

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 Ersatzteilleger: 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 2009-2010 geschrieben von Andy

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

Liebe Laverdafreunde,

das neue Jahr hat begonnen, die Saison geht schon bald wieder los. Die Laverdas stehen noch wohlbehütet an ihren Winterplätzen und es ist Zeit für diesen Winter-Rundbrief.

Unzähliges hatte diese für mich tolle Motorradsaison 2009 zu bieten.

Rund 10.000 km mit meiner 1000er Laverda, unzählige mit der 100er Bj. 1956 und aufregende mit der 250 Chott Laverda. Der Wettergott war mir dabei so gut wie noch nie gesonnen; Alle 36 Tage, die ich diese Saison in Italien oder Frankreich auf einer Laverda saß, waren erfüllt vom besten Sonnenschein. Nicht ein Mal musste ich den Regenkombi anziehen.

Zu den diesjährigen Highlights zählten:

- Fischereihafenrennen
 - Mai- und Pastirally mit je 10 Tagen
 - 60 Jahresfeier Laverda an der Geburtsstätte all unserer **LAVERDAs** in Breganze mit 9 Tagen
 - und ein 7-tägiger Italientrip über Mandello Del Lario nach Lavento mit diversen Besuchen bei Lieferanten.
- Es war ein gelungenes Jahresprogramm.

Als Abschluss der Saison krönte wie immer die Veterama in Mannheim – Europas größter Oldtimermarkt für historisches aus der Auto- und Motorradwelt. Dort erstand ich diesmal zwar keinen 9-Zylinder-Sternmotor wie letztes Jahr, aber ein anderes tolles Motorenteil – einen Lister „Zerknalltreibling“ Bj. 1940.

Druckt diese Seiten aus, lehnt euch gemütlich zurück und lest.

Die Abenteuer der Saison 2009 und was zum Teufel ist ein „Zerknalltreibling“ ein kleiner Film dazu unter:

<http://www.youtube.com/watch?v=gg1PU99Gm4s>

☺ 24. Pastirally vom 10. bis 19. 06.2009

Diesmal ganz anders, nämlich mit meinem 33 Jahre alten T2 VW Bus mit Motorradhänger sowie Kanu auf dem Dach, (siehe Bild 1).

Eigentlich bin ich der, der mit dem Motorrad überall hin fährt und nicht das Motorrad mit dem Auto transportiert, um dann am Zielort eine Motorradrunde zu drehen. Aber sag niemals nie – und das waren ganz neue tolle Erfahrungen.

Immer ein Begleitfahrzeug (Bus) begleitet die Rally, denn

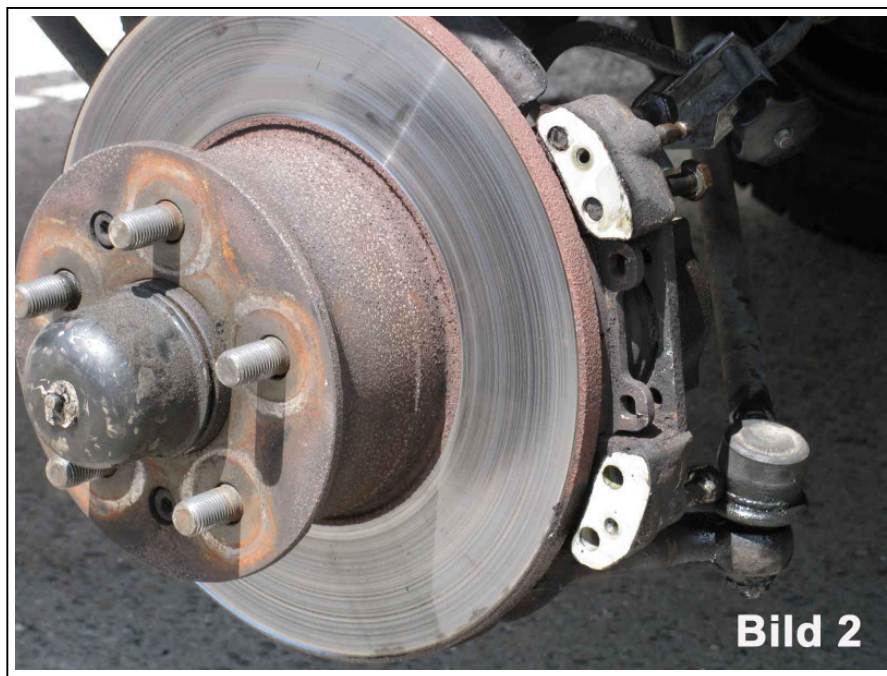


Werkzeug, Bier und Grillwürste für ca. 40 Motorradfahrer müssen ja transportiert werden. Nur dieses Jahr war keiner bereit, mit einem Bus zu fahren. Meine Buchhalterin Anne, die im Rallykomitee mitmischte als Kassiererin meinte dann mal so 2 Wochen vor der Rally, dass ich ja diesmal diesen Job übernehmen könnte, da ich ohnehin diese Rally seit Jahren ein wenig sponsere. Spöttisch kam dann noch der Satz: Na vielleicht besser doch nicht, denn der antiquierte VW-Bus dürfte das Ziel ja wohl eher nicht erreichen, und wenn dann 40 Leute am Waldschlafplatz kein Bier und keine Grillwurst haben dürfte ich das wohl kaum überleben.

Die Idee gefiel mir aber, schon seit vielen Jahren wollte ich mit meiner 250 Chott Enduro Laverda dort unten im Canyon de Verdon mit den anderen Enduristen der Rally die Schotterpisten abfahren. Dies habe ich bisher, immer mit meiner 1000er Laverda gemacht, was mit diesen 250kg Monstrum zwar problemlos geht aber dennoch extreme Nachteile den Enduropiloten gegenüber hat. Also stand der Entschluss fest: VW-Bus mit Anhänger, darauf meine 1000 Shark und die 250 Chott. Da meine Freundin erstmals auch mitfahren wollte, hatte sie noch die Idee, mein 3er Kanu mitzunehmen, da für dessen Einsatz dort jede Menge Wasser vorhanden war.

Die beiden Laverdas auch deshalb, dass Heike auch mal ein Motorrad fahren kann, da sie ja schon seit ca. 15 Jahre selbst 2 500er Laverdas besitzt. Sie wollte sich gerne mit der leichten und handlichen 250er begnügen.

Der Start am Neuwerk (Werkstattgebäude) verzögerte sich um ca. 2 Stunden, so dass wir etwas verspätet aufbrachen. Nach Weisung des Rallykomitees kauften wir gleich in der Schweiz 200 Dosenbier für den ersten Rallyabend in einem genau beschriebenen Supermarkt, wo es diese Menge Büchsbier sogar aus dem Kühlregal gab, was eigentlich nicht üblich ist in einem Supermarkt. Dieses kühle Bier verpackten wir in die dafür vorgesehenen Alu-Rettungsdecken. Zwischen die einzelnen Paletten Bier steckten wir die Bratwürste, die immer in 5er Pakete in Plastik eingeschweißt waren, so dass auch diese wie im Kühlschrank lagerten. Dann ging die Fahrt über die Autobahn Richtung Genf nach Frankreich hinein. Von der französischen Grenze aus dann bald Landstraße zum 1. Rally Nachtlager bei Belley. Von dem verspäteten Aufbruch abgesehen, lief das alles super, aber 2 Stunden sind nun mal 2 Stunden.



Leider kam dann noch ein kleines Malheur dazu, so dass wir auf der Landstraße nur sehr langsam vorankamen. Der VW-Bus wird nur sehr selten bewegt und gar nicht über den Winter, wo er immer im Freien steht. Dann kommt noch sein Alter von 34 Jahren dazu.

Das waren wohl die Umstände, warum die vordere linke Bremszange fest ging und die Brems Scheibe dauerhaft in der Zange hatte, so dass diese heiß wurde. Das Problem löste ich auf die schnelle so, dass ich die Bremsbeläge mit Gewalt zurück drückte bis die Scheibe gerade so frei lief. Schon im Dunkeln, fast kein Verkehr, sehr langsam und mit Bedacht, Bremsen nur mit der Handbremse, ging es langsam vorwärts. Da der Anhänger selbst eine Auflaufbremse hat, die besser funktionierte als die eines alten VW Busses T2, kamen wir langsam aber sicher am 1. Rallysammelplatz

und Nachlager an, wo schon ca. 20 durstige und hungrige Teilnehmer sehnsüchtig auf mich und meine Freundin warteten. Ich meine auf das Bier und die Würste. Es ließ sich selbstverständlich nicht vermeiden, dass wir uns wegen des späten Kommens, es war ca. 21.40 Uhr einigen Tadel und Lästereien anhören mussten.

Nach einer heftigen Nacht, in der die Teilnehmer doch fast 200 Dosenbier leerten, ging es nach gemütlichem Frühstück im nächsten Ort weiter zum eigentlichen Ziel, dem Canyon de Verdon. Dort war der 2. Schlafplatz, die Lavendelhalle, die versteckt in einem Waldstück liegt und deren Dach locker 50 Leuten Unterschlupf gewährt.

Doch da war noch das Problem mit der Bremse, die so schnell wie möglich gerichtet werden sollte. Heike und ich starteten also zeitig, (es war ca. 11 Uhr) denn unter den Blicken von gut 40 Rallyteilnehmern war klar: ohne vernünftigen Wagenheber und einen fetten Pressluftschrauber bekomme ich die Bremszange nicht runter, um sie zu zerlegen. Außerdem braucht man womöglich noch anderes Werkzeug, wofür wir nicht gerüstet waren. Schon nach 10 km kam linkerhand eine Renault Werkstatt. Einer der Mechaniker konnte sogar so gut Englisch, dass das erklären der Situation ein Kinderspiel war. Nach dem Mittagessen, so hieß es.

Heike und ich machten es uns also in der Kneipe gegenüber gemütlich und nach der Mittagspause nahm sich ein Mechaniker zu meinem Erstaunen mit äußerstem Geschick und Fachwissen dem 34 Jahre alten Bremssattel an. (**siehe Bild 2**) Nach 1 ½ Stunden war alles fertig. Es kostete lasche 40 € und ich hatte nicht einmal schwarze Finger bekommen. Gesamt hatten wir dennoch ca. 4 Stunden verloren und nach weiterer Anweisung des Rallykomitees mussten wir in Sisteron in einem Lidl-Supermarkt an der Hauptstrecke abermals 200 Dosen Bier kaufen.

Alles lief hervorragend und gegen 22 Uhr waren wir am 2. Rallyplatz in der Lavendelhalle angekommen. (siehe Bild 3) Dort warteten erneut die ersten ca. 20 durstigen und hungrigen Mäuler.



Der generelle Plan für die nächsten 3 Tage der Rally war, Bus mit Hänger am See stehen zu lassen, damit die, die baden wollten, Verpflegung hatten, die 250er abzuladen und mit den anderen das übliche und beliebte Programm Motorradfahren, Motorradfahren, Motorradfahren abzuspielen. Bevor Heike jedoch die 250er übernehmen konnte, wollte ich zuerst mit dem Einzylinderenduroteam (siehe Bild 4 + 5) Schotterpisten der Umgebung abfahren. Heike blieb ebenfalls am See und hatte ja



noch das Kanu zur Verfügung, was sie mit anderen zusammen ausgiebig nutzte. Die Schotterpisten führten uns über 160 km um den Canyon de Verdon herum hoch zur Wetterstation wo wir in einer Höhe von 1749m dieses Mal einen fantastischen Ausblick hatten (siehe Bild 6).

Mit der 250 Chott war dies alles im Gegensatz zu dem 250 kg schweren Dreizylinder ein wahres Kinderspiel. Mir taten schon die Mundwinkel weh, da ich den ganzen Tag ein extrem breites Grinsen im Gesicht hatte. Es war genial. Als Rückweg wählten wir die äußerst kurvige reguläre Asphaltstraße durch den Canyon. Bis dahin war Maikel bereits ausgeschieden, der mit Straßenbereifung mit dem harten Gelände nicht zurechtkam. Er begleitete Ali mit seiner Husqvarna vorzeitig aus dem Gelände heraus, dem der Kupplungszug gerissen war.



Auch Teerbelag war total geil. Die neu bereifte 250 Chott lag perfekt und die laschen 17 PS mit einem Kampfgewicht von nur 100 kg verbunden mit meinem Fahrkönnen machten die Laverda gegenüber Michels XT 600 oder der 500er von Thomas zum Kurvenstar. Ich bin eigentlich noch nie groß 2-Takter gefahren und schon gar nicht am absoluten Limit. Also verfiel ich in meinem Fahrrausch in mein inhaliertes 4-Takter-Fahrverhalten. Dies führte dazu, dass ich aus der 250 2-Takt Chott einen Dreitakter machte. Und das geht so: „Ansaugen → verdichten → fest“!

Aber richtig fest.

Jede Menge Spott musste ich ertragen von meinen beiden Kollegen, die mich die Reststrecke von über 15 km mal mit dem Fuß an meinem Auspuff vor sich her schoben oder bei denen ich mich mal mit der rechten, mal mit der linken Hand

an deren Schulter einhakte, bis wir endlich völlig fertig am See angelangt waren, wo der Bus stand. Es dämmerte schon und nur Heike hielt noch die Stellung, sie wusste ja schon per SMS, dass wir technische Probleme hatten. Auch ihr Spott traf mich natürlich, als ich ihr das Problem meiner mangelhaften 2-Takter-Fahrweise erklärte. Denn in der Runterfahrt im Bus hatte ich sie eingehend belehrt wie man eine 2-Takter Berg ab zu fahren hat, damit eben nicht der Kolben fest geht. Und das geht so:

Am besten immer leicht am Gas halten, den Gasschieber niemals ganz zu machen, da die Maschine bei der hohen Drehzahl über das Benzingemisch dann zu wenig Öl bekommt. Bei steiler Bergabfahrt wird man ja aber immer schneller und dann kommt man nicht um die Kurve rum, dafür gilt: Bremsen, dabei Kupplung ziehen, 3 Gasstöße (weng weng weng), auf 21, 22, 23 zählen, Kupplung wieder loslassen 21, 22, 23 wieder bremsen dabei Kupplung ziehen, 3 Gasstöße (weng weng weng) usw.

Meine Freundin fragte mich spottend, ob ich nicht auf 3 zählen könne (21, 22, 23)

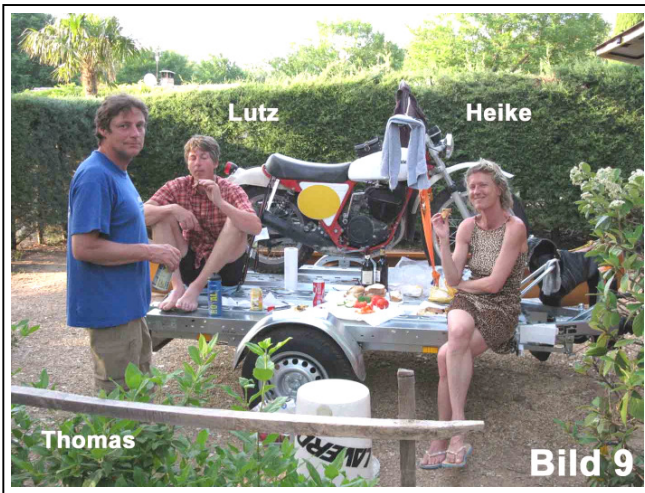
Obwohl ich die zwar 34 Jahre alte aber technisch brandneue (nur 3000 km auf dem Tacho) 250 Chott verheizt hatte war dieser Tag aus Motorradfahrer-Sicht wohl einer der genialsten die ich je erlebt habe. Leute kauft euch mal eine kleine Enduro und geht ins Gelände, damit ihr wisst wie genial das ist.

Die Maschine wurde auf den Hänger zur 1000er verladen und wir fuhren zu den anderen, zum 3. Nachtlager, einer



Essenskneipe mit genug Platz, dass sich 40 Leute nach ausgiebigem Feiern ringsherum im Gras oder unter einen Tisch auf der Terrasse schlafen können. Aber schon auf dieser kleinen Fahrt mit dem Bus fiel mir wieder dieses leise Geräusch am Bus auf, das doch sehr viel lauter als sonst zu sein schien. Eine Analyse am nächsten Morgen ergab entweder eine defekte Antriebswelle oder defektes Radlager.

In Ruhe überlegten Heike und ich, wie wir nun die nächsten Tage mit nur noch einem Motorrad (1000 Shark) und erneut reparaturbedürftigem Bus gestalten wollten. Dies war schnell entschieden. Bus mit Hänger auf einem Campingplatz sicher



deponieren und zu zweit nur mit Schlafsack und Isomatte als Gepäck mit der 1000 Laverda den Rest der Rally sowie der wunderschönen Landschaft (**siehe Bild 7**) genießen. Die weiteren 2 Tage waren ein ausgewogener Mix aus Motorradfahren, Baden an einer schönen Stelle im Canyon. Die abendliche Party in der Geisterstadt hoch in den Bergen erreicht man nur über holprige Schotterpisten. Dort verweilen wir wenn es das Wetter zulässt immer eine Nacht (**siehe Bild 8**). Das Ende der Rally war da, die meisten mussten nach Hause. Einige, die noch wie Heike und ich 5 zusätzliche Tage hatten, wollten noch zusammen in die Ardeche weiter. Nun und ich hatte ja noch einen Bus zu reparieren. Thomas mit Triumph Tiger 650 unterwegs und Lutz „eigentlich“ BSA A 65 Fahrer blieben bei uns und belegten auf dem Campingplatz direkt neben unserem Bus den Platz. (**siehe Bild 9**)

Lutz fährt wie gesagt „eigentlich“ BSA A65, doch immer wieder hat er seltsame Anfälle und fährt die doch ca. 750 km von Konstanz in den Canyon de Verdon mit dem Fahrrad, und das in 4 Tagen. So auch dieses Jahr.



Die nächsten Tage verliefen gemütlich. Während Heike mit Lutz und Thomas mit unserem Kanu paddeln ging, präzisierte ich den Schaden am Bus. Es war das hintere linke Radlager. Alle Versuche, so etwas zu bekommen, waren vergebens. In Diskussionen mit den anderen dreien war der ADAC eine Option, schließlich hat man so was als Besitzer von unzähligen Fahrzeugen, die alle 30 bis 40 Jahre alt sind, für alle Fälle wenn gar nichts mehr geht. Aber es war ja nur ein kaputtes Radlager. Heike besorgte mit ihrem weiblichen Charme einen fetten Wohnmobilwagenheber auf dem Campingplatzgelände von einem Herren, der voll auf alte Motorräder steht. Zum Öffnen der 46 mm Kronenmutter ließ ein anderer aufmerksamer Herr mir einen fetten Hammer denn er beobachtete, wie ich mich mit einem großen Stein abmühte. Mit viel Schweiß bei ca. 32° im Schatten war alles zerlegt (**siehe Bild 10**).

Lagerkäfig sowie einen inneren Lagerinnenring mit Piting und 3 Rissen. Es musste weiteres Spezialwerkzeug her:

- 1) Bremsenreinigerspraydose, um die Restfettfüllung in der Radnabe zu säubern
- 2) eine kleine Bürste, um die Zwischenräume des hinteren Lagers zu reinigen
- 3) neues Radlagerfett
- 4) einen neuen Lagerkäfig.

Als ich das Heike alles erklärte, löste sie Punkt 1 und 2 sofort mit ihrem Beautycase, das jede **ordentliche Frau** immer bei sich trägt. Ein **ordentlicher Mann** hat in einer solchen Tasche Werkzeug. Zusammen ergänzt sich das sehr gut wie ich feststellte.



Eine fast leere 50 ml Hautlotionflasche wurde zur Benzinspritzflasche umfunktioniert und eine Zahnlückenreinigungsbürste war ideal für die Lagerzwischenraumreinigung. Punkt 3 erledigte Heike ebenfalls, indem sie sogar eine große Fettpresse bei jemandem organisierte. Nur Punkt 4 war etwas heikel. Wie sorgt man dafür, dass alle Rollen gleichmäßig ringsherum auf einem gerissenen Lagerinnenring laufen? Die sehr waghalsige Lösung war folgende: Die Hälfte des Lagerkäfigs war noch intakt und konnte verwendet werden. Die restlichen Rollen mussten ähnlich wie bei einem Käfig in Position gehalten werden. Dies wollten wir mit Hartholzstückchen erreichen. In einer ausgiebigen Versuchsreihe, der am helllichten Tag mit Heike, Lutz und Thomas viele Büchsbier zum Opfer fielen, entwickelten die

beiden Engländerprofis, Heike und ich eine brauchbare Form einer solchen Distanz, die nicht von den Rollen zermalmt werden konnte. Die gerissenen Stellen des Lagerinnenrings wiesen scharfe Kanten auf, die auch keine bündige Fläche

ergaben. Diese Kanten bearbeitete ich mit einem geeigneten Stein, so dass an dieser Kante eine Fase entstand(und) damit die Rollen etwas weicher über diese Kanten rollen konnten. Nicht nur Heike war an all diesen Arbeiten interessiert, der halbe Campingplatz kam in regelmäßigen Abständen vorbei, um über das Geschehen auf dem Laufenden zu sein. Nach über einem Tag war alles wieder zusammen gebaut und erste Fahrversuche verliefen äußerst positiv (äußerste Laufruhe des Lagers).



Während Lutz die letzten 2 Tage versuchte, seine eingefangenen Magen-Darm-Probleme in den Griff zu bekommen, fuhren Heike, Thomas und ich noch etwas Motorrad und Kanu. Gerade das Kanufahren hat etwas sehr Meditatives (siehe Bild 11). Das mache ich auch hier in Konstanz regelmäßig, da das Wasser nur ca. 500m von meiner Werkstatt entfernt ist.

Da es Lutz immer noch nicht besser ging, wurde sein Fahrrad zwischen die beiden Laverdas verladen und er selbst musste sich zwischen all unserem Hab und Gut im Bus platzieren. Der Bus lief hervorragend mit dem

zusammengeflickten Radlager, so dass alles glatt lief.

Mit einer letzten Übernachtung an einer Autobahnraststätte in der Schweiz (siehe Bild 12), wo wir noch ein gemütliches Abendmahl am Straßenrand genossen, kamen wir problemlos wieder in Konstanz an.

Eine brillante Rally trotz Materialausfall. Und ich sollte mich dringend um das Nachfertigen von Kolben passend für 250 Chott Laverdas kümmern. Denn ich habe ja insgesamt 3 davon, wobei die anderen beiden in einem eher mäßigen Zustand sind.

60 Jahre Laverda wurde dieses Jahr überall gefeiert

31.05 und 01.06.2009 Fischereihafenrennen in Bremerhaven

Dieses Jahr mit einem riesen Laverdaeent zu Ehren 60 Jahre Laverda. Ebenfalls anwesend natürlich Piero Laverda mit seinem Team. Gut 900 km dürfte der Weg für mich dort hin sein. Da ich in diesem Zeitraum aber schon zwei Mal weg war auf Mai- und Pastirally konnte ich unmöglich auch noch dort hin fahren. Von überall hörte ich jedoch, dass es wie immer der absolute Knaller gewesen sein muss.

Dank Jan Oeljeschläger und Jörg Pieper kann ich euch hier einige Bilder des Geschehens zeigen, da sie mich mit ausgiebigem Bild- und Filmmaterial versorgt haben.

Von Alexander Reisdorff hat mich folgender Text erreicht, der so schön geschrieben ist, dass ich ihn hier in den Rundbrief übernehme.



Alexander Reisdorff schrieb:

Das Fischereihafenrennen ist ein Knaller!!!

Ich habe in Bremerhaven 6 Jahre gewohnt und in Cuxhaven 8 Jahre. Das Ding rockt. Der verbrannte Sprit steigt dir bereits vor den Stadtmauern in die Nase. Kupplungs- und Reifenduft schmeicheln deinen Schleimhäuten. Wenn du da wohnst wirst du eine Woche lang kirre. Der Rennsportduft hängt wie Parfum schwer angenehm über der Stadt.

Seitdem die Stadt sich wieder aufrappelt solche Veranstaltungen zuzulassen, sehen die Typen auf den oberen Plätzen der Stadtverwaltung, dass solche Veranstaltungen eher gut tun als schädigen!

Höchstens etwas Beton oder Teer muss leiden unter den Rädern der geilsten Maschinen die je gebaut wurden ;-).
Vielleicht sehen wir uns ja!?! Ich weiß allerdings nicht ob ich meine SF2 bis dahin neu verkabelt habe, wenn nicht dann
komm ich mit meiner Süßen (Honda CX 500).

Danke noch Mal für das ausführliche Telefonat und die Tipps Viele Grüße Alexander Reisdorff



Bild 15



Bild 16

Wer das noch nicht erlebt hat sollte das nachholen bevor er stirbt

Bild 13 zeigt das Gelände wo die Veranstaltung stattfindet

Bild 14 zeigt die fröhlichen Teilnehmer

Bild 15 zeigt ein sehr professionelles der vielen Laverda Renn Teams

Bild 16 zeigt volles Rohr Laverda

Bild 17 zeigt kleine Kinder beim Spielen

Bild 18 zeigt große Kinder beim Spielen

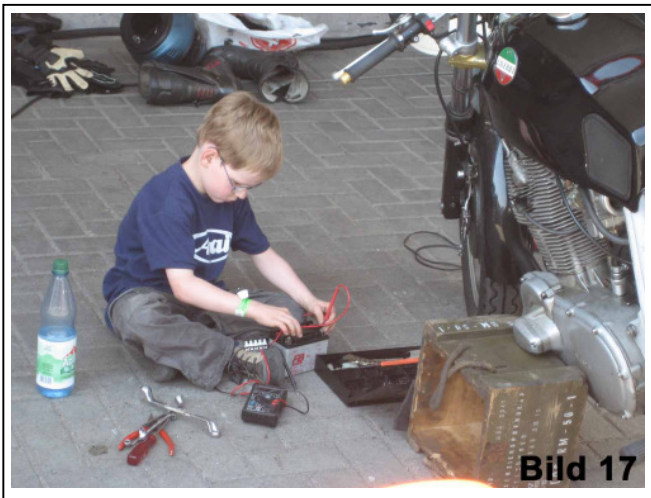


Bild 17



Bild 18



Bild 19



24. bis 26.07.2009 in Breganze

zwei kleine Filme dazu unter:

<http://www.youtube.com/watch?v=ipKpwSp-ysM>

<http://www.youtube.com/watch?v=UEQe3v4XzTY>

In 3 Tagen fuhren Heike mit ihrer 500er und ich mit der 1000 Shark über viele viele Tornates nach Breganze. Über 300 Laverdas aus aller Herren Länder (siehe Bild 19 aus zwei Bildern zusammengesetzt) füllten den Piazza an der Kirche in Breganze. Ausfahrten, Museumsbesuche und anderes standen auf dem Programm. Das Galadinner am Sportplatz unter freiem Himmel (siehe Bild 20) krönte das ganze am Samstagabend mit einer Ansprache und Ehrung vieler Laverdisti von Piero Laverda persönlich. Wie alle anderen fuhren Heike und ich am Sonntag über 3 Tage Landstraße und jede Menge Pässe wieder nach Konstanz zurück. 1790 km und 9 tolle Tage bei 30-40 Grad waren ein echter Genuss.

60 Jahre Laverda wurden auch am Boxenstop Auto und Spielzeugmuseum Tübingen am 12 und 13.9.2009 gefeiert.

Aus Zeitmangel konnte ich nicht selbst die nicht einmal 180 km dort hin fahren, aber meine Kunden berichteten nur Gutes, auch in der Presse. Z.B. Motorrad Classic Ausgabe Dezember/Januar Nr. 1/ 2010 druckte einen schönen 4-seitigen Bericht ab. Bild 21 und 22 geben einen kleinen Eindruck dieser gelungenen Veranstaltung wieder, an der natürlich auch Piero Laverda anwesend war.



Veterama Mannheim – Europas größter Oldtimermarkt immer am 2. Oktoberwochenende

Wie immer der Jahresabschluss der Saison. Unglaubliches gibt es hier immer zu sehen. Viele unserer Kunden kommen auf ein Schwätzchen vorbei, und selber hält man Ausschau nach allem, was an eine Laverda passen könnte.

Letztes Jahr hatte ich hier den 9-Zylinder Sternmotor eines tschechischen Agrarflugzeuges erstanden, (siehe Winterrundbrief 2008-2009) von dem ich inzwischen alle möglichen Unterlagen zusammen getragen habe, um irgendwann in ferner Zukunft das Ding zum Laufen zu bringen.

Dieses Jahr fiel mein Auge auf alle möglichen Zerknalltreiblinge.

Zerknalltreibling ist das liebevolle Wort für Verbrennungsmotor und es wurde in grauen Vorzeiten auch als Bezeichnung für Verdampfermotoren verwendet.

Verdampfermotoren verbrennen je nach Ausführung Benzin, Diesel, Salatöl oder Petroleum. Sie werden mit Wasser befüllt, das zum Kühlen dient indem es wieder verdunstet.

Über das Schwungrad kann ein Flachriemen an Kreissägen, Mahlwerke und sonstige Gerätschaft angelegt werden, womit diese dann angetrieben werden.

Ein kleiner, sehr handlicher nur ca. 100 kg leichter englischer Verdampfermotor der Fa. Lister Bj. 1940 mit 1,5 PS bei max. 700 U/min war mein Favorit und ich kaufte ihn.

An meinem Stand angekommen, sah dies ein Standnachbar, der ein Rennmotorrad auf Basis eines Apriliafahrwerks mit einem hochverdichtenden 1-Zylinder KTM Motor da stehen hatte. Das Ding komprimiert so heftig, dass das Anschieben auch mit 5 Personen unmöglich gelingt, denn das hatten sie schon mehrfach probiert.

Nun war da ein Kaufinteressent, der den KTM Renner erst mal starten wollte, da man ja nicht die Katze im Sack kaufen will. Der Verkäufer kam auf die Idee, dass man doch mit dem fetten Schwungrad des Verdampfermotors versuchen könne, das Hinterrad der Renn-KTM anzutreiben, um diese zu starten.

Eine interessante Idee, die sofort in die Tat umgesetzt wurde.

Alles wurde in Position gebracht (**siehe Bild 23**). Der Verdampfermotor böllerte mit 700 U/min meditativ auf Vollgas.

Das Hinterrad der KTM und die Kette gaben ein lautes, gleichmäßiges Surren von sich.

Der 4. Gang lag an, Kupplung loslassen, was die Drehzahl des drehmomentstarken Lister Verdampfermotors nur mäßig bremste. Einzelne Explosionen tönnten lautstark aus dem Rennauspuff, schließlich mehrere hintereinander und dann kam das Intermezzo.

Sie sprang an.

Bei Gasstößen zwischen 3000 und 5000 U/min breitete sich eine dumpfe Schallwelle über den Platz aus, was noch mehr Publikum anzog als ohnehin schon anwesend war, um diesem Spektakel beizuwohnen.

Da war es wieder, dieses breite Grinsen in den Gesichtern der Leute. Und sie dachten „zum Glück bin ich auf die Veterama gegangen, um solche tollen Erlebnisse zu haben“.

JA das war ein Tolles Jahr. Und hier noch einige andere tolle neue Sachen

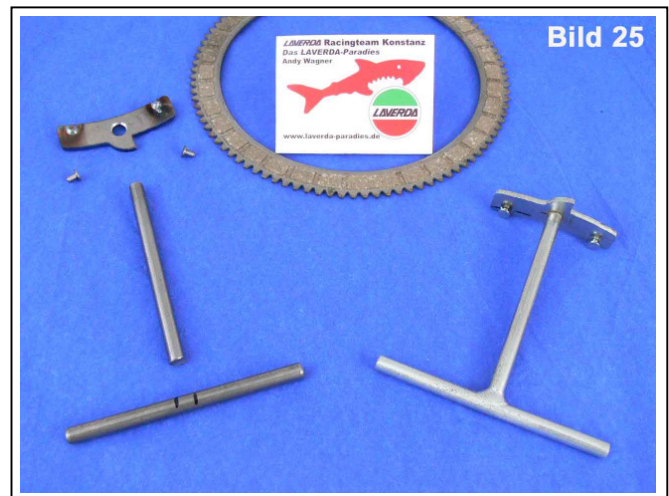


Teileproduktionen

Alles was wir dieses Jahr neu produziert haben, können wir gar nicht auflisten so viel ist das, aber einige kleine Beispiele seien hier angezeigt.

Werkzeug: Kupplungslamellenhalter Bestell Nr. 47-30

Ein Teil das wir nur sehr selten verkaufen. Es vereinfacht die Arbeit, um die Kupplung der 120° Laverda vorzuspannen. Da unser Originalbestand zur neige geht habe ich beschlossen, es rechtzeitig nachzubauen. **Im Bild 24** seht ihr mich bei dieser



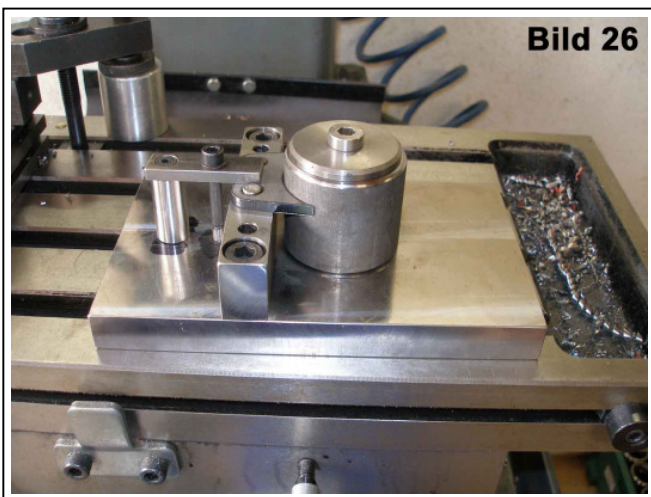
Arbeit. Die einzelnen Teile **im Bild 25** links müssen zusammen geschweißt werden zum Komplettteil, das rechts im Bild zu sehen ist.

Die Stirnplatte ist ein gelasertes Teil, von dem wir 30 Stück machen ließen.

Die je 30 Rundstangen für den Schaft und den T-Griff werden von uns zugesägt und die enden auf der Drehbank gerundet. Am meisten Arbeit ist es, die 60 winzig kleinen Haltebolzen an der Drehbank herzustellen. All dies wird dann verschweißt, wobei noch einige einfache Schweißhilfslehren vorbereitet werden müssen. Anschließend wird das ganze Teil noch glasperlengestrahlt und zum Verchromen gegeben. Da nun 30 Stück im Lager liegen ist dieses Lieferproblem für die nächsten 4-5 Jahre erledigt.

Silentblock Motoren 120° Bestell Nr. 52-65

Vor ca. 5 Jahren hatten wir bereits 100 Stück fertigen lassen mit unserem extra dafür gebauten Werkzeug. Als nun erneut eine Nachproduktion anstand mussten wir feststellen, dass es diese Firma nicht mehr gibt und bedauerlicherweise auch an



unsere Werkzeuge, die in dieser Firma verblieben, war nicht mehr ran zu kommen.

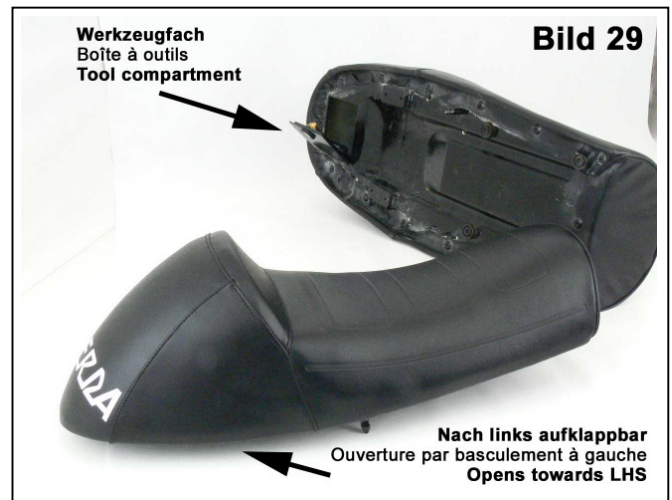
Kurzerhand habe wir ganz einfach neue Werkzeuge bauen lassen, um dieses Teil wieder produzieren zu können.

Im (Bild 26) seht ihr die neue Schweißvorrichtung, mit der die Haltetasche präzise von Hand an das runde Gehäuse angeschweißt wird. Die Metallteile **im (Bild 27)** sind das aufwändige Werkzeug, um den Gummi in das Gehäuse des Motorensilentblocks zu spritzen und zu vulkanisieren. Dies geschieht immer einzeln und in Handarbeit. Dazwischen liegen aber noch unzählige Arbeitsschritte wie Sandstrahlen des Innenbereiches des Außengehäuses, damit dieses penibel sauber und rau ist. Dann muss noch ein spezieller Haftvermittler aufgedampft werden damit sich Gummi mit Metall optimal verbindet. Wenn das Teil mit Gummi bespritzt ist, wird das Gehäuse von außen noch glasperlengestrahlt, damit es ebenfalls metallisch blank ist, da sonst die Grundierung und damit der Lack auf Haftvermittlerresten nie halten würde. Ab zum

schwarz lackieren bzw. chromen. Denn bei der neuen Produktion haben wir überlegt, dass womöglich ein schön verchromtes Gehäuse für einige Umbauten von Vorteil wäre.

2 Neue Sitzbank Typen für Dreizylinder Laverda

Wir können 12 verschiedene Sitzbanktypen für 2- und 3-Zylinder Laverdas ab Lager liefern aber man kann sich ja immer verbessern - ab sofort haben wir auch die Zwei-Mann Sitzbank der allerersten Serie 1000-0 und 1000-1 1974-75 vorrätig



Bestell Nr. 52-74A (siehe Bild 28). Außerdem eine Neukonstruktion einer 1-Mann Sitzbank Bestell Nr. 52-77A (siehe Bild 29) mit LAVERDA Schriftzug auf Lederhöcker mit Werkzeugfach im Höcker, von unten zugänglich. Diese ist extra für 3CL / 1200 / 180° + 120° Jota konstruiert und kann links am Rahmen an den original Scharnieren befestigt werden, so dass man sie aufklappen kann) so muss nichts am Rahmen geändert werden wenn man die klassische Optik an seiner Maschine haben will.

350/500er sowie 600 OR Ersatzteile

Vielen ist nicht bekannt, dass wir selbstverständlich auch für diese Modelle jede Menge Ersatzteile auf Lager haben. Leider haben wir weder einen Katalog noch einen Internetshop dazu. Alles muss telefonisch erfragt und bestellt werden.



Es sei hier jedoch verraten, dass ein Internetshop für diese Modelle in Planung ist und irgendwann 2011 fertig sein soll. Außerdem produzieren wir auch alle wichtigen Teile für diese eher raren Maschinen nach. Aktuell haben wir z.B. die Aluminium-Lagerhülse für die Nockenwellen herstellen lassen (siehe Bild 30). Also einfach anrufen, wir können irgendwie immer helfen.

Australien grüßt

Oft erhalten wir über den Sommer verteilt Besuch von Kunden. Wenn dieser jedoch nicht angemeldet ist, bin ich womöglich nicht zu sprechen, da ich an wichtigen Arbeiten dran bin damit diese pünktlich fertig werden. Oder ich befinde mich im Hauptlager außerhalb von Konstanz, so dass dann niemand an der Hauptstelle im orangenen Gebäude ist. Maurice Turner und Tom Calvert aus Australien haben es richtig gemacht (siehe Bild 31). Sie hatten einen 4-wöchigen 6600 km Europatrip mit ihren Laverdas geplant, die sie extra hierfür nach Europa verschiffen ließen. Rechtzeitig davor hatten sie sich bei uns angemeldet inkl. des Hinweises, dass man womöglich was an den beiden Laverdas



reparieren müsste. Nun, das war zum Glück nicht wirklich der Fall als sie im Laverda-Paradies ankamen, so hatten wir Zeit, uns wichtigeren Dingen zu widmen Prost. Start war England, wo sie ihre Maschinen entgegennahmen, über Holland, Frankreich nach Deutschland, weiter nach Italien, um dann die Laverdas zurück in ihre Transportkisten zu verpacken, damit diese wieder heil in Australien ankommen. Was für ein Abenteuer.

In diesem Sinne wünsche ich euch für diese Saison schöne Abenteuer mit eurer Laverda

Es grüßen Andy Wagner und Team