# LAVERDA RACING TEAM KONSTANZ
# LE PARADIS DES LAVERDA

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

- **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 de carburateurs à cornets ouverts et autres modifications**
- **bref, s'il s'agit de *Laverda*, vous êtes à la bonne adresse !**

## CIRCULAIRE D'HIVER 2008-2009 Rédigée par 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

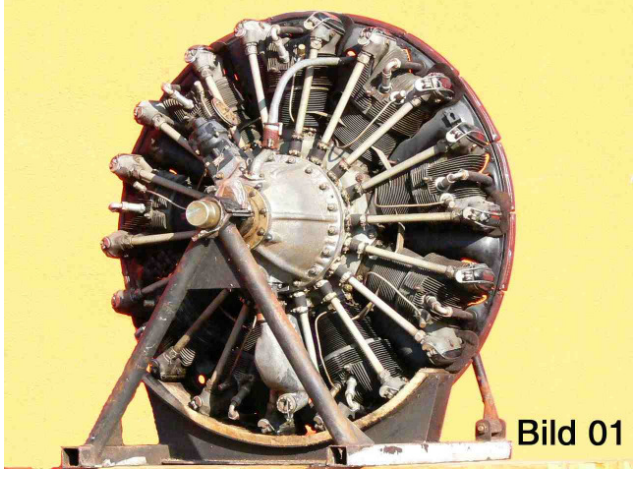
Chers amis des Laverda

J'espère que pour vous également l'année qui se termine a été agréable avec de nombreux kilomètres en Laverda.
Nous allons vous relater quelques points forts de cette année écoulée.

☺ Des infos et un questionnaire, pour connaître vos désir et vous rendre un meilleur service (sondage internet)
☺ Le moteur d'avion 9 cylindres en étoile (le nouveau jouet d'Andy)
☺ Les vacances en Laverda 100, minibus VW et canoé.
☺ La sortie de 3 jours en Laverda, quelle aventure! une balade que je conseille à chacun.
☺ Les informations techniques et les nouvelles pièces
☺ Pas d'horaires téléphoniques entre Noël 2008 et fin janvier 2009! Veuillez noter les précisions à la fin de la circulaire

### Je prie tous les clients d'étudier attentivement le mail envoyé avec cette circulaire.

Nous avons besoin de votre avis:
1.) Ce que vous pensez de notre système de fermeture une semaine par mois afin de pouvoir travailler tranquillement sur vos moteurs et faire avancer d'autres projets importants(est-ce gérable durant la saison ou non?).
Nous espérons obtenir beaucoup de réponses à ce sondage par le lien figurant dans le mail joint à cette circulaire, afin de pouvoir vous rendre le meilleur service possible.
2.) En ce qui concerne les expéditions des pièces à l'étranger! (Vaut-il mieux le moyen rapide et fiable mais cher utilisé ces 20 dernières années ou alors un moyen moins coûteux avec les éventuelles lacunes qui en découlent?). Pour cela également nous sollicitons votre avis afin de savoir ce que vous désirez.




### Moteur 9 cylindres en étoile:

Le 2ème week-end d'octobre , à Veterama, la plus grande bourse d'échange d'Europe, je n'ai pour une fois pas acheté de ferraille Laverda(il n'y en avait pas ou alors à un prix vraiment exorbitant!), mais quelque chose de vraiment extraordinaire.
Quitter cette bourse d'échange sans rien acheter, c'est comme rouler en moto sans moto, c'est impossible. Il y a 3 ans déjà, j'avais vu un moteur comme celui-ci, et le fait que quelqu'un d'autre l'avait acheté m'avait provoqué de nombreuses nuits sans sommeil. Cette fois-ci je n'ai pas laissé passer l'occasion, voir **Bild 1** vue de l'avant et **Bild 2** vue de l'arrière. Ce moteur était monté sur des avions de marque Cmelak, modèle LET-Z-37A, une production tchèque utilisée principalement dans l'agriculture pour épandre des engrais.
Cet avion a été conçu en 1961, et environ 600 unités en ont

été construits jusqu'en 1975. Le moteur 9 cylindres en étoile lui-même provient des usines Avia type M 462 RF dont plus de 15000 exemplaires ont été produits. Caractéristiques techniques: 9 cylindres en étoile, compression 6,2:1, alésage 110 mm, course 130mm, ce qui donne une cylindrée totale de 10,1 litres. Les 310 CV développés pouvaient propulser un tel avion jusqu'à 200 km/h. Et qu'est qu'on peut bien faire de ça?.....c'est la question que toute le monde m'a immédiatement posée. Mais JOUER, bien sûr!
Le lundi après Veterama j'ai commencé par collecter sur internet toutes les informations possibles sur l'avion et les moteurs en étoile en général. Cette pièce avec ses 100 cm de diamètre pèse à peine 250 kg à sec sans accessoires. Un vrai poids plume comparé au 3 cylindres Laverda qui pèse déjà 95 kg! Vous pouvez voir des vidéos réellement extraordinaires sur les moteurs d'avion en étoile, notamment pour modèles réduits sous:

**http://www.youtube.com/results?search_type=&search_query=sternmotoren&aq=f**

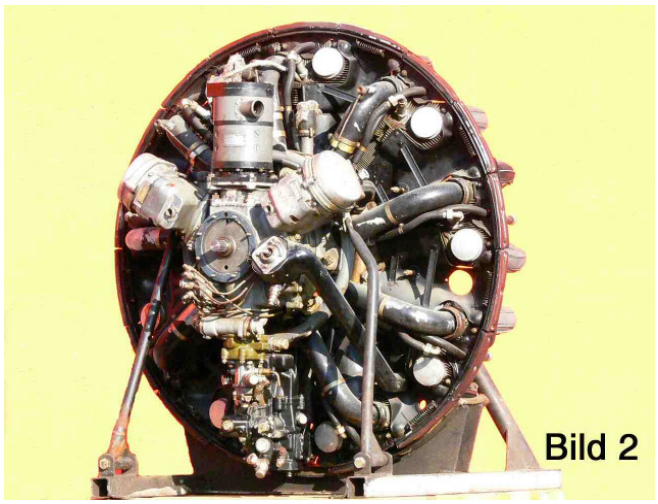


Bild 2

Ca vaut le coup de se prendre un peu de temps pour regarder ces vidéos, il y a vraiment des bricoleurs de génie qui ont construit des choses incroyables.

A peine on possède un tel moteur en étoile, qu'on se rend compte qu'il existe beaucoup de passionnés, ou faut-il dire de fous, qui possèdent un tel engin dans leur salon. Un client fan de Laverda, que j'ai rencontré par hasard à Veterama m'a tout de suite indiqué une adresse. J'ai trouvé d'autres infos sur internet. Avec toute cette aide, je cherche maintenant la partie centrale arrière manquante ainsi que toute documentation comme les notices d'entretien ou schéma de branchement des conduites d'huile et d'essence afin de pouvoir faire fonctionner cette merveille. Si l'un d'entre vous avait par exemple 10 ans d'expérience de l'entretien de cette mécanique, nous pourrions avoir une conversation très fructueuse, car j'ai encore beaucoup de choses à appendre dans ce domaine.

Bild 3

## balades en Laverda

A part les rallye de mai et pastis rallye, qui ont tout de même représenté 5000 km en Laverda 1000, il n'y eut plus qu'une seule sortie de 3 jours et environ 991 km en 750 S au lac de Come.
Les vacances prévues fin août étant tombées à l'eau pour cause de surcharge de travail au Laverdaparadies, j'ai décidé à l'improviste de partir la 2 ème semaine de septembre. Parfois, il faut penser à autre chose qu'au travail. Mais cette fois-ci dans un tout autre style. Une bonne amie, qui m'a d'ailleurs accompagné, m'a donné cette idée: une combinaison entre minibus VW et canoé sur le toit avec ma Laverda 100. Voir **Bild 3**
La destination était la Provence, dans la région que nous sillonnons habituellement pendant le pastisrallye. Une virée de 2 jours sur le lac de Sainte Croix avec le canoé et un sac de couchage, une balade d'une journée dans le canyon du Verdon avec la Laverda 100, au cours de laquelle, dans les montées, à 2 sur la machine de 1956, nous n'étions vraiment pas en excès de vitesse! Ce furent des moments inoubliables, surtout grâce à la météo clémente.
Un soir, notre minibus VW eut un pneu crevé à l'arrière droit dans la montagne, à un endroit assez éloigné de la civilisation. Grâce au cric et à la roue de secours située à l'avant au-dessus du pare-choc le problème a été vite réglé. Nous étions d'ailleurs déjà à la recherche d'un endroit adéquat pour passer la nuit, ce qui était relativement difficile dans cette région assez accidentée. Nous avons fini par trouver un chemin qui nous a paru intéressant. Il était assez cahotique et menait vers une clairière près d'un ruisseau. La place idéale pour notre campement. Il ne restait plus qu'à garer convenablement le minibus, ce que j'ai essayé de faire. Brusquement un bruit familier. Une

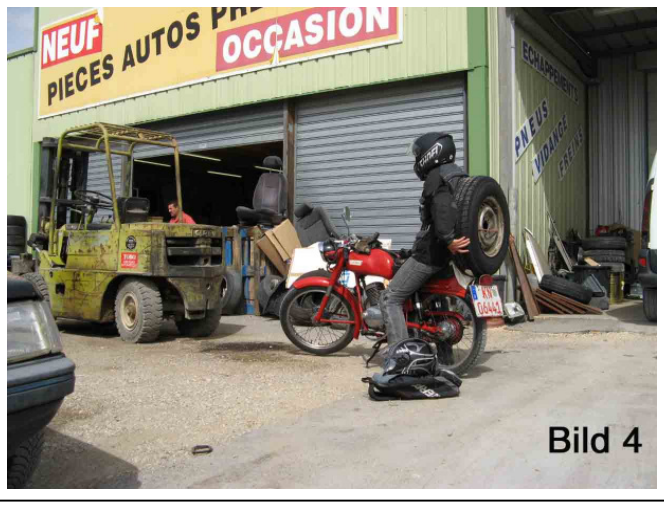


Bild 4

sorte de détonation suivie d'un sifflement du genre Pfffff. Nous avions une nouvelle crevaison à l'arrière droit, provoquée par une tige de fer enfoncée dans le sol. Et plus de roue de secours disponible.
Le village le plus proche était à 7 km, et l'agglomération où nous pouvions espérer trouver un marchand de pneus à 10 km. Mais grâce à la Laverda 100 chargée dans le minibus, la solution était toute trouvée.
Après le repas du soir, nous avons vidé quelques boites de bière et passé une bonne nuit. Le lendemain matin, après le petit déjeuner, à deux sur la 100 Laverda, la roue du minibus fixé à ma passagère à l'aide d'une sangle, nous nous sommes mis à la recherche d'un vendeur de pneus.
Et nous avons eu de la chance, car nous avons trouvé un après environ 14 km. Le pneu était disponible chez cet excellent commerçant(voir **Bild 4**). De retour au minibus, nous avons remonté la roue après ce qu'on peut également considérer comme une agréable excursion.
La morale de cette histoire est que si l'on quitte les chemins carrossables, il faut impérativement emporter 2 roues de secours ou une Laverda 100!

## Lac de Come, Italie 3jours 991 km avec la 750 S

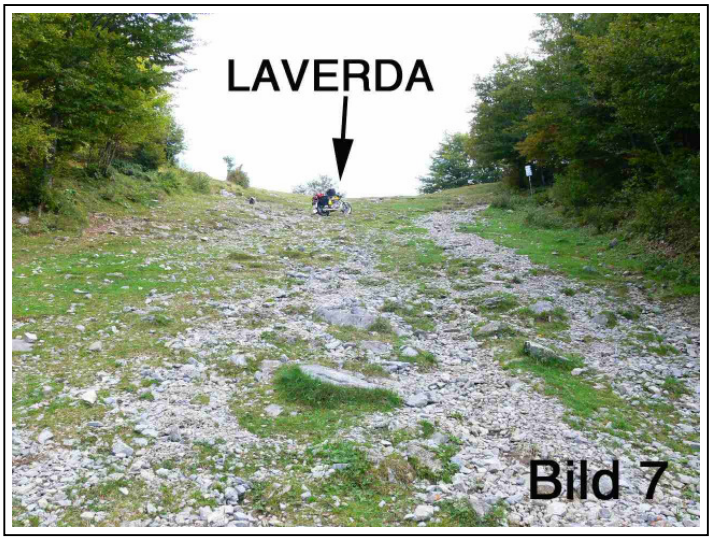
Pour moi, la saison d'hiver commence en octobre. J'ai donc décidé, le dernier week-end de septembre, de faire une ultime sortie en Italie au Lac de Come avec ma 750 S de 1969 que je n'avais pas assez utilisée à mon goût cette année, d'autant plus que d'après les prévisions météo sur internet, le temps devait être splendide

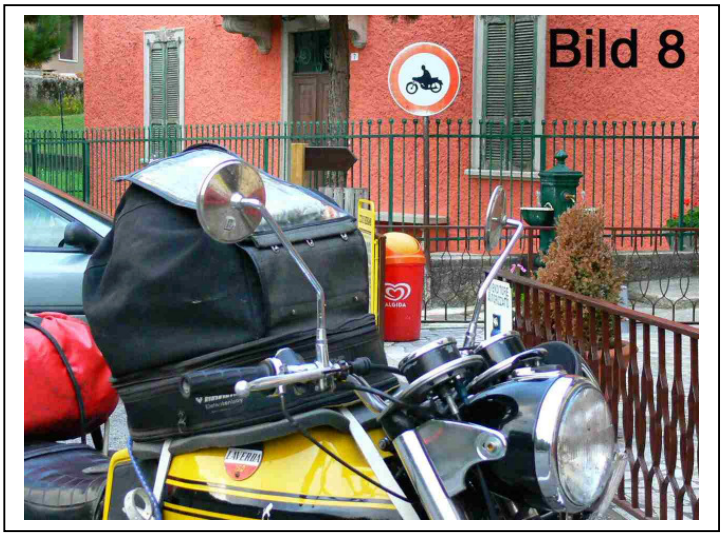
Bild 5

Départ le vendredi matin. La frontière suisse ne se trouve qu'à environ 1 km de notre atelier. Puis environ 150 km jusqu'au San Bernardino où j'ai emprunté ma route préférée par le Splügenpass (en italien Passo dello Spluga). Celui qui aime les routes en lacets est servi voir **Bild 5**. Cette photo montre la route la plus excitante que je connaisse, particulièrement côté suisse. Côté italien, il y a des virages que l'on ne peut passer en auto sans faire marche arrière ou utiliser toute la largeur de la route. Après un trajet de 200km ou 4 heures, je suis arrivé à Chiavenna. Au bord du rond-point local, on s'offre la première pause capucchino, pour contempler la circulation à l'italienne.
J'avais l'intention d'explorer toutes les routes montagneuses autour du Lac de Come. C'est ce qui m'a conduit vers le soir à cet endroit merveilleux (voir **Bild 6)**. Pour arriver là, il faut d'abord emprunter un chemin de pierres sur plusieurs km, et pour cela je n'ai jamais eu besoin d'un trail. Car avec une 750 il est absolument possible de faire du tout-chemin. La Laverda pose sur cette photo dans le lit asséché d'un torrent qui est alimenté lors de fortes pluies par la cascade visible à l'arrière plan. J'ai décidé que ce serait l'endroit idéal pour passer la nuit. Evidemment, par mesure de sécurité, je n'ai pas planté mon campement dans le lit du torrent mais sur la berge située quelques mètres plus haut.

Bild 6

C'est évidemment très plaisant de faire des sorties en groupe avec les bonnes personnes, mais j'adore également être seul avec ma moto, quelques boîtes de bière, un morceau de salami et du pain dans la sacoche réservoir et dormir à la belle étoile dans la nature sauvage loin de tout village.
Le lendemain, au lever du soleil la toilette fut faite au bord du petit ruisseau, puis 6 km jusqu'au prochain village de montagne pour déguster un café accompagné d'un panino prosciutto formaggio (sandwich au jambon et fromage).
Sur la carte, j'ai sélectionné les plus petites routes possibles, la plupart du temps indiquées comme n'ayant pas de revêtement. J'ai roulé pendant bien 10 km sur un de ces chemins complètement défoncé, j'ai même traversé une rivière avec 20 cm d'eau en espérant retrouver une vraie route. Mais ce chemin s'arrêta subitement au niveau d'un refuge de chasseurs et se transforma en chemin de randonnée. Donc demi tour et choix d'une autre voie. Pour ce genre d'expédition, il vaudrait mieux être à deux, car malgré toute l'expérience et la prudence, un incident est vite arrivé. Une entorse suffit alors pour être bloqué sur un chemin loin de tout, où l'on croise peut-être une personne par jour.



Mais comme je me déplace toujours avec de la nourriture et de la boisson pour 2 jours dans la sacoche réservoir et que même dans ce coin reculé le téléphone portable passait, le risque me semblait raisonnable. L'après-midi, une fois de plus, une route goudronnée étroite s'est transformée en chemin de pierres. Je me suis trouvé face à une montée très raide devant laquelle je me suis arrêté pour étudier le sol de près. Après un examen minutieux, j'ai passé la première et c'est parti. Mais ce coup-ci je me suis surestimé. Tout en haut, il y avait des plaques d'herbes qui étaient tellement glissantes que j'ai dérapé de l'avant et je me suis retrouvé bloqué voir **Bild 7**.
J'étais assis sur la moto et ne pouvais plus ni avancer ni reculer. Il m'a fallu plusieurs minutes uniquement pour trouver le moyen de descendre de la moto sans qu'elle se renverse, ce qui aurait eu des conséquences désastreuses. La roue arrière était calée par une pierre et la 1ére vitesse engagée tenait la Laverda en équilibre. Avec le pied gauche, j'ai ramené des pierres que j'ai empilé à la main en me penchant en restant assis sur la moto, pour que la Laverda repose sur ce tas de pierres par son repose-pieds gauche. Sauvé!
Au moins cela me permettait de descendre de la moto et faire cette photo. Puis il m'a fallu bien une heure de travail pour préparer l'environnement de la Laverda afin de pouvoir faire demi-tout sur cette pente de plus de 45° et tenter de redescendre. Ce qui réussit non sans palpitations cardiaques et montées d'adrénaline. Cela m'a pris plus de 2 heures, dans lesquelles il faut inclure un casse-croûte réconfortant.. A la recherche d'un endroit pour passer la nuit, je me suis arrêté dans un petit village de montagne, pour reprendre également des forces dans un bar. A cette occasion ,j'ai fait la photo **Bild 8**. Je me demande encore aujourd'hui la raison d'un tel panneau d'interdiction dans un village aussi perdu. Les autres clients du bar étaient par contre très interessés par la Laverda et dans mon meilleur italien (j'en connais tout juste 50 mots) et à l'aide des mains et des pieds je leur ai expliqué les détails de la Laverda et ce que je faisais ici..
Il était temps de trouver un endroit pour passer la nuit, ce qui fut fait sous la forme d'un dépôt de matériaux de construction, voir **Bild 9**.
Le ciel était plus nuageux, par précaution j'ai donc déployé la bâche qui me sert à m'abriter de la pluie. Après un bon repas et quelques bières, il faisait déjà noir et je me suis couché comme je le fais d'habitude pour dormir à côté de ma Laverda. A un moment, je me suis réveillé en sursaut. Dans la nuit noire, une voiture était entrée sur le site et m'éblouissait avec ses phares. C'est toujours une situation embêtante, car on ne sait pas si ces gens vous veulent du bien ou du mal, et je ne pouvais rien voir avec les phares dans les yeux. Je fus un peu rassuré quand des lumières bleues se mirent à clignoter sur le toit de la voiture. 2 carabineiri armés en descendirent. Pour éviter tout malentendu avec ces personnes, j'ai fait une chose connue partout c'est à dire que j'ai placé mes mains bien en évidence sur ma tête. La conversation habituelle suivit: papiers etc. Pendant qu'un des deux vérifiait mon identité par radio, j'ai discuté avec l'autre carabiniere à l'aide de mes 50 mots d'italien et j'ai tenté de lui expliquer ce que je faisais là. Ma situation lui a paru vraiment bizarre. La conversation s'est déroulée a peu près ainsi:
Carabiniere: Avez vous une panne avec votre moto?
Andy: Non tout va bien, je dors simplement ici
Carabiniere: Ici dans le froid des montagnes?
Andy: Oui je suis bien équipé en lui montrant du doigt la bâche au-dessus de moi et mon gros duvet
Carabiniere: Pourquoi n'allez vous pas à l'hôtel avec la pluie qui menace?

Andy: La seule réponse qui me vint à l'esprit: Je suis un cow-boy avec son cheval, en désignant ma Laverda
Carabiniere: Petit sourire aux lèvres
Entre temps le deuxième carabiniere était revenu et il a fallu donner d'autres explications: combien de temps je comptais rester là, où j'avais l'intention d'aller etc. A la fin il m'ont encore souhaité une bonne nuit et ont disparu dans le noir. Un coup d'oeil sur la montre indiqua 1 heure. Je ne pensais vraiment pas être dérangé ici pendant la nuit, le prochain village étant à 1 km. Je pense que les carabinieri faisaient systématiquement des rondes à cet endroit qui devait servir à des activités louches. A part quelques gouttes de pluie, le reste de la nuit fut calme. Et le dimanche matin, je pris la route du retour sous un soleil rayonnant. On devrait s'accorder plus souvent des balades de 3 jours et 991 km en Laverda.

Bild 10

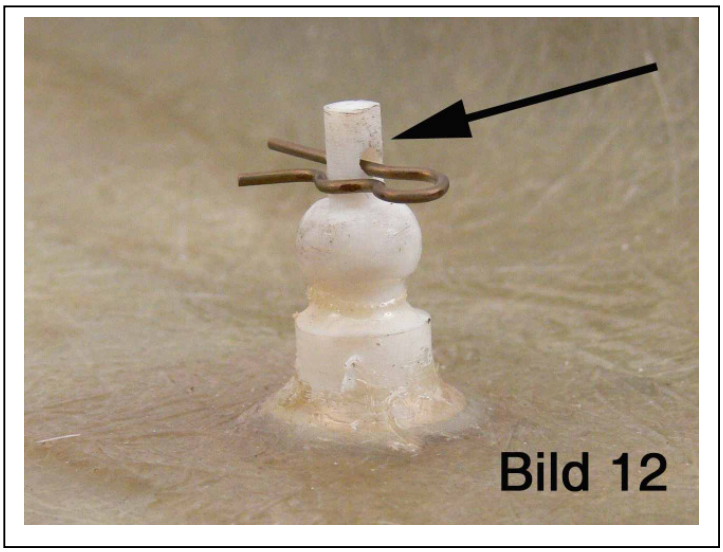
## Sortie hivernale

Mi novembre, j'avais prévu d'aller à Ulm, où j'étais invité par une amie à fêter son quarantième anniversaire. Le mieux était bien sûr d'y aller en Laverda. Voir **Bild 10**.
Le samedi commençait bien, le soleil était radieux et on venait justement de me livrer dix cageots d'oranges bio que je fais venir directement de Sicile, le nec plus ultra des oranges à peine cueillies sur l'arbre. J'ai sanglé un de ces cageots sur la Laverda pour l'offrir comme cadeau d'anniversaire. Si si, c'est vraiment une Laverda sur **Bild 10** modèle LB1 Custom de 1984 avec moteur Laverda 125 cm3 2 temps.
Il y a environ 8 ans j'avais offert cette machine à un ami pour sa fille afin qu'elle ait une moto fiable. En effet, sa Cagiva 125 tombait tout le temps en panne. Cependant le look chopper ne lui a vraiment pas plu et le père utilisa de temps en temps la moto pour se rendre au travail et pour des sorties de week-end. C'est ainsi que cette 125 roula 10 000 km en 8 ans sans le moindre ennui. Cet été cette moto m'est revenue, car elle devait libérer sa place pour d'autres projets. Je me demande combien de km je ferai avec cette machine ces prochaines années. Le retour se fit le dimanche par une température assez fraîche d'environ 2°. J'ai donc fait les 300 premiers km, nous ferons un bilan complet dans environ 8 ans.

Bild 11

## Contrôle de qualité

J'utilise régulièrement ma Laverda dans des conditions extrêmes. D'une part, j'en profite pour tester les pièces de notre production et déceler d'éventuels points faibles et d'autre part cela me fait plaisir. D'autres pièces sont testées de manière très simple. J'ai d'ailleurs achevé récemment un test de 3 ans voir **Bild 11**.
Pendant 3 ans donc, ces cache-poussières de fourche et ce caoutchouc de maintien de réservoir étaient suspendus au rebord de la fenêtre côté sud de notre atelier, été comme hiver. Le résultat est que le matériel, soumis à toutes les intempéries, est resté en parfait état, comme neuf. J'avais entreposé des pièces du même type pendant 3 ans également dans le bac de récupération des copeaux de notre tour, où elles étaient en contact permanent avec de petites quantités d'huile ou de lubrifiant.
Le résultat était également parfait. Vous connaissez certainement tous le problème de ces caoutchoucs de maintien de réservoir qui se dégradent en général après une ou deux saisons. La raison ne vient pas de l'exposition au rayonnement UV ou aux vapeurs d'huile. Les vapeurs d'essence qui flottent en permanence sous le réservoir particulièrement en cas d'utilisation de cornets ouverts suffisent à faire vieillir rapidement le caoutchouc. Nous avions le même problème il y a quelques années avec le bac des batteries au gel. Les fines vapeurs d'essence provenant des cornets ouverts avaient attaqué le côté de la batterie exposé aux carburateurs et l'avaient rendu cassant et ainsi raccourci la durée de vie de la batterie. Ces pièces ne pouvant être fabriquée dans un autre matériau, il faut donc éviter de les exposer aux vapeurs d'essence.




Perte des caches latéraux sur les 1000

C'est certainement déjà arrivé à beaucoup d'entre vous sur les 3 cylindres 180°. Particulièrement si l'on roule sans le boîtier de filtre à air, au dessus de 100km/h la pression de l'air sous le cache latéral devient tellement forte que celui-ci est poussé hors de ses fixations caoutchouc certainement déjà vieillies, et tombe. Même si on le remarque tout de suite et qu'on s'arrête, il y a en moyenne au moins 2 voitures qui sont déjà passées dessus. Pour cette raison nous avons effectué une petite modification sur les pièces nouvellement produites afin de remédier à ce problème. **Bild 12** vous pouvez voir le petit téton percé d'un trou. De cette manière on peut fixer le cache avec une goupille.

## Il y a beaucoup à faire - allons-y!

Comme vous pouvez le constater, nous ne roulons pas en Laverda uniquement pour nous promener, mais nous réfléchissons également en permanence au moyen d'améliorer les choses.
Une question revient souvent et j'aimerais à ce sujet avoir l'avis du plus grand nombre possible d'entre vous:
Depuis 2008 nous fermons toujours une semaine par mois, ce qui est indiqué sur le calendrier de notre site internet. De cette façon, je peux travailler pendant une semaine sans interruption à des projets importants que je peux ainsi réaliser plus rapidement, ce qui est évidemment également intéressant pour les clients.
L'inconvénient est cependant que pendant cette semaine-là, nous ne faisons pas d'expédition de pièces. Cela n'a certainement pas grande importance pendant l'hiver, mais peut être vraiment gênant pour vous pendant la saison.
Pour cette raison, je vous demande d'activer le lien du mail joint à cette circulaire pour, en quelques clics de souris, nous donner votre avis à ce sujet. Cette semaine de fermeture mensuelle est-elle gérable pour vous ou non? Nous pourrons ainsi évaluer le plus précisément possible ce que vous désirez.
Mes projets les plus importants sont actuellement la rénovation du catalogue 750 et de la boutique internet. Il est clair que si l'on s'attelle à de telles tâches ce n'est pas pour quelques heures ni même une journée complète. En une semaine sans coupure on peut réellement progresser autant qu'autrement en 2 mois. J'ai déjà constaté cela pour le catalogue 3 cylindres avec ses 450 pages qui a déjà été expédié à plus de 800 exemplaires depuis juillet à la grande satisfaction de nos clients. Je sollicite donc une fois de plus votre aide et votre avis. Veuillez répondre au sondage joint au mail en quelques rapides clics de souris afin de nous faire savoir ce que nos clients désirent.

## Production de pièces

Nous n'avons jamais fabriqué ou acheté autant de nouvelles références de pièces que cette année. Uniquement en 2008 plus de 300 références nouvelles disponibles en stock ont été listée dans notre boutique internet. En janvier environ 150 références supplémentaires vont s'y rajouter. Au total nous aurons donc plus de 3700 références, dont plus de 95% sont disponibles en stock. Cela également a représenté une masse de travail et a absorbé 2 semaines de fermeture.

## Transport de motos

„Comment est-ce que je peux vous apporter ma moto?“ C'est ce qu'on nous demande souvent. Ce n'est pas un problème; Nous disposons de deux entreprises de confiance qui font cela pour vous. L'une des deux pratiquement dans toute l'Europe. Par exemple du Nord au Sud de l' Allemagne le prix est d'environ 170€ y compris l'assurance. Ce n'est donc pas vraiment rentable de venir avec sa propre voiture.

## FERMETURE(comme indiqué par mail le 20/12/2008)

L'organisation de la période d'été 2009 dépend de vos réponses au sondage. Le résultat vous sera communiqué au printemps 2009. Afin de pouvoir faire progresser vos commandes et autres projets comme des révisions moteurs, le catalogue 750, etc, nous serons comme toujours

## Fermés du 24.12.2008 au 31.01.2009 (Pas d'horaires téléphoniques).

Vous pouvez commander des pièces par fax, courrier ou via notre boutique internet, l'expédition se fera une fois par semaine, le mardi. A partir de février, nous serons à nouveau à votre disposition au téléphone. Si vous deviez avoir l'intention de nous apporter un moteur ou même une moto complète, faites nous le savoir le plus rapidement possible par fax ou par mail pendant notre période de fermeture, nous vous recontactereons par téléphone afin de convenir d'un rendez-vous.
Avec ces mots, je prends congé de vous jusqu'à la circulaire de printemps et vous souhaite un joyeux Noel et une bonne année 2009 de la part de

**Andy Wagner et Team**