé à 9:1, arbres à cames également 7-

1, soupapes d'admission agrandies de 41,5 à 44 mm ainsi qu'optimisation des canaux. On obtient en bas 14 cv de plus que le moteur 750 déjà amélioré avec le couple correspondant. A haut régime également on obtient un surplus de puissance qui augmente le plaisir de conduite. Si on comprime plus que 9:1, ce qui est possible sans aucun problème, et si on rajoute un arbre à cames de SFC plus pointu, alors la puissance délivrée se rapproche de celle d'un 3 cylindres Laverda. Ces kits de pistons sont en production et disponibles d'ici peu, afin que vous ayez de l'occupation pour l'hiver prochain.



**Jauge de température d'huile référence 42-52B la pièce 59,43€**

Le stock de jauges de niveau d'huile d'origine commence à être épuisé, nous en avons donc fait refabriquer pour les 1000 180° avec une tête en aluminium, voir **photo 19** à gauche référence n° 42-52 au prix de 25,13 €. Comme j'étais à la recherche pour mon usage personnel d'une jauge de température d'huile à visser, ainsi qu'on peut en trouver en accessoires pour de nombreuses marques de motos, j'ai contacté directement le fabricant. Le pas de vis souhaité n'étant pas disponible, cette entreprise a été très réactive et a réalisé l'adaptateur adéquat.

A droite sur la **photo 19** on peut voir cette jauge de température. Elle convient à tous les modèles Laverda 500, 750, 1000, 1200 180° et 120°. Il suffit de faire le marquage correspondant au niveau d'huile au bon endroit

et c'est prêt! Les indications sont étonnamment précises, nous avons comparé avec un appareil de mesure électronique spécial, et nous n'avons constaté qu'une différence maximale de 5°. Et c'est toujours très intéressant de voir la température du moteur dans certaines conditions. Par exemple pour déterminer la taille du radiateur d'huile ou pour voir au bout de combien de temps le gigantesque moteur Laverda atteint la température d'huile de 80°. Un achat utile car même la jauge de température d'origine des 1000 RGS ou SFC est tellement imprécise qu'il vaut mieux ne pas en tenir compte.

## Cartier d'embrayage hydraulique à droite sur les moteurs 180° ou convient aux 750 pour transformation

Sur les **photos 20 et 21** vous pouvez voir le prototype sur lequel „s'amuse“ notre fraiseur sur sa machine à commande numérique. Une vraie œuvre d'art fraisée dans la masse! Toutes les corrections et modifications sont déjà enregistrées pour que tout soit parfait! Il se passe beaucoup d'heures jusqu'à ce qu'une telle pièce soit terminée, mais le résultat commence à me plaire. La pièce devrait être disponible début 2008.

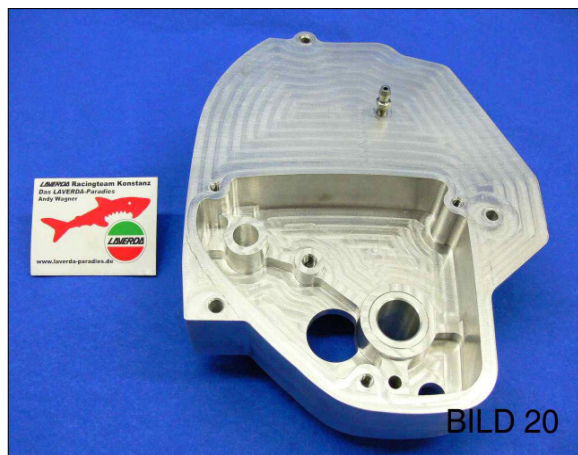


BILD 20

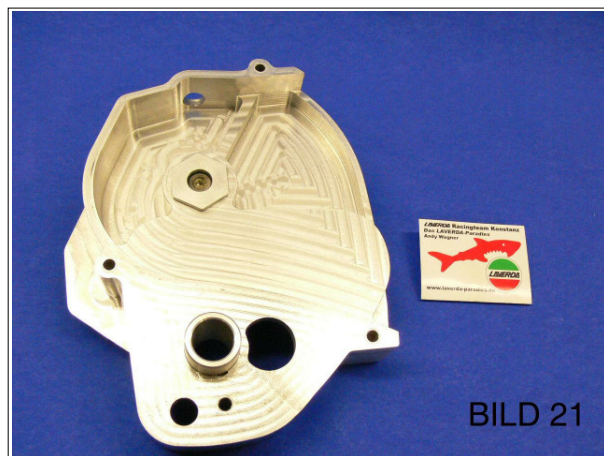


BILD 21

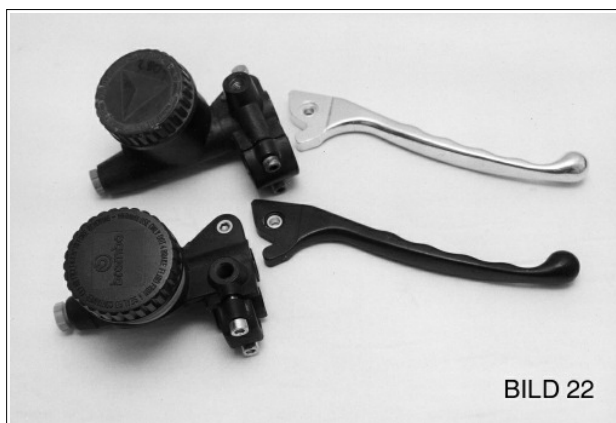


BILD 22

### Maître-cylindre avant PS 15 avec réservoir rond et également tous les autres!

Les maître-cylindres PS 15, voir **photo 22**, sont introuvables depuis longtemps, et notre stock est épuisé depuis environ un an. Nos recherches chez Brembo en Italie sont sans espoir. C'est pourquoi nous avons cherché une alternative et nous avons trouvé. Normalement on peut équiper tous les maître-cylindres d'un kit réparation et tout va pour le mieux. Mais si l'alésage intérieur est endommagé, ça ne va plus. Nous avons maintenant la possibilité de réalésé le logement du piston et monter une douille à la presse. Celle-ci est alésée très précisément afin de pouvoir monter un kit réparation neuf. Comme cela prend trop de temps pour faire cela à chaque fois pour un seul maître cylindre (cela serait beaucoup trop cher) nous faisons cela en échange standard. Le prix de la douille et

son montage est de 98,45 €, il faut y rajouter le prix d'un kit réparation qui est actuellement de 26,16€. La remise à neuf totale coûte donc 124,58 €. Un maître-cylindre neuf coûtait, quand on en trouvait encore, 208,15€.

C'est donc une opération avantageuse.

Les maître-cylindres arrières neufs de tout type sont stockés en grande quantité. Cependant, à partir de maintenant les maître-cylindres arrières ne sont plus livrés qu'en échange standard. Si tu as un alésage intérieur défectueux, le maître-cylindre arrière neuf sera donc moins cher de 40€.

**Si l'un d'entre vous a un maître-cylindre avant PS 15 défectueux qui traîne dans son garage, (pas de pièce irréparable suite à une chute SVP), nous pouvons vous le racheter, nous payons entre 40 et 60 € selon l'état.**

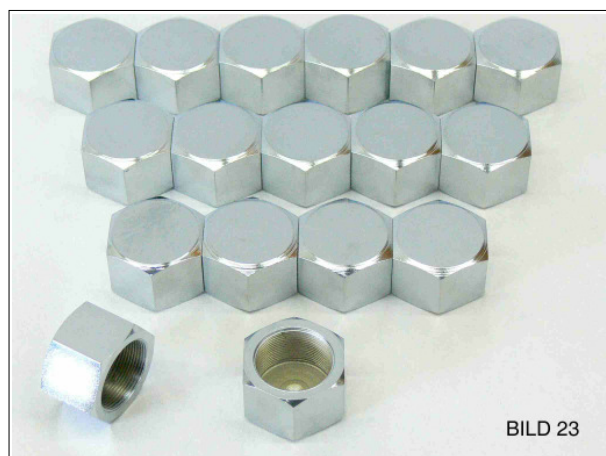


BILD 23

### Ecrou pour té de fourche supérieur Marzocchi référence 60-12 la pièce 18,49€

Comme toutes les tentatives pour se procurer cette pièce sont demeurées vaines, et bien que la demande ne soit d'environ que 2 par an, nous avons fabriqué nous-même 17 exemplaires à partir d'un morceau brut, puis après microbillage, nous les avons fait chromer. Afin de pouvoir fournir également des pièces rarement demandées (voir **photo 23**)



BILD 24

**Kit de roulements de bras oscillant pour toutes 750 (sauf 750 SFC) et toutes 1000+1200 (sauf 1000 - 120°) référence 14-64B le kit 129,79€**

Les kits de roulements à aiguilles pour bras oscillant, que nous vendons depuis plus de 15 ans sont en tout cas une très bonne chose et ont fait leurs preuves. Les pièces qui les composent sont simples à fabriquer. Malgré cela, nous avons décidé de produire les anciens kits avec une douille en bronze, bien qu'ils soient plus compliqués à fabriquer (voir **photo 24**).

L'avantage des douilles en bronze est que leur surface d'appui sur tout le tour de l'axe est plus importante, ce qui, avec un graissage régulier, non seulement allonge leur durée de vie mais également améliore le guidage et le maintien du bras oscillant. Les cages à aiguilles, qui devraient également être graissées tous les 2 à 3000 km, ne sont en contact avec l'axe que par le point d'appui des aiguilles ce qui représente une contrainte assez forte à cet endroit. Nous avons bien sûr réalisé une

amélioration décisive des douilles bronze. Ces douilles bronze ne sont pas montées à la presse mais collées par une méthode éprouvée comme nos roulements de direction sous-dimensionnés. Cela résout les problèmes d'alignement des logements des douilles dans le bras oscillant. De plus, cela évite totalement le risque de déformation de ces douilles bronzes, ce qui pourrait être le cas au montage à la presse, on peut alors réaliser l'alésage de la douille beaucoup plus précisément et elle fonctionne donc avec un jeu très réduit. Le kit est livré complet avec la colle spéciale Loctite.

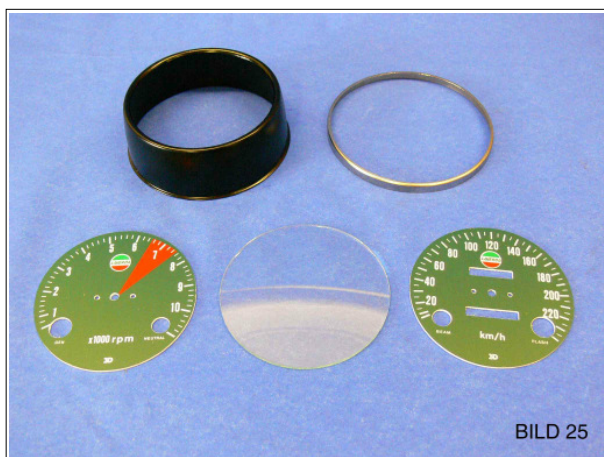


BILD 25

**Pièces de rechange compteurs Nippon Denso**

Nous vous proposons d'une manière générale les compteurs Nippon Denso en échange standard, ou alors nous faisons réparer vos propres compteurs. Comme cela pose parfois des problèmes, particulièrement pour nos clients étrangers, nous pouvons livrer depuis un certain temps les composants les plus importants (voir **photo 25**):

- Fonds de compteur pour compte-tours ND, la pièce 47,55€
- Fonds de compteur pour compteur de vitesse ND, la pièce 47,55€
- Vitre bombée pour compte tours ou compteur de vitesse, la pièce 18,75€
- Habillage de compteur noir pour compte tours ou compteur de vitesse, la pièce 38,60€
- Cerclage de sertissage en inox, la pièce 24,84€

Cette liste de pièces de rechange pourrait continuer à l'infini, donc partez simplement du principe que, comme souvent chez nous, la pièce indisponible est vraiment l'exception. Et bientôt notre site internet vous signalera en temps réel par un petit voyant si une pièce est disponible ou non.

**Beaucoup de boulot!**

Comme vous pouvez le constater, en dehors de mes petites virées en Laverda, je suis toujours au travail.

Je l'ai indiqué au début de cette circulaire, je suis désespérément à la recherche d'un nouveau collaborateur qualifié, j'ai donc souvent, comme tout le reste du team, des problèmes de planning.

En principe, je suis en train de modifier nos catalogues pour bi et tricylindres Laverda et d'augmenter leur volume d'au moins une cinquantaine de pages. De plus notre site internet est l'objet d'une reprogrammation complète, pour changer le système qui fonctionne bien, mais qui a 10 ans d'âge. La situation actuelle ne pouvant pas durer, nous avons imaginé la solution suivante:

**Tous les membres du team ont un stock d'heures supplémentaires qu'il faut réduire**

A partir du 1<sup>er</sup> août 2007 le département expédition ne fonctionnera plus le lundi.

Nos statistiques internes ont montré que le mardi est le jour où nous faisons le moins d'expéditions. De manière générale c'est le lundi qu'il y a le plus de travail dans ce domaine, car beaucoup d'en vous se prennent le temps le week-end de commander via notre site internet, qui représente au moins 70% du volume de commandes. Le service d'expédition peut donc travailler efficacement le mardi, comme tout le monde revient frais et dispos d'un week-end prolongé.

Les clients en Allemagne de toutes façons et certainement ceux de l'Union Européenne auront leurs pièces avant le week end suivant, le fait que les commandes soient expédiées le mardi au lieu du lundi ne devrait pas présenter de difficulté majeure. Les autres jours l'expédition se fera comme avant.

Je pense qu'il n'y aura pas d'inconvénient pour vous et les gens du service d'expédition sont très satisfaits, ils travaillent de façon exemplaire, comme vous pouvez le voir à la façon rapide et fiable dont nous vous envoyons vos pièces.

Les horaires téléphoniques le lundi à partir de 15 heures demeurent inchangés.

Afin de me permettre de terminer au moins un catalogue pour début 2008, ce qui demandera encore environ 1000 heures de travail, je ne vois qu'une solution:

### **Nous serons fermés:**

**5 jours du lundi 06.08.2007 au vendredi 10.08.2007**

**5 jours du lundi 03.09.2007 au vendredi 07.09.2007**

**5 jours du lundi 01.10.2007 au vendredi 05.10.2007**

**5 jours du lundi 29.10.2007 au vendredi 02.11.2007**

**5 jours du lundi 03.12.2007 au vendredi 07.12.2007**

**4 semaines du 24.12.2007 au 18.01.2008**

Pendant ces périodes, nous ne répondrons pas au téléphone et pas d'expédition de pièces. Veuillez simplement commander par courrier, fax ou via notre site internet et votre commande sortira de chez nous au plus tard le mardi suivant.

Merci de votre compréhension.

### **Site internet**

Comme dit, je fais reprogrammer entièrement le système. Nos dix ans d'expérience nous ont permis de connaître les points faibles du système qui prend de l'âge mais reste néanmoins fiable.

La présentation ne changera pratiquement pas, la façon de s'en servir non plus, puisque nous avons eu des retours plutôt favorables de la part des clients.

Par contre, toutes les suggestions sont les bienvenues. Si vous avez des idées d'améliorations, **faites le savoir immédiatement!**

Les modifications principales du site internet sont les suivantes:

- 1) La base de données du nouveau shop passe d'un peu plus de 2000 références à presque 3500 références en stock.
- 2) De plus, pratiquement chaque article sera accompagné d'une photo et il y figurera également une description de la pièce avec des trucs et conseils comme dans notre catalogue papier, afin d'éviter des erreurs de commande ou des problèmes de montage.
- 3) Il y aura un voyant de disponibilité:
  - vert signifie: en stock, disponible immédiatement.
  - orange signifie: la pièce sera à nouveau disponible à partir de la date indiquée dans la zone.
  - rouge signifie: actuellement indisponible, doit d'abord être produite.

Ce que je peux vous dire à présent, c'est qu'il n'y aura que peu de voyants oranges, voire rouges

Je ne peux pas encore vous dire à quelle date ce nouveau système sera opérationnel. Quand ce sera prêt, il est en tout cas prévu de mettre une version de démonstration sur le site, que vous pourrez tester et ainsi laisser votre avis sur le système.

Nous pourrions donc remédier à tous les défauts de jeunesse avant de mettre la version définitive en service. Suite aux déboires récents avec une société de software pour les changements de TVA et autres nouveautés, je suis devenu extrêmement méfiant envers l'informatique, plus encore que je ne l'étais déjà.

Nous sommes dès maintenant conscients que le temps va être très court, il n'y aura donc pas cette année de rencontre Laverda chez nous, désolés!

C'est avec cette information un peu triste, certainement décevante pour tous ceux qui nous ont déjà demandé la date de notre prochaine rencontre, que je veux vous quitter jusqu'à la prochaine circulaire.

Je souhaite à tous une excellente fin de saison en Laverda bonne route.

***Forza Laverda***

***Andy Wagner et Team***