

Megaphon DUCATI-Post 2000



Hallo Ducati - Freunde,

Das ist sie also, die 2000er Sonderausgabe unseres Info-Blatts Megaphon Ducati-Post. Ich finde, eine gelungene Sache und zugleich ein starkes Lebenszeichen. Es geht doch noch. Ich hoffe, es gelingt uns weiterhin, ab und an mal eine Ausgabe fertigzustellen. Damit das auch finanziell funktioniert und auch meine Rundbriefe weiterhin versendet werden können, möchte ich Euch bitten, einen kleinen Spendenbeitrag auf unser Zeitungskonto (s.u.) einzuzahlen. Vielen Dank.

Nun noch viel Spaß beim Lesen
Bis dahin

Euer Pit



Megaphon DUCATI - Post

Zeitung für Ducati-Fahrer und -freunde
von Ducati-Fahrern und -freunden
vereinslos - unabhängig - unjapanisch



Redaktion: Pit Wehling
Neckarstraße 2
45478 Mülheim Ruhr
Tel.: 0208 / 52196

Finanzen: Hartmut Snoek
Twenhöfenweg 40
48167 Münster
Tel.: 02506 / 7886
snoek@muenster.de

Überweisungen und Spenden auf:
DUCATI-FREUNDE-RHEIN-RUHR
Kto.Nr.: 460 843 4501; Blz.: 400 800 40
bei Dresdner Bank Münster
Absender nicht vergessen!

Die veröffentlichten Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder, die nicht mit der der Redaktion übereinstimmen muß. Für die Inhalte insbesondere technischer Art wird keine Gewähr übernommen.

Zum Titelbild: 'Ne Königswelle in Afrika ?

Vor einigen Monaten bin ich durch Zufall auf diese schöne Briefmarke der senegalesischen Post gestoßen. Neben dem Motiv mit der 900SS gab es noch eine mit Lawrence von Arabien auf einer 1925er Brough Superior und eine mit einer Szene aus einem Motorradrennen von 1903(!). Ehrlich gesagt war ich schon etwas verwundert, denn Senegal ist mir nicht gerade als Mutterland der motorisierten Zweiräder bekannt und die Zahl der dort zugelassenen Ducatis dürfte sich wohl auch im Bereich homöopathischer Größenordnungen abspielen.

Wo sucht man heute, wenn man Infos braucht? Genau! Mit Hilfe des Internets habe ich dann einen Teil des Geheimnisses lüften können: Offensichtlich ist die senegalesische Post weltweit unter Briefmarkensammlern dafür bekannt, daß sie ausgesucht schöne Motive für ihre Marken benutzt und diese Strategie ist zugegebenermaßen äußerst clever, denn sie führt dazu, daß sie auch außerhalb des eigenen Landes mit ihren Briefmarken Umsatz macht. So werden z.B. ganze Serien mit exotischen Vogelmotiven weltweit gehandelt.

Als ich letzten April in England bei der "Classic Bike Show" in Stafford war bin ich - Zufall zweiter Teil - sogar auf die Quelle der Original-Photos für die senegalesischen Briefmarken gestoßen. Für lumpige 3.99 Pfund wurde da ein wunderschönes Buch "Classic Motorcycles - The complete book of motorcycles and their riders" angeboten, Hochglanz, 256 Seiten und eben klasse Photos. Und siehe da: auf Seite 133 fährt da der Autor Ronald Brown auf seiner 900 SS spazieren... Ob der weiß, daß er und seine Duc den Umsatz einer afrikanischen Behörde anheizen???

Falls jemand so eine Marke im Original haben will: ich bin gerade dabei einige zu besorgen, falls jemand aber einfach einen sehr guten Scan geschickt haben möchte, um sich das Motiv vergrößert auf einem gescheiten Farbdrucker rauszulassen, der kann mir ja einfach ein kurzes Mail schicken an ContiMusic@aol.com.

Thorsten Schulze



Rückblick auf die Ducati-Saison 2000

Die erste Ausfahrt mit meiner 750 GT (die erste Duc-Ausfahrt 2000 überhaupt) machte ich am Samstag, den 13. Mai. Es war schönes Wetter und das Moppedfahren machte auch wieder Spaß. Desweiteren war es auch eine Probefahrt für das Ducati-Treffen in Dänemark 2 Wochen später. Nach exakt 213 km lief die GT immer noch top und es traten keinerlei Probleme auf. Also freute ich mich auf Dänemark.

Am 27.+ 28. Mai sollte dann das Ducati-Treffen des dänischen Clubs in Karuf auf der Insel Fynen stattfinden zum 15jährigen Bestehen des Clubs. Von den Ducati-Freunden-Rhein-Ruhr fuhr folgende Abordnung: Jupp auf 900 SS Superlight, Harry auf 900 SS, Horst auf Mille Replica, Ole auf 750 GT, Hartmut auf 750 SS und ich ebenfalls auf 750 GT. Das einzige Gummibandmoped in diesem illustren Kreise war Jupp mit seiner Superlight.

Die Abfahrt erfolgte schon am Freitag, wo wir Ruhrpottler uns dann bei Hartmut und Ole in Münster trafen. Von hier aus ging es dann via Landstraße bis nach Flensburg. Hier übernachteten wir dann in einem tollen Gasthof di-

rekt am Meer. Samstagmorgen ging es dann mit der Fähre rüber nach Fynen.

Auf dem Treffen angekommen wurden wir freundlichst begrüßt. Nach dem Zelteaufbauen kam dann das übliche Programm eines solchen Treffens. Benzin reden, Moppeds gucken und lästern, Poelser essen, Paella essen, Bier und Wein trinken und den Klängen der Rokbands lauschen.

Spät um Mitternacht machte der Präsident der Dänen dann noch einen Burn-out

mit einer etwas abgefuckten Moto-Guzzi. Desweiteren gab es noch eine Verlosung mit Preisen, die der dänische Duc-Importeur gestiftet hatte. Unser Benjamin Ole schlug hierbei gleich zweimal zu.

Am Sonntagmorgen nach einem guten Frühstück im Clubheim traten wir die Heimreise an. Zuerst eine Stunde Kutter fahren bis zum Festland und dann die ätzende Rückfahrt in den Ruhrpott via Autobahn. Auf dieser 1.329 km langen Tour gab es eigentlich sehr wenig Defekte: Harry: O-Ring am Drehzahlmesserantrieb defekt; Hartmut: Ansaugtrichter verloren, Ritzelmutter gelöst; Michael: eine Sicherung im Regen gewechselt. Wie Ihr seht, Königswellenfahren ist garnicht gefährlich. Also, wer nun Spaß bekommen hat auf Dänemark 2001: es lohnt sich, glaubt mir.

Die nächste Duc-Ausfahrt folgte dann vom 16.-18. Juni, wobei ich meine 900 SS bewegte. Geplant war ein Wochenende vom Stammtisch in der Eifel. Zielort war Daun mit der Alten Schmiede.



Freitagmorgen holte Jupp mich mit seiner gelben Superlight-Gummiflitsche ab und wir fuhren über schöne kleine Landsträßchen bis nach Königswinter an den Rhein. Hier wartete schon Volker mit seiner Bimota auf uns. Nach dem Mittagessen setzten wir mit der Fähre über und fuhren nach Daun in die Schmiede.





Die Betten im "Fahrerlager" waren für uns reserviert. Im Laufe des Nachmittags trudelten dann so langsam alle ein. Der Abend wurde mit Benzinreden und Biertrinken verbracht. Samstags fuhren wir in kleinen Gruppen durch die Eifel und trafen uns dann in Vianden/Luxemburg zum Mittagessen. Vorher jedoch kauften wir bei Rob Norlander in Bettendorf noch einige Ersatzteile. Am Abend traf man sich dann wieder zu Speis und Trank. Sonntag morgen konnte dann jeder ungezwungen nach Hause fahren. Wieder mal ging ein schönes Wochenende für uns vorbei.

Der nächste "Gig" mit einer Duc folgte für mich am 23. Juli in Hermannstein bei Asslar, wo der 8te Lauf zur Deutschen Oldtimertrialmeisterschaft stattfand.

Da ich die DM dieses Jahr nur sporadisch fuhr, war dies eine gute Gelegenheit, meine 250 Daytona Trial mal wieder zu fahren, die ich schon ein Jahr nicht mehr bewegt hatte.

An diesem Sonntag war es sehr warm, was Fahrer und Maschine in den sehr engen und schwierigen Sektionen viel abverlangte. Am Ende wurde ich 4. von 16 Teilnehmern.

Ich war zufrieden, wenn man bedenkt, das ich mich erst mal wieder mit den Eigenarten dieses Moppeds nach einem Jahr vertraut machen musste.



Vom 20. August bis 7. September folgte dann der Jahresurlaub auf der Isle of Man.

Hierzu wurde meine 900 SS mit Imola-Auspuffanlage ausgestattet, welche dort immer wieder einen guten Anklang findet.

Von den Ducati-Freunden-Rhein-Ruhr mit dabei: Frank Rosen, Wolfgang B. aus E. und UMR. Ich fand es relativ traurig, das außer UMR mit seinem Scrambler die anderen beiden auf markenfremden Moppeds antraten. Nun haben diese beiden jede Menge schöner und auch weniger schöner Ducatis zuhause und womit fahren sie? Mit KTM und Sachs!

Aber zum Italienertreffen am Crosby Hotel fuhren sie dann doch.

Dieses Jahr waren sehr viele Königswellen auf der Insel, allerdings hätten es ja noch 2 mehr sein sollen.

*Norton
Featherbed
mit 750 SS
Gummiband -
Motor*



Außerdem trafen wir noch Arthur Wölbert mit seiner Italo-Gang. Das Wetter war dieses Jahr perfekt (nur 1 Tag Regen). Manche allerdings hätten mehr Mopped fahren sollen und nicht soviel putzen, denn das macht man eh, wenn man wieder zuhause ist.

Ich habe jedenfalls gut 2000 km mit meinen "High level pipes" zurückgelegt und es hat tierisch Spaß gemacht, auch ohne das ich jeden Tag am Putzen war.



Am Freitag, den 29. September kam ich dann nochmal in den "Genuss", meine 750 GT zu bewegen. Ich beschloss, ins Bergische zu fahren. Dies wurde allerdings zu einem Alptraum. Freitagmittag viel Verkehr, jede Menge Baustellen, Ampeln, Staus, Umleitungen, 100% Stress, 0% Spaß. Nach 4 Stunden und exorbitanten 124 km auf dem Tacho stellte ich die 750 GT wieder in die Garage. Das war es dann auf der Straße für dieses Jahr. Am Montag darauf meldete ich meine 900 SS und meine 851 ab.

Zum Thema 851: ja, die habe ich ja auch noch, und damit habe ich dieses Jahr immerhin 500 km geschafft. Ne, also, eine Königswelle macht echt mehr Spaß. Verkaufen werde ich diesen Youngtimer der 4-Ventil-Ära (Bj. 1990) jedoch nicht. Optisch gefällt sie mir immer noch.

Am 20.+21. Oktober war dann mal wieder die 250ccm Daytona Trial an der Reihe. In Ölbronn bei Karlsruhe fand samstags der Endlauf zur Oldtimertrial DM statt und sonntags ein freies Trial. Der Start erfolgte am Samstag um 13.00 Uhr und es schien die Sonne, so dass man im Sweatshirt fahren konnte.

Die Sektionen waren sehr anspruchsvoll mit engen Kehren und einigen Steilauffahrten. Es wurden 4 Runden à 8 Sektionen gefahren. Ich ging allerdings mit der Einstellung an den Start: alles egal. Die Meisterschaft habe ich dies Jahr eh nur sporadisch gefahren, wegen der EM, und so war ich verblüfft, das ich diesen letzten Lauf gewinnen konnte bei 12 Teilnehmern in meiner Klasse. Die Freude war natürlich groß.

Ja, Thorsten Schulze schaute auch noch vorbei. Zwar war da das Trial schon zu Ende, aber egal. Sonntags wurde ich dann 7. von 10 Teilnehmern, war wohl ein wenig spät am Samstag, aber ich hatte auch so Spaß. Der letzte Trialeinsatz dieses Jahr mit der Ducati 250ccm Daytona Trial findet am 12. November in Mons/Belgien statt. Wie es da ausgegangen ist, kann ich euch ja dann am Bilder- und Dia-Abend sagen.

Für nächstes Jahr wollten wir mal wieder einen Triallehrgang für die Ducati-Freunde-Rhein-Ruhr machen. Das Datum steht zwar noch nicht fest, aber das werdet ihr rechtzeitig erfahren. Die Anmeldungen werden euch dann zugeschickt oder am Stammtisch persönlich überreicht. Der Ort steht allerdings schon fest, und zwar in Stollberg/Gressenich auf dem Clubgelände der M.S.I.G. Gressenich. Anreise sollte dann ab Freitag sein, Verköstigung durch die M.S.I.G. und Samstag und Sonntag dann Training.

So, das war es mal wieder von mir

Gruss

Michael Ernst

Die Alpenfahrt

Von Rolf Ehrenpreis, Fotos: Thorsten Schulze

Die Zeitschrift "MEGAPHON-DUCATI POST" stand schon immer im Zeichen von Rückblick: "Motorräder von gestern für Leute von heute". Bereits beim Erscheinen des ersten Hefts im September 1987 wurden schon keine Königswellen-Ducs mehr gebaut, und so hatte die Sache eigentlich immer auch mit Nostalgie zu tun. Um nichts anderes geht es folglich auch in diesem Artikel, wobei sich die Nostalgie in zwei Ebenen abspielt:

Ebene 1 sind die Königswellen-Einzyylinder der Marke, die schon seit mehr als 25 Jahren nicht mehr gebaut werden und die Requisiten des Stücks abgeben.

Ebene 2 sind 4 Fahrer ebensolcher Motorräder, die ein Ereignis wiederholen wollen, was von 1993 bis 1995 bereits dreimal stattgefunden hat, und zwar erfolgreich, wie im Dezemberheft 1993 nachzulesen ist (Die Alpenfahrt). Thorsten aus Karlsruhe hatte die Initiative ergriffen und alle Beteiligten angemählt (so heisst das heute für "Bescheid") .

Wilfried N. aus R., der sich beim letzten Mal schon durch Teilnahme auf BMW geoutet hatte, fiel aus, aber die anderen waren dabei: Hartmut, der ehemalige Dr. Moltolire dieser Zeitung, Dieter und ich.

Die beiden letztgenannten hatten den Vorteil, dass sie noch vor wenigen Wochen die Veranstaltung "Milano-Taranto" ohne größere Probleme beendet hatten (ausser einem kleinen Motorwechsel bei mir, völlig belanglos und in 2 Stunden erledigt), und somit bestens im Training waren.

Dagegen hatte Hartmut seine RT450 in den letzten Jahren praktisch nicht bewegt (was sich noch rächen sollte), und Thorsten hatte ausser seinem Motor auch kaum einen mit seiner 450er überholt.



Wer hat mehr Schräglage: der Fahrer oder das Gebirge ?

Zumindest war bei ihm der Nebelwerfer-Effekt weg, und anschieben musste er auch kaum... Dass nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Fahrer um 5 Jahre gealtert waren, stellte sich prinzipiell nicht als Nachteil heraus, solange es um Abenteuerlust, Trinkfreude und Hang zum Kulinarischen ging. Die leichten Konditionsmängel konnten durch gesteigerte Erfahrung bei der Lösung von technischen Problemen mehr als wettgemacht werden, so dass der effektive Fahrgenuss den Erlebnissen früherer Jahre in nichts nachstand.

Genug der Vorrede: trotz verschiedener Anfahrtsrouten (Hartmut fuhr von Münster nach Siegen und nahm dort Dieter und sein Motorrad an Bord, ich holte von Köln aus Thorsten in Karlsruhe ab) gelang die Ankunft am Lago di Tenno innerhalb des vorgesehenen 15-Minuten-Rasters. Die Sieger dieser Fernfahrt, Hartmut und Dieter, hatten schon 2 Karaffen Roten auf dem Tisch, als Thorsten und ich gegen Mitternacht eintrafen. Der Albergo "Lago di Tenno" war ein nettes kleines Hotel direkt am See, der eine halbe Stunde Fahrt von der Nordspitze des Gardasees entfernt liegt.

Silvio, der Chef, war auch Motorradfan und besaß drei 50 cc-Renner, neben denen wir unsere Motorräder in der Hausgarage abstellen durften. Werkstattbenutzung war inklusive.

Waren wir am Mittwoch noch bei zweifelhaftem Wetter gestartet, so strahlte Donnerstag morgen die Sonne vom wolkenlosen Trentiner Himmel. Alle Motorräder abgeladen und gesattelt, wurde der Reihe nach angetreten. Meine brauchte 3 Tritte, Dieter und Thorsten nur wenig mehr, und auch Hartmuts RT lief plötzlich - bis wir losfahren wollten. Pätsch sagte es, und dann war der Motor aus. Die Aufforderung "schieben", die aus Verzweiflung über 20 ergebnislose Tritte aus dem Munde des Fahrers kam, wurde ignoriert: hier gilt noch der olympische Gedanke! Weiterhin gilt immer noch die alte Regel: eine Einzylinder-Duc, die beim Kicken nicht anspringt, springt beim Schieben auch nicht an...also Kerze raus und: aha ! kein Funke ! anderer Kerzenstecker, auch nix.

"Hartmut, Du hattest doch was von dem Zündschloss erzählt, und daß das Ding zuhause auch schon mal nicht angesprungen ist..."

"Ja, aber ich hatte das Moped beim Nitzsche, und der hat gesagt, dass er es mehrfach gefahren hat, angemacht, ausgemacht, kein Problem !"

Dann die Probe Zündkabel gegen Kühlrippe: kein Funke. Also ran an die rote Box von Ducati Elettrotecnica. Alle Kabel ab, Multimeter zwischen grün und weiss: ich bin in meinem Element. "Los, treten". Hartmut tritt, ich halte die Kabel und Thorsten liest das Multimeter. "Null" sagt er. Oha, Spule kaputt ? Nee, Thorsten hat auf DC gestellt, rauskommen muss aber AC, was es dann auch tut.

Kabel zwischen rot und grün, also Pick-up: kommt auch AC, also davon haben wir genug. Masse an der Box ist auch da, kann also nur die Box kaputt sein. Natürlich habe ich eine dabei, obwohl ich Batteriezündung habe (ich kenn' ja meine Pappenheimer), also Box getauscht. Ergebnis: immer noch kein Funke. Oder doch, ja manchmal ist einer da, aber schwach. Dieses verdammte Zündschloss! "Ist der Schlüssel auch in der richtigen Stellung ?" Dieses Schloss hat bekanntlich 4 Anschlüsse und drei Stellungen: Aus- Ein- und Ein ohne Batterie. Warum ?

Weil die Zündung grundsätzlich ohne Batterie funktioniert, deshalb geht auch das dreipolige Schloss nicht, das nur das Bordnetz von der Batterie trennt. Der vierte Pol ist Masse, und der wird bei "aus" mit dem grünen Kabel der Zündbox verbunden, also die Zündung kurzgeschlossen, damit der Motor überhaupt ausgeht. Seine Energie bezieht er nämlich direkt aus einer Spule der Lichtmaschine, und die Energie ist da, solange der Motor dreht (war früher bei Kreidler & Co auch so). Das heisst, man kann sogar alle Kabel vom Zündschloss abziehen und dann den Motor antreten. Haben wir dann auch probiert, aber immer noch nix. "Da ist ja die Sicherung durchgebrannt" sagt Dieter plötzlich.



Während zwei Mann Plus und Minus festhalten, richtet der Fahrer den Lenker...

Inzwischen arbeiten nämlich alle vier quasi unabhängig voneinander an irgendeiner Stelle der RT. Die fliegende Sicherung, zwischen Batterie Plus und den Verbrauchern, war tatsächlich geschmolzen. Also neue rein, und siehe da: der Motor springt an!

Ich raufe mir die Haare: das kann nicht sein...oder sollte ich die Grundprinzipien dieser Zündung doch nicht verstanden haben? Zum Glück geht der Motor nach zwei Umdrehungen wieder aus, alle weiteren Startversuche sind vergeblich.

"Bestimmt ist die Sicherung schon wieder kaputt..." NEIIIIIN, denke ich, beim heiligen St. Ampere, das gibt's nicht...

Nachdem nun fast 2 Stunden mit Fehlersuche verstrichen sind, kommt der alles entscheidende Spruch:

"Wieso ist eigentlich der Benzinhahn nicht auf? Ist der zu oder auf Reserve?" "Weiss ich doch nicht!" "Ja, aber...hast Du den zugemacht?" "Was heisst hier zugemacht? Ich war da nicht dran!"

Lösung: einem, dem bei geschlossenem Benzinhahn nach 3 Minuten der Motor ausgeht, kann auch ein Händler nicht helfen, der vor der Probefahrt den Benzinhahn aufmacht und keinen Fehler findet.

Dass der Händler allerdings das Motorrad mit geschlossenem Benzinhahn zurückgibt, ist in diesem Fall fatal... Die Frage, wie ein zeitweise ausbleibender Zündfunke etwas von der Stellung des Benzinahns weiss, soll hier nicht erörtert werden.

Letztendlich springt die RT an (was sie auch schon vor 2 Stunden getan hätte...), und wir ducen los in Richtung Ponte Arche, um von dort aus das Brentano-Massiv zu umrunden. Das Panorama ist einfach unbeschreiblich, vor allem, wenn man aus dem verregneten deutschen Flachland in dieses Gebirge bei schönstem Sonnenschein eintaucht.

Wir passieren Madonna di Campiglio, den

vornehmen Wintersportort, die Dreitausender zu unserer Rechten, die Ortler-Gruppe voraus. In einer grossen Schleife geht es zurück, am Lago di Molveno vorbei und über Arco zurück zum Lago di Tenno, wo schon köstliche Spaghetti mit Steinpilzen und leckerem Wein auf uns warten. Zapfenstreich ist schon kurz nach 10 Uhr abends, damit wir auch am nächsten Morgen nichts versäumen...

Am Freitag nach einem kräftigen Frühstück attackieren wir um 10 Uhr die Motorräder.

Da Hartmut den Benzinhahn nicht zugemacht hat, sollte es eigentlich kein Startproblem geben, aber weit gefehlt: ausgerechnet beim Elektrik-Experten gibt es ein mechanisches Desaster.



*"Die Kupplung dreht sich, aber die Kurbelwelle steht:
Ist die Erde doch eine Scheibe ?*

Als ich meine Duc antrete, schlägt's so furchtbar zurück, dass der Kickstarter zehnmal vor und zurück zittert. Der zweite Tritt geht ins Leere, Kickstarterwelle dreht, aber Motor nicht. Das Ausmass der Katastrophe dämmert mir in Sekundenschnelle: irgendwas im Primärtrieb kaputt!

Und so war es dann auch: Mutter auf der Kurbelwelle lose, Keil im Primärrietz abgescert, und dann krieg mal das Primärrad runter...

Ausgerechnet der, der noch nicht mal Benzinhähne bedienen kann, hat den richtigen Einfall: die Keilnut im Rad muss genau über der

Ausnehmung in der Kurbelwelle sitzen, in der sich der Zündzeiger orientiert, sonst geht das Rad nicht runter, wenn der Keil abgesichert ist. Dieter und ich beginnen einen Keil aus nord-italienischem Monierstangen-Material zu feilen, und als wir fast fertig sind, kommt Fabrizio mit einer Schachtel neuer Keile (Scheibenfedern heißen die offiziell) daher... wir haben dann einen von seinen genommen.

Als wir - wie inzwischen üblich - um 12 Uhr losfahren, ist die Sonne schon hoch über uns, keine Wolke, 23°C - was will man mehr?

Diesmal geht es über kleine Straßen östlich des Gardasees hoch hinaus in Skigebiete, mittags wieder leckere Nudeln, nachmittags die Abfahrt zum See über ein Sträßchen, was auf der Karte nicht mehr wert ist als die Farbe Weiß, eingerahmt in unterbrochene Striche. Die Region Monte Baldo hatte dann auch eine Überraschung für uns parat: nach Überqueren einer Passhöhe mit fantastischem Blick auf den Gardasee folgt eine ca. 2 Meter breite Straße mit mehr als schlechter Asphaltdecke, und dann ein Schild, das 30% Gefälle anzeigt. Erst ließ uns das an einen Scherz glauben, aber das Lachen verging uns nach wenigen hundert Metern: das Schild schien Recht zu haben!

Ich bin noch nie im ersten Gang bei Schiebetrieb und beiden Bremsen im Einsatz mehrere Kilometer gefahren - hier war das die einzige Überlebensstrategie. 1200 Höhenmeter verteilt auf ca. 50 Kehren mussten überwunden werden, und das bei miserabilem Straßenbelag. Aber auch das haben wir geschafft getreu dem Motto "runter kommen sie alle...", und das war abends eine Extraportion Eis nach dem Essen wert.

Am nächsten Morgen passiert dann das unvermeidliche: bei der Startprüfung springen alle Motorräder ohne Zicken an, und wir fahren völlig überrascht schon um 10 Uhr los, um festzustellen, dass es um diese Uhrzeit noch

ganz schön kühl ist beim Fahren - es fehlt halt das Warmschrauben.

Diesmal geht die Tour um die Nordspitze des Gardasees auf die Ostseite, um dort ein kleines Sträßchen unter die Räder zu nehmen, das Thorsten empfohlen hatte. Wunderbares Fahren, bis wir wieder hinunter ins Tal kommen: Stau auf der Straße nach Rovereto! Man kann da ja eigentlich dran vorbeifahren, aber das hat dann nix mehr mit Motorradfahren auf seine schönste Art zu tun. Also umdrehen, und an der Sitzgruppe in der letzten Kehre erstmal Kriegsrat halten, unter magischem Einfluss der Straßenkarte. Und siehe da - die Karte zeigt einen ganz interessanten Verlauf der Straße in die andere Richtung, also auf geht's!

Noch nie hat ein Stau so positive Folgen gehabt: die Ausweichstrecke erweist sich als Glücksgriff. Fantastisches Panorama, kleine Straße, kein Verkehr außer einem Zündapp-Wehrmachtsgespann mit 10 cm Schlag im Seitenwagenrad. Gerastet und gespiesen wird in einem kleinen Restaurant neben der Straße, wo es sogar gelingt, das Formel-1-Training von Monza in den Fernseher zu zappen.

Anschließend lagen 4 Gestalten vollgefrassen im Gras und dösten in den blauen Himmel, und wäre da nicht das Leder gewesen, hätte die Szene das Schlaraffenland von Brueghel (oder war das Bild von Dürer?) wiedergegeben...

Der Sonntag führte uns nach erfolgreicher Startprüfung an den Ledro-See, allerdings mit reichlich Touristenverkehr. Deshalb bogen wir hinter dem See links ab in die Berge und schraubten uns auf einer Passstraße aufwärts in die wärmende Mittagssonne. Kurz vor der Passhöhe lud ein Restaurant zum Cappuccino ein, und kurze Zeit später trafen Jäger ein, die gerade 3 junge Böcke geschossen hatten. Aber bis zur Zubereitung dieser sicherlich leckeren Tierchen konnten wir nicht warten,

sondern tuckerten die letzten Meter zur Passhöhe hinauf, um oben festzustellen, dass eine Weiterfahrt auf beiden der angegebenen Strecken nicht möglich war.

Da Thorstens Alpenführer von immer wiederkehrender Unpassierbarkeit wegen Geröll-Lawinen berichtete, wagten wir erst garnicht den Versuch, sondern fuhren nach den obligaten "Boooooaaaah" und "ooooouuuhhh"-Rufen über die Aussicht wieder zu Tal.

Die zeitige Heimkehr war wegen des Superbike-Laufs und des F1-GP sowieso geplant.

Anschließend wurde noch zwecks Verleihung der Silbernen Nadel des niederdeutschen Alpenvereins der Tenno-See ca. $\frac{3}{4}$ umrundet,

wobei Thorsten sich am Ufer ausbreitete und von den alpinen Schönheiten bewundern ließ, während die Senioren sich abseits ausgetretener Pfade noch den letzten Kick im outback holten. Überflüssig zu sagen, dass es abends wieder hervorragend mundete...

Insgesamt war die Zeit zu kurz, um die Speisekarte vollständig auszuprobieren oder bei jeder Ducati einen Startdefekt zu erzeugen, aber wir haben trotzdem viel gesehen und gewisse Vorarbeiten zu einer notwendigen Gewichtserleichterung geleistet - ob an Mann oder Maschine, das sei jedem selbst anheimgestellt.



Vier fahrn, und zwar nicht nach Lodz, sondern nächstes Jahr wieder in die Alpen

Nockenwellen sind ein unverzichtbarer Bestandteil eines Viertaktmotors. Sie bewerkstelligen das Öffnen der Ventile und kontrollieren auch deren Schließvorgang. Ähnlich wie bei der Kurbelwelle bewirken sie eine hin- und hergehende Bewegung durch eine Drehung. Die Nockenform spielt dabei eine wichtige Rolle, man denke nur an Begriffe wie Überschneidung, Steuerzeiten, Ventilhub, Zeitquerschnitte und ähnliches. Es gibt auch den schönen Namen "scharfe Nockenwelle". Was heisst das alles eigentlich ?

Zunächst mal ein klein wenig Theorie: Wir ersetzen einfach den Ventilsteuer-Mechanismus durch eine Schleuse, die ein Hebebecken füllen und wieder entleeren muss. Die Tore sind zunächst zu, kein Wasser strömt. Wenn wir nun ein Tor öffnen, können wir das auf verschiedene Weise tun: schnell oder langsam, ruckartig oder gleichmäßig, nur ein wenig auf oder voll auf.

Die Zusammenhänge sind eigentlich klar: die Höhe des Spalts, um die ich das Tor öffne, bestimmt die Menge Wasser, die pro Zeiteinheit durchströmt. Öffne ich das Tor um einen bestimmten Betrag, bekomme ich eine Durchflusszahl in Litern pro Minute.

Wenn der Schleusenwärter möglichst viele Schiffe pro Tag durchbringen will, muss er also die Schleusentore so schnell wie möglich öffnen, und nach einer gewissen Zeit wieder so schnell wie möglich schliessen. Ideal wäre also: von ganz zu auf ganz auf in weniger als einer Millisekunde.

Das geht aber leider nicht, die Naturgesetze haben die Trägheit dagegengesetzt. Und zwar nicht die des Schleusenwärters, sondern die der Masse. Das heisst: alles, was etwas wiegt, braucht Zeit, um bewegt zu werden. Je schwerer, desto mehr Kraft muss aufgebracht werden, je schneller es gehen soll, desto mehr muss man sich anstrengen- kennen wir alle.

Zurück zum Motor: wir haben das Ziel, den Zylinder möglichst effektiv mit Kraftstoff-Luft-Gemisch zu füllen. Das heisst, wir müssen das Schleusentor (= Einlassventil) zunächst mal im richtigen Moment aufmachen, und dann so schnell wie möglich.

Wenn ich etwas aus der Ruhestellung bewegen will, muss ich es beschleunigen, und dazu braucht's eine Kraft. Je schneller ich etwas beschleunigen will, desto mehr Kraft braucht's, und diese Kraft muss über Nocke und Kipphebel auf das Ventil übertragen werden. Diese Kraft ist gleichzeitig eine Belastung für die Oberflächen von Nocken und Kipphebel, weil die sich ja gegeneinander bewegen: der Nocken dreht über die Kipphebelfläche. Je größer die Ventilbeschleunigung ist, die ich haben möchte (das Schleusentor soll ja schnell aufgehen), desto größer wird die Kraft an den Kontaktflächen, und da haut's den Schmierfilm dann entzwei, und es setzt ein verheerender Verschleiß ein... deshalb gibt es eine Grenze für die Ventilbeschleunigung, und damit müssen wir uns von der Vorstellung verabschieden, das Schleusentor in Millisekunden öffnen zu können...

Beim Schließen ist es ähnlich: am Ende des Schließvorgangs muss das Ventil wieder in seinen Sitz. Wenn wir es aus der Schließbewegung nicht vernünftig abbremsen, knallt es mit voller Wucht (die von der Ventilsfeder bewirkt wird) in den Sitz, und das gibt dann einen prima Verschleiß...

Aus diesen Gründen sind die Bewegungen des Ventils "harmonisch", d.h. sanfte Anfangsbeschleunigung, große Geschwindigkeit, Abbremsen zur Richtungsumkehr (Schließen), erneute Beschleunigung und wieder Verzögerung zum Schließen.

Trägt man den Ventilweg über der Drehbewegung der Kurbelwelle auf, dann sieht das so aus:

Man kann hier sehen, dass das Auslassventil (gepunktet) zunächst langsam öffnet, dann immer schneller, bis es seinen maximalen Hub erreicht hat, es wird schon vorher wieder abgebremst, kehrt seine Richtung um, beschleunigt, verzögert wieder und schließt dann. Das Einlassventil verhält sich im Prinzip genauso. Was auch klar wird, ist die Ventilüberschneidung: das Einlassventil geht schon auf, obwohl das Auslassventil noch nicht zu ist. Dieser Trick hilft, die Einlassströmung zu beschleunigen, da im Zylinder sozusagen Durchzug ist in dem Moment.

Noch was: der Begriff Zeitquerschnitt ist nichts anderes als die Fläche unter der jeweiligen Kurve: wie lange ist das Ventil wie weit auf? D.h. je größer der Zeitquerschnitt, desto größer die Menge Gas, die strömen kann.

Vergleichen wir mal die obige Kurve (Steuerdiagramm einer 250 Mark 3) mit der von einer 350 M 3 und einer 450 SCR:

Was auffällt, ist zunächst der unterschiedliche Ventilhub (wobei die Ventilgrößen überall gleich sind: 40er Einlass und 36er Auslass).

	250	350	450
Einlass	9,0 mm	8,2 mm	7,8 mm
Auslass	8,5 mm	8,5 mm	8,1 mm

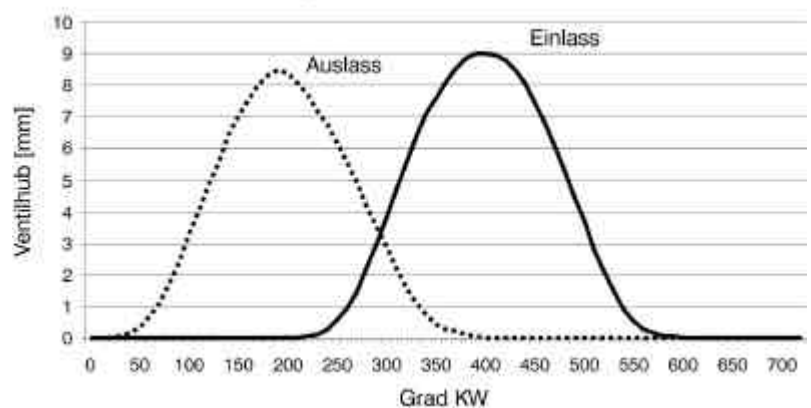
Weiterhin ist der Ventilhub bei der Überschneidung und der Winkel der Überschneidung unterschiedlich:

	250	350	450
Hub	3,2 mm	2,0 mm	1,5 mm
Winkel	210-400	280-370	270-365

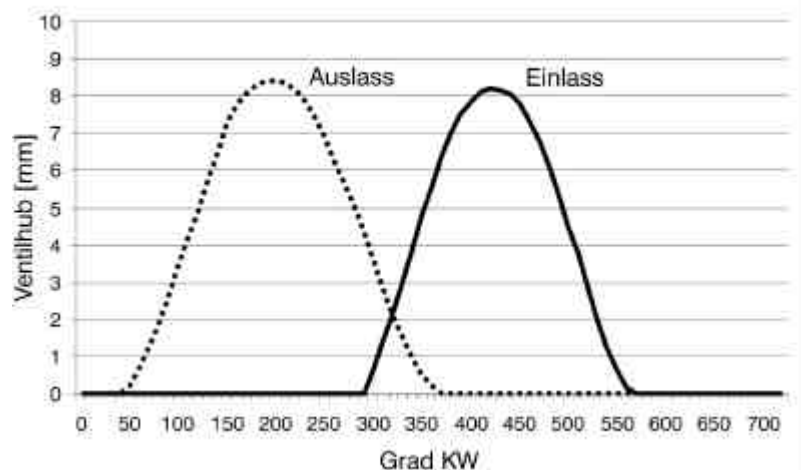
(Für den Winkel wird allerdings keine Garantie übernommen, da sind Messungenauigkeiten drin).

Ein weiterer Wert ist die Steuerzeit: wann öffnet bzw. schließt das Ventil, bezogen auf Grad Kurbelwinkel.

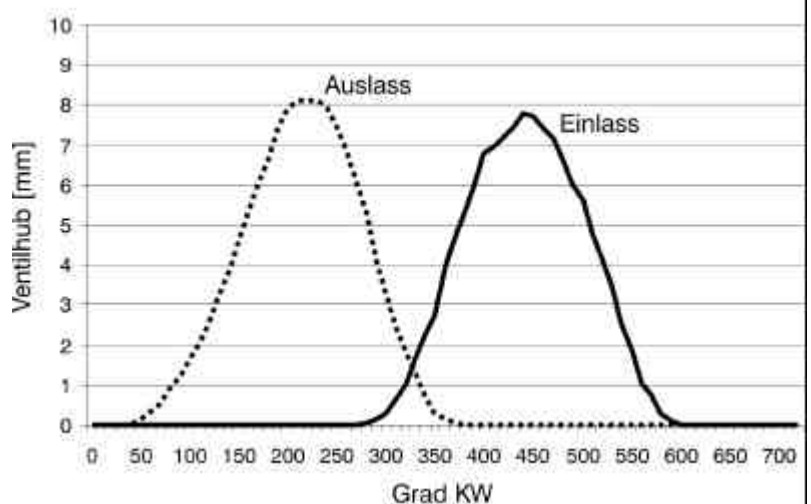
Ventilerhebungskurven Nockenwelle Grau (250 M 3)



Ventilerhebungskurve Nockenwelle Grün-Weiß (350 M 3)



Ventilerhebungskurve Nockenwelle "weiß" (450 SCR)



Oder anders gesagt: wie viel Grad KW ist es offen ? Laut Handbuch sieht das so aus:

	250	350	450
Öffnungswinkel Einl.	318°	334°	282°
Öffnungswinkel Ausl.	298°	324°	272°

Man sieht: mit zunehmendem Hubraum werden die Öffnungsquerschnitte kleiner.

Dies passt zu der hubraumspezifischen Leistung der Motoren: lt. Musterberichten von deutschen TÜVs haben die Motoren folgende Leistung:

- 250: 20 PS bei 8500/min,
- 350: 23 PS bei 8000/min
- 450: 24 PS bei 6400/min.

Das sind Literleistungen von 80 PS/l (250), 77,5 PS/l (350) und 56 PS/l (450).

Grund ist die Konstruktion:

Der Einzylinder-Motor ist von den Abmessun-

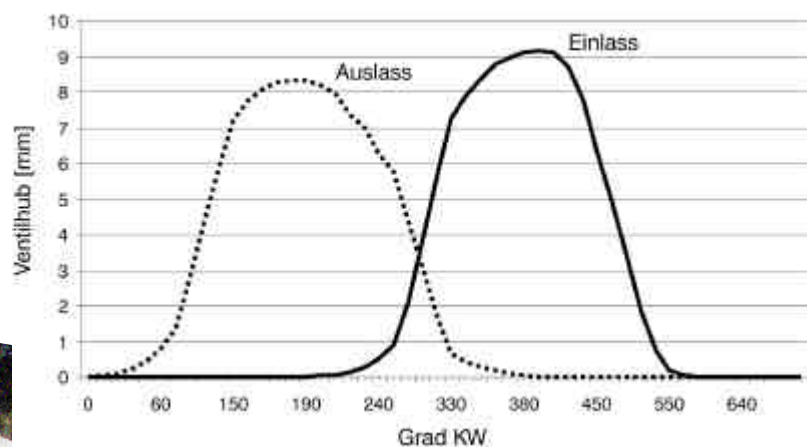
gen für 250 ccm optimiert, die größeren Varianten überleben nur dank Verzicht auf Leistung.

Zum Schluss schauen wir uns noch mal eine "Sportnockenwelle" für den Einzylinder an.

Der Ventilhub ist mit 9,1 bzw. 8,4 auch nicht viel anders als z.B. bei der 250er Welle, aber die Fläche unter den Kurven ist deutlich größer, und damit der Zeitquerschnitt... die Schleuse kann deutlich schneller volllaufen!

So hat der Schleusenwärter dann früher Feierabend, und diese Nockenwelle auch, sie und der arme Kipphebel dazu werden nie besonders lange leben, aufgrund der hohen Ventilbeschleunigungen und folglich Flächenpressungen der Gleitflächen ist die Gefahr von Verschleiß enorm hoch, aber einen Rudi Fetzig kümmert das nicht: er will das nächste Rennen gewinnen !

Ventilerhebungskurve Nockenwelle "Sport"



Schon gehört ?

Aus ADACmotorradwelt 09/00:

Sound-Patent

Selbstschutz. Was Harley-Davidson vor einigen Jahren vormachte, das hat Ducati jetzt ebenfalls vollzogen: Beim US-Patentbüro wurde der Sound der Ducatis zum Patent angemeldet. Das typische Geräusch des L2-Motors ist damit in den USA vor Nachahmern geschützt.

Technik macht Tempo - 25 Jahre Motorradtechnik

Unter dieser Überschrift werden in einem 4-seitigen Artikel eine 750 Super S (häää??? - sie meinen eine runde SS...) und eine Aprilia RSV Mille verglichen. Die SS wurde bei Michael Nietzsche aufgebaut. Das Heft gab's im August als Beilage im Autoblättchen und dürfte auf Anfrage beim ADAC vielleicht noch erhältlich sein.

Ankündigung:

Ian Fallon, das 2-beinige australische Königswellen-Lexikon, schreibt an einem weiteren Buch, "Originale Königswellen Sport und SS". Darin wird er originale, fast ausschließlich unrestaurierte Maschinen mit geringen km-Leistungen vorstellen, von denen er Photos aus der ganzen Welt erhalten hat. Das Buch soll ca. Frühjahr 2001 erscheinen, wohl wieder in englischer Sprache. Mit Sicherheit ein Leckerbissen für alle ORICHINOOL-Fans!!!

Bei seinem Besuch in München anlässlich der INTERMOT (zu der ihn DUCATI eingeladen hatte), hat er auch erzählt, daß er gerade an einem Buch über die 916 arbeitet.

Aus Motalia, 09/00, Anzeigenmarkt Ducati:

Suche für 2001, vorauss. Juli/Aug. Teams (2-3 Pers. pro Team) für das 24-Std.-Rennen von 1-Zyl.-Ducs in Ungarn, Info-Tel. + Fax 07524-3595, DucatiFreundeOberschwaben, 88339 Bad Waldsee (das sind Sigi Kranz und Kollegen - da bin ich ja mal gespannt, wie da die Resonanz ist, ein Szene-bekannter Duc-Händler aus dem Schwabenland ist angeblich schon dabei, seinen skandalösen 2-Zylinder-Schreck weiter zu optimieren ...)

Gerücht:

Nachdem dieses Jahr des Treffen in Thal leider nicht stattgefunden hat, soll es aber in 2001 wieder stattfinden und dabei besonders die Besitzer von 1-Zylinder-Ducs angesprochen werden, doch mal wieder damit vorbeizuschauen.

Nachdem kaum noch welche bei Treffen zu sehen sind, finde ich das eine tolle Idee! Wer so ein Moped hat, aber die lange Anfahrt scheut, der schaue doch mal im MEGAPHON Nov.'89 den Nachdruck des Tests der 175Sport aus MOTORRAD 23/1959 nach: Klacks ist mit dieser Maschine auf dem Rückweg von Italien 1026 km in 15 ½ h incl. Pausen gefahren und war begeistert...

Thorsten Schulze



Zum 2ten Mal veranstaltete der Art Moto Verlag unter Wolf Töns das Ducati-Festival in Oschersleben.

Ende August war es wieder soweit und die recht neue Rennstrecke in der Nähe von Magdeburg sollte für 4 Tage vom Viertaktsound vom Feinsten erbeben.

Neben diversen Cup-Läufen gibt es für den "Normal"-Ducatisti (noch) die Möglichkeit, seine heißgeliebte Italienerin einmal auf der Rennstrecke zu bewegen.

Eingeteilt in verschiedene Klassen kann so jeder mit seiner mehr oder weniger umgebauten Duc an den Rennen teilnehmen.



Unter anderen gibt es auch eine Königswellenklasse (genannt Classic-Twins u. -Singles), die aufgrund unseres Einsatzes und Bestrebens im vorigen Jahr erstmalig zum Zuge kam. Leider war die Teilnehmerzahl dieses Jahr stark rückläufig, daher jetzt schon mein Aufruf, nächstes Jahr wieder vermehrt zu nennen. Auch ich wollte meine "alte Dame" eigentlich schonen und nicht mehr auf der Rennstrecke fahren. So beschränkte ich mich diesmal auf meine Aufgaben als Teamchef und Betreuer meines Sohnes, der zum erstenmal ein Rennen mit seiner Königsriemen-Duc bestreiten wollte.

Doch solange noch eine Möglichkeit besteht, mit vollem Sound eine KöWe rennmäßig zu bewegen, werde ich, um ein "Sterben der Alten" zu verhindern, nächstes Mal wieder mit dabei sein. Praktischerweise hatten wir zum Oscherslebentermin Urlaub und so konnten Elke, Björn und meine Wenigkeit entspannt schon am Mittwochnachmittag anreisen. Zunächst wurde ein ausreichend großer Platz für alle nachfolgenden Rhein-Ruhr`ler abgesteckt. Schließlich sollte Abends das gemütliche Beisammensein ermöglicht werden. Dann wollte ich den Schlüssel für unsere bestellte Box abholen. Leider muss hier meinerseits etwas Kritik geäußert werden.

Nichts gegen eine lockere Veranstaltung. Aber ab einem gewissen Rahmen und Umfang einer solchen erwarte ich mehr Professionalität von der Rennleitung.

Schließlich und endlich haben wir viel Geld bezahlt und können dafür einen entsprechenden Gegenwert erwarten. Im Einzelnen: der o.g. Boxenschlüssel war zunächst nicht zu bekommen, da Herr Töns mit großer Verspätung in Oschersleben eintraf, und nur er durfte / konnte die Schlüssel verteilen. Dann fehlten Unterlagen, sodass die Papierabnahme an diesem Mittwohabend, obwohl so angeboten, doch nicht erfolgen konnte.

Termin und Ort für die Fahrerbesprechung des Fahrerlehrgangs am nächsten Tag erwies sich ebenso als Luftnummer. Björn stand vor dem Gebäude der technischen Abnahme, dazu noch einige nicht besser informierte, die dann erfahren mussten, dass die Besprechung schon eine 1/2 Stunde vorher an Box 10 gewesen war. Entsprechend unbefriedigend die ersten Trainings. Zuerst in der falschen Gruppe, wurde Björn erst nach der Mittagspause den richtigen Leuten zugeteilt. Vormittags waren die geführten Trainings absolutes Chaos. Wenn schnelle Gruppen die langsameren überholten, riss für viele der Anschluss ab und jeder trudelte für sich allein um die Strecke. Nicht im Sinne eines Fahrerlehrgangs! Auch hatte man den Eindruck, dass einige Instruktoren in erster Linie für sich trainieren wollten und weniger auf die ganze Gruppe Rücksicht nehmen. Für 400,- DM Nenngeld kann man da sicher mehr erwarten.

Mit rund 270,- DM war mein Sohn auch bei den Rennen dabei. Was da allerdings an so einem Wochenende an Geld im Kiesbett versenkt wurde, übersteigt den Preis für's Nenngeld um's mehrfache. Paradebeispiel: ein Kollege aus Norddeutschland, der morgens um 10 Uhr seine nagelneue 996 SPS (wir reden hier von schlappen 45.000 DM) vom Händler aus Syke (hallo Bernd) übernahm, und um 11.45 Uhr im o.g. Kiesbett steckte. Ein bisschen weniger Ehrgeiz und mehr Spaß am Rennstreckenfahren würde so manchen Teilnehmern einiges "ersparen" und für Rennstreckennewlinge nicht so abschreckend wirken. Nachdem unsere "Alten" - die Duc's, nicht die Fahrer, oder? - ihr erstes Zeittraining absolviert hatten, gab's grosse Aufregung. Auf den offiziellen Zeitnahmeblättern wurden rund 40 % der Teilnehmer der KöWe-Klasse als nicht qualifiziert geführt. Wolf Töns beschwichigte im Nachhinein und ließ mitteilen, das alle startberechtigt seien.



Der neue Chef der Rennstrecke habe da so seine Vorgaben und der Computer drucke dann automatisch die Starterlisten so aus. Trotzdem drängte sich mir der Verdacht auf, das wir Normal-Ducati-Fahrer nicht mehr lange erwünscht sind. Mit Cups und Renntrainings lässt sich vielleicht mehr Geld verdienen, als mit sogenannten Clubrennen. Was jammerschade wäre. Denn gerade die Königswellenducatis, die man ja nicht mehr mit letztem Einsatz bis an die Grenze fährt, würden dann ganz von den Rennstrecken verschwinden.

Nichtsdestotrotz hatten wir wieder viel Spaß und abends war es wie in den guten alten (Clubrenn-)Zeiten.

Alle saßen dichtgedrängt im Clubzelt und wäre Rolf Ehrenpreis dabeigewesen, hätten wir bestimmt wieder "Orientaaaaa!" gesungen.

Für das schlechte Wetter am Sonntag konnte der Veranstalter bestimmt nichts.

Aus Vernunftgründen blieben dann unsere Rennerle im Stall. Wie gesagt, wir sind nur zum Spaßhaben da und müssen uns nichts mehr beweisen.

Zum Abschluss noch eine Sache. Sollte ich im nächsten Jahr wieder der "Dumme" sein, der die Box klarmacht und somit auch bezahlen muss, sollte die Aktion, um allen "Irrtümern" vorzubeugen, wie folgt laufen:

Jeder, der sein Moped in der Box unterbringt, meldet sich vorher an und bezahlt auch vorher. Dann ist wohl von Anfang an klar, wie hoch die Kosten für jeden einzelnen sind. Ich fand es zwar sehr bereichernd (vielen Dank für`s Freibier, Michael) und kostengünstiger, noch andere Fahrer aufzunehmen, aber das traf wohl nicht für jeden zu.

Ich hoffe, so einen Veranstaltung bleibt uns noch länger erhalten und somit die Möglichkeit, ohne allzu großen Zeitaufwand ab und an mal auf einer Rennstrecke fahren zu können.



Cafe Oriental

Im Orient gibt's ein Lokal, das Cafe Oriental, jeder Scheich war schon einmal im Cafe Oriental, dies Lokal ist ein Magnet, es gibt Frauen ohne Zahl, und wer so was sucht, der geht ins Cafe Oriental.

Heidei deidei dahdahdam, heideideideidei, heideideideidahdahdam, heideideideidam, Orientaaal, Orientaaal

Eine war besonders schön, im Cafe Oriental, sie sah aus wie die Loreen, im Cafe Oriental, herrlich war ihr Dekollete, sie war schlank und so schmal, und so dünn wie der Kaffee, im Cafe Oriental.

Heidei deidei dahdahdam, heideideideidei, heideideideidahdahdam, heideideideidam, Orientaaal, Orientaaal

Ich ging lächelnd auf sie zu, im Cafe Oriental, bat sie um ein Rendezvous, im Cafe Oriental, kaum war ich in ihrer Näh, flog ich raus aus dem Saal, denn ihr Mann war der Portier, im Cafe Oriental.

Heidei deidei dahdahdam, heideideideidei, heideideideidahdahdam, heideideideidam, Orientaaal, Orientaaal

Doch weil ich so gerne bin, im Cafe Oriental, geh ich immer wieder hin, ins Cafe Oriental, aber lacht mich eine an, frag ich erst sie einmal, Fräulein ham Sie einen Mann, im Cafe Oriental.

Heidei deidei dahdahdam, heideideideidei, heideideideidahdahdam, heideideideidam, Orientaaal, Orientaaal

Neulich kam, als ich schon schlief, Telefon aus Paris, meine beste Freundin rief, komm zu mir Du bist süß, ja ich komm sprach ich zu ihr, und ich bring dieses Mal, Dir ein kleines Souvenir vom Cafääää Orientaaaaal

Heidei deidei dahdahdam, heideideideidei, heideideideidahdahdam, heideideideidam

Unser Gefährt für das Rentenalter?

"Ducati-powered wheelchair"



Hallo Stammtischfreunde,

In alter Tradition rafft sich immer wieder einer auf, ein sommerliches Treffen zu organisieren. Bei meinen herbstlichen Ausflügen bin ich an einem Hof vorbeigekommen, der auch verwegenen Motorradfahrern Unterschlupf gewährt und von der Lage her meines Erachtens ideal für alle Ein- und Zweizylindrigen Gefährte aus Bologna ist.

Die Rede ist von dem kleinen Ort Mützenich (Stadtteil von Monschau) in der Nord-Eifel; direkt an der belgischen Grenze am Rande des hohen Venns. Von hier aus sind kleine und größere Straßen zum Touren direkt zu erreichen; insbesondere Ost-Belgien lädt zum polizei- und radarfreien Spazierenfahren ein. Ihr könnt Euch die Übernachtungsmöglichkeiten in etwa wie in der Villa Löwenherz oder in der alten Schmiede vorstellen; es gibt aber kleinere Zimmer.

Zu den hard-facts:

Termin: Fr., den 29.06. bis So. den 01.07.01
Preise für die Übernachtung; inclusive 2x Frühstück und 2x Abendessen sowie Saal zum Abstellen des Motorrads (und bei typischem Eifelwetter trocknen der Klamotten und der Seele):

Zweibettzimmer: 110.-DM pro Person

6-und 8 Bett-Zimmer: 100.-DM pro Person

Appartement (2-und 4-Bettzimmer):

100.-DM pro Person

Es sind insgesamt 26 Plätze vorhanden; sollten wir darüber hinaus noch Bedarf haben, ist Zelten oder Übernachtung im Schlafsack im Saal möglich. Bis zum Februar habe ich die Plätze reserviert; alle bis dahin bei mir eingegangenen Anmeldungen mit Bezahlung werden berücksichtigt und ich werde dann die feste Anmeldung vornehmen.

Wer sich über die "Lagerstätte" informieren will: <http://www.nassenhof.de>

Uwe

(siehe gesondertes Anmeldeformular!)



Aus der Rubrik:

Dinge, die Sie bereits heute nicht brauchen, aber schon morgen glauben, ohne sie nicht mehr leben zu können.



Aus: ADAC Motorwelt 11/2000

Kommentar: Ich warte gespannt auf den ersten "richtigen Tourer" mit Microwellenherd und chemischer Toilette....

Thorsten

Der älteste
und der zweitälteste Teilnehmer
beim diesjährigen Cavallo-Treffen...



Alte Männer, Königswellen und die Lust auf Rennstrecken

Wie sagt man so schön; je oller je doller. Spätestens seit meiner ersten Rennerfahrung 1999 in Oschersleben bin ich so angefahren vom Rennstreckenbazillus, dass ich immer wieder nach Möglichkeiten suche, diesen Trieb zu befriedigen. Dies geht wegen budgetiertem Motorradetat und starkt beschnittener Freizeit natürlich nur im begrenzten Rahmen. Trotzdem habe ich einige Erfahrungen seitdem gesammelt.

Im Herbst letzten Jahres bot, wiederum in Oschersleben, Toni Mang eine seiner bekannten Fahrertrainings an. Da ich mit Bohnhorst auf der gleichen Strecke gute Erfahrungen gesammelt hatte, konnte ich meinen Mitstreiter Hartmut gewinnen, mitzumachen.

Doch welch ein Unterschied: Obwohl als Instruktor-Lehrgang angeboten, gab es eine ca. 15minütige Einweisung mit 40-Personen-Gruppen, um die Strecke kennenzulernen; danach war freies Blasen angesagt. Offensichtlich hatten sich viele Teilnehmer die bescheuerte Testfahrt von Toni Mang auf der Hayabusa als Beispiel genommen und wollten ihre Suizidabsichten auf der Rennstrecke fortsetzen; mit überlegtem Fahren hatte das jedenfalls nichts zu tun, was sich dort die meisten leisteten. Schon am ersten Mittag

waren 28 Motorräder nicht mehr fahrbereit und zerschreddert.

Als ich zufällig in der Veranstalterbox war, bekam ich mit, dass der große Toni sich die Schenkel klopfte ob der Beschränktheit seiner Fangemeinde. Zu allem Übel wurde unser aller Freund aus Münster auch noch abgeschossen und landete im dortigen Kreiskrankenhaus, wo er die Fortschrittlichkeit westeuropäischen Standards testen konnte. Computertomographie und andere diagnostische Spielereien stellten glücklicherweise nur ein stark geschütteltes Hirn fest und einige Wochen später konnten die üblichen Mengen Rotwein auch ohne Nebenwirkungen wieder genossen werden. Der Spaß war mir jedenfalls gehörig vergangen und eher lustlos fuhr ich am folgenden Tag noch meine Runden ab. Wenn man sein Leben auf dem Motorrad beenden will, ist das Training bei Toni Mang jedenfalls eine gute Empfehlung. Allen anderen gönne ich diese Erfahrung nicht.

Von diesem Erlebnis nicht entmutigt, meldete ich mich mit dem selben Sportsmann im Sommer diesen Jahres auf eine Anzeige der Mo zum "Twins only" auf der gleichen Rennstrecke. Natürlich wollten wir heimlich für das Ducati-Weekend üben, um unsere Rundenzeit zumindest unter zwei Minuten zu drücken. Die ersten Erfahrungen waren schon Klasse. Bei der Anmeldung erfuhr ich, dass der Lehrgang seit Monaten ausgebucht war; der Hinweis darauf, dass man mit einer KÖWE anreisen wolle, führte dann doch zu einer wohlwollenden Prüfung und Aufnahme in den Club der Erlauchten. Auch Hartmut hatte keine Schwie-





rigkeiten, noch einen Platz zu bekommen. Die Prozedur war eigentlich wie beim Mang-Training; doch welch ein Unterschied. Seit diesem Tag weiß ich, was wir im Herzen schon immer ahnten. Zweizylinderfahrer sind einfach rücksichtsvoller und lebensbejahender.

Ich kann es nicht in Worte fassen; aber es war eine rundum gelungene Veranstaltung; nicht nur, weil ich zu der zweifelhaften Ehre kam, in der MO zweimal abgebildet zu sein und feststellen zu dürfen, warum ich dieses Jahr trotz größerer Ventile und bestens abgestimmter Vergaser zwei Sekunden langsamer war (der Lederkombi saß doch sonst nicht so knapp?). Hätte Hartmut seiner wieder im neuen Glanz erschienenen 750 S nicht vor lauter Freude, dass er mich überholt hat, die Auslaufzone vor der Start/Zielgeraden gezeigt (und damit den schönen neuen Lack wieder ruiniert), hätte ich eh ´ keine Chance auf ein Foto in der MO gehabt, doch er kann ja gönnen.

Wenn diese Veranstaltung nächstes Jahr wieder angeboten wird, werde ich jedenfalls wieder dabeisein; und wie ich meinen Spannmann kenne, lässt er sich auch nicht lumpen. Dann kam der Jahreshöhepunkt: Das Ducati-Weekend. Diesmal waren wir nicht so viele, da sich einige zum Manx-Grand-Prix begeben hatten; nur UMR hatte so getimt, dass er beide Veranstaltungen unter einen Hut brachte. Trotz allem hatten wir wieder eine beachtliche Wagenburg aufgebaut und Dank Pit´s Engagement auch eine Box, um die Moppedts standesgemäß zu parken. So nahm das Treiben seinen Lauf und um den Fahrspaß zu erhöhen, hatte ich schon am Freitag zum freien Fahren gemeldet.



Dies war eine im nachhinein betrachtet weise Entscheidung, denn das Wetter war trocken, die Leute rücksichtsvoll genug und am Renn-tag hat es geregnet. Das merkte wohl auch meine alte italienische Lady, denn just zum Ende des Abschlusstrainings verabschiedete sie sich dezent mit Motorengeräuschen, die unmissverständlich sagten, dass sie erst einmal gepflegt werden wollte, bevor sie wieder zum Einsatz bereit wäre.

Da seit der letzten Revision ca. 60.000 km vergangen waren und die letzten etwa 5.000 km auf der Rennstrecke verbracht wurden, habe ich ihr das nicht übel genommen. Im Gegenteil, hat sie mich vielleicht vor der Dummheit bewahrt, im Regen den wilden Mann zu markieren und mich dann im Kiesbett wiederzufinden. Die mittlerweile erfolgte Nachschau hat außer dem Kurbelwellenschaden auch keine größeren Reparaturen ans Tageslicht gebracht. Einem Renneinsatz im nächsten Jahr würde also nichts im Wege stehen, wenn sich noch einige KÖWE-Treiber entschließen würden, ihre Motorräder dahin zu bringen, wo sie sich am wohlsten fühlen. Im Moment sieht es jedenfalls so aus, dass bei ähnlich schwachen Nennungen wie dieses Jahr die KÖWE-Klassen nicht mehr in das Programm aufgenommen werden. Also: lasst uns nicht hängen und zeigt den interessierten Zuschauern, dass andere Motorräder zwar schneller, aber selten so schön und laut sein können.

Hoffentlich bis bald

Uwe



HIGH IN THE ITALIAN ALPS, DR. FRANKENSTINO AND HIS ASSISTANT GORK ARE PREPARING THE ULTIMATE EXPERIMENT.

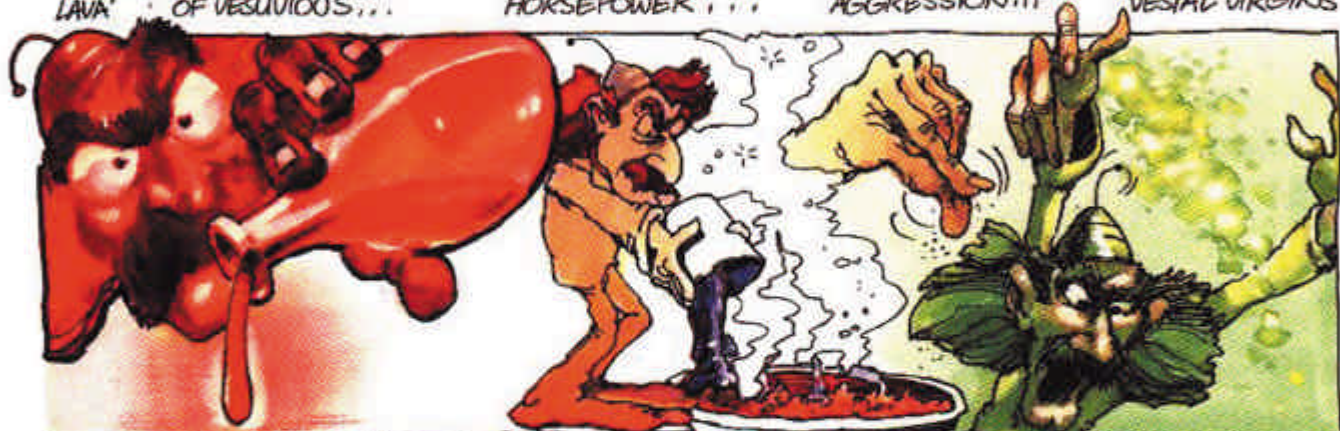


FIRST, A DROP OF THE RED LAVA OF VESUVIUS...

A BUCKET OF HERCULEAN HORSEPOWER...

A PINCH OF MARS AGGRESSION...

THE LUST OF THE VESTAL VIRGINS



...THE LIGHTNING OF JUPITER!!
NOW,
RAISE THE PLATFORM
GORK!



IT LIVES!



Geil: Über Slowenien ins Gailtal !

Seit einigen Jahren haben Hartmut und ich einen festen Termin im Jahreskalender: Anfang Juli fahren wir mit unseren 750GTs für 5 Tage gemeinsam in Urlaub. Nach Wales, französisch/schweizer Jura, Norditalien und letztem Jahr französischen Alpen und Beaujolaisgebiet hatte Hartmut diesmal vorgeschlagen, nach Slowenien zu fahren. Der nördlichste Teil des ehemaligen Jugoslawien hatte sich ja rechtzeitig vor dem Bürgerkrieg aus dem jugoslawischen Staatenbund verabschiedet und ist somit auch völlig von den Kriegswirren verschont geblieben. Im Gegenteil: Die Wirtschaft floriert und Slowenien ist heute ein ernsthafter Beitrittskandidat für die EU.



Als Ausgangspunkt für unsere Tour ins Dreiländereck Italien, Österreich, Slowenien wählten wir San Cassiano am Aufstieg zum Falzarego-Paß im Nordosten der Sella-Gruppe in den Dolomiten. Mit Tankrucksack und leichtem Sturmgepäck auf dem Sozius rollten wir also auf den GTs über zahllose kleinere Pässe gen Osten, bis wir endlich am Passo di Predil vor dem italienisch-slowenischen Schlagbaum standen. Die vorgeschriebene grüne Versicherungskarte wollte der Zöllner gar nicht sehen und so bogen wir gleich hinter der Grenze auf eine kleine Sackgassenstrecke, die Mangart-Höhenstraße ab, zu einem der höchsten und beeindruckendsten Berge Sloweniens. Die 12 Kilometer sind atemberaubend, nicht wegen der Maut, die wir bei einem gelangweilten "Wegelagerer" zu berappen hatten, sondern wegen der irren Straßenführung eng am Fels und der fünf stockfinsternen Tunnel. Glücklicherweise ist die Strecke kürzlich asphaltiert worden, mit Ausnahme der letzten beiden steilen Kilometer, die ich mit einer Stummelkenmaschine auch wirklich nicht hätte fahren wollen. Am Ende der Straße muß man noch 300m zu Fuß gehen, dann steht man an einem der eindrucksvollsten, mehrere hundert Meter tiefen Abgründe, die ich je in den Alpen gesehen habe. Hartmut's respektvolle Körperhaltung auf dem Photo spricht für sich... Auf der "203", einer herrlichen kurvenreichen Straße mit erstaunlich wenig Verkehr ging es weiter Richtung Süden, über Bovec, Kobarid und Tolmin, wo wir auf eine wunderschöne Nebenstrecke, die "403" abbogen. Spielzeug-eisenbahn-Landschaft mit alten Dampfloks, weiße blumengeschmückte Häuschen, spielende Kinder, die einem freundlich zuwinken, wenn man aus einer der unzähligen Kurven beschleunigt, und dabei die permanente Geräuschkulisse von vier Contis (...und abends dröhnt einem die Rübe, pfeiffen die Ohren, aber das muß halt sein).

Am Abend gönnten wir uns ein gutes Hotel am Lobinisko-See, arbeiteten uns diagonal durch die Speisekarte und senkrecht durch die Weinkarte - mein Gott, geht's uns gut!!!

Am nächsten Tag ging's auf tollen Nebensträßchen nach Jesenice und Kranjska Gora, und weil wir uns verfuhrten, waren halt auch mal 10 km Schotterstrecke unter den Rädern. No Problem mit 'ner GT! Am Vrsic-Sattel auf 1600 m Höhe wurden wir von einer einheimischen Veteranen-Rally einerseits und einer asiatischen Reisegruppe andererseits in die Zange genommen - wo sehen die sonst mal zwei Königswellen?

Nachdem wir Slowenien wieder verlassen hatten (Fazit: höchst empfehlenswert!), wagten wir uns nochmals über Tarvisio, Pontebba und den Naßfeldpaß zum diebischen Berg- und Bauernvolk nach Öschiland. Leider wurden wir auch diesmal an der Grenze wieder nicht kontrolliert, ob wir denn auch die für Motorradfahrer vorgeschriebenen Verbandskästen (!) und Warndreiecke (!!!) dabei hätten. Die Rückfahrt führte uns unter anderem durch das Gailtal, nördlich der österreichisch/italienischen Grenze. Eine traumhafte Strecke!!! Das Tal liegt sehr abgeschieden, hier kommt man nicht "zufällig" vorbei, und somit herrscht entsprechend wenig Verkehr.



Von unserer Unterkunft in Untertilliach muß ich noch eine Anekdote berichten: Beim Begrüßungstrunk fragte uns die Wirtin, ob sie uns nicht zur abendlichen Entspannung die Sauna oder das Dampfbad anwerfen sollte, oder vielleicht auch das Heubad??? Hartmut und ich blickten uns kurz an - Ducati-Reisende sind ja schließlich welterfahren - wir ließen uns nichts anmerken und sagten einfach "ja". Das Heubad ist eine Art Dampfbad, in der Holzkabine steht ein übergroßes Doppelbett mit einem engen Maschendrahtzaun als Lattenrost, auf dem eine 30cm dicke Schicht von getrocknetem Heu liegt. Unter dem Bett stehen dampfende Wasserkübel, und der Dampf durch-

strömt nach oben das Heu und löst dabei die angeblich gesundheitsfördernden Duftstoffe des Heus. Damit es nicht so piekt, steigt man nach einem Auftakt-Saunagang in eine Art Baumwollsack und legt sich in diesem unter das dampfende Heu. Da lagen wir nun - haben wir gelacht!!!

Thorsten



P.S.: Die GTs sind wieder mal einfach nur gut gelaufen, GT heißt schließlich "Gran Turismo"!

War es Ende Mai oder Anfang Juni, egal. Auf jeden Fall hatten die Hessen und die Dänen ihr Treffen wieder mal auf dasselbe Wochenende gelegt. Die einen in Grebenhain und die anderen auf Fünen natürlich.

Da Michael Ernst und ich aus Erfahrung wissen, dass das Dänentreffen wirklich so ist, wie gute Treffen seit jeher sein sollten, nämlich: 1 ganzer Tag Anfahrt, fürchterlich zuschütten und am nächsten Tag wieder 650 km nach Hause fahren, war es klar, wo es hin gehen sollte. Jetzt galt es noch ein paar echte Ducati-Fahrer aufzutreiben. Kein Problem: Jupp, Horst, Ole und Harry wollten mit (ja, genau der Harry, dem mal vor ein paar Jahren beim Ankicken die Kerze am stehenden Zylinder samt Gewinde rausgeflogen ist).

Abfahrt morgens 8.30 von Münster über Landstraßen zur Ostsee. Ja, das geht wirklich. Die erste Pause machten wir bei Bernd Lohrig in Syke, wurden zum Kaffee eingeladen und Harry fing schon wieder an Teile zu kaufen. Ganz seltene natürlich und solche, die man nie wieder kriegen kann.

Ich will Euch mit der Beschreibung der schönen Landschaft, durch die wir fuhren nicht langweilen. Aber es gab doch ein paar bemerkenswerte Dinge, die erwähnt werden müssen. Zum Beispiel ist es lohnenswert, mit der Fähre die Elbe zu überqueren und zwar von Wischhafen nach Glückstadt. Wenn man Glück hat, sieht man Riesenfrachter, die versuchen, die kleine Fähre umzumangeln.

Die Wartezeit auf die Fähre nutzten wir zu einem kleinen Imbiß an einer etwas größeren Pommesbude. Kleiner Imbiß galt aber nicht für alle. Harry hätte sogar ein 5-Gang Menü genommen, wenn es eines gegeben hätte. So waren es nur 3 Gänge, nicht eingerechnet die 7 dick geschmierten Butterbrote von zu Hause, die er sich als Vorspeise in den letzten 3 Stunden reingetan hatte.

Abends um 6 fanden wir ein wirklich nettes Hotel direkt am Ostseestrand. Der Besitzer und Koch vermietete uns eine ganze Ferienwohnung. Die Scholle mit Krabben und das Flensburger waren Spitze, und wir haben uns auch ziemlich ruhig und anständig verhalten





und sind früh ins Bett gegangen (ein paar jüngere klagten über irgendwelche Schmerzen irgendwo und daß sie etwas müde wären von der "langen Fahrt".) Muß ich noch mehr sagen??

Der Morgen fing gut an. Es regnete und unsere Stimmung war für einen kurzen Moment auf dem Tiefpunkt. Aber nicht lange, denn Michael fand nach kurzem Surfen im Fernseher das ultimative Aufmunterungsprogramm für depressive Ducati-Fahrer: Käpt'n Blaubär!!!

Zum Glück gibt's kein Foto von uns: 6 Mann in Unterhosen schauen sich morgens um Viertel nach Sieben vom Bett aus ihr Lieblingsprogramm an.

Egal, die Stimmung war blendend und kurz hinter Flensburg hörte auch der Regen auf.

Na ja, wie gesagt, das eigentliche Treffen war wie immer. Die Dänen freuten sich, dass wir mit 5 Königswellen und einem Gummiband da waren.

Abends gab es Paella aus einer Riesenpfanne und in Riesenportionen. Harry ging auf Num-

mer Sicher und hatte vorsichtshalber schon mal 7 oder 8 warme Pölser vorab gefuttert. Begründung: Vielleicht reicht die Paella nicht für alle und wenn ich dran bin, gibt's nichts mehr!!!!

Immer wieder erstaunlich ist es auch, daß dänisches Bier und italienischer Rotwein gut miteinander harmonieren (nein, nicht gemischt, sondern im stündlichen Wechsel). Wichtig ist nur, dass beides in großen Mengen zu sich genommen wird. Obwohl Ole am nächsten Morgen, als er den Kopf aus dem Zelt rausstreckte, zum ersten Mal älter als sein Vater aussah (festgestellt von unbestechlichen Beobachtern).

Bei Jupp dagegen zeigte diese empfehlenswerte Mischung schon am Abend erstaunliche Resultate: Er hat geredet, mehrere Sätze hintereinander.

Wer jetzt Lust gekriegt hat, auch mal an einem klassischen Treffen teilzunehmen, kann sich uns im nächsten Jahr gerne anschließen. Fremdsprachenkenntnisse sind nicht nötig.

Hallo Freunde,

macht Euch keine Sorgen wenn Ihr mich in letzter Zeit selten gesehen habt. Auch wenn ich keine DUCATI- Kalender mehr herausgebe und nicht mehr an Clubrennen teilnehme, ich fahre noch regelmäßig Moped. (ST2 und FZR 1000 EX&UP, Sonntags bei besonders schönem Wetter 900SS).

O.K. ich fahre nicht mehr so schnell und auch nicht mehr im Gelände. Um so erstaunlicher ist die Tatsache, daß mein Punktekonto in Flensburg regelmäßig Neuzugänge zu verbuchen hat. Das muß an der penetranten Wege-lagerei liegen, anders kann ich mir das nicht vorstellen.

Der dicke Ralf fragte mich letztens, ob ich unter die professionellen Reiseveranstalter gegangen sei, er hätte da soon Zettel von mir gelesen...

Also es kam so: als ich im letzten Jahr mal unter den ortsansässigen Mopedfahrern herumfragte, wer an einer Moped - Kolonnenfahrt zum Wiesenfest am Berkenbaum teilnehmen möchte, stieß ich auf reges Interesse. So fuhren wir in den Sommerferien zwanglos jeden Donnerstag um 19.00 Uhr von der Stifts Apotheke in Herdecke zur Festwiese zwischen Halver und Kierspe.

Nach der Rückfahrt trafen wir uns dann noch auf einen Absacker in der Herdecker Kneipe "Blue Jay". Als Ende August kein Fest mehr am Berkenbaum stattfand, fuhren wir Donnerstags zum Baldeney See, zu Landhaus Fuchs oder zu Caffé Hubraum.

Manchmal waren wir nur zu dritt, manchmal fanden sich zehn oder fünfzehn Biker und Bikerinnen an unerem Treffpunkt ein, je nach Wetterlage und persönlichem Dienstplan. Ab Ende Oktober trafen sich die Jungs und Mädels nur noch zum Saufen im Blue Jay. (Ziel erreicht, die teuren Mopeds können nun abgeschafft werden).

In bierseligen Gesprächen kamen dann alle möglichen Vorschläge, was man im nächsten Jahr alles anstellen könne. Daraus entstand dann mein "Jahresübersichtsplan" (der Zettel von mir, den Ralleknalle meint).

Wir haben dann im Jahr 2000 auch ordentlich zugelangt und sind richtig viel unterwegs gewesen. Manche haben dabei richtig gut fahren gelernt. Leider haben wir kein Training in Oschersleben auf die Reihe bekommen und zu einem Trail-Schnupperkurs hat es auch nicht gereicht.

Dafür war es immer recht lustig. Erst letztens haben wir fett gelacht, als bei einem Gespräch heraus kam, warum Thomas nie mit uns fahren wollte: er hatte das "kleingedruckte zum Auswendiglernen" im Anmeldeformular als Evangelium betrachtet. Als Kettenraucher konnte er sich auf keinen Fall solchen Gruppenzwängen unterwerfen, is doch klar, wenn man alles glaubt, was geschrieben steht und einem deftigen Anschuß von vorne herein aus dem Weg gehen will...

Wie ich auf das "Kleingedruckte" komme? Nunja, weil bei fast allen Ausfahrten immer wieder eine Schafsnase dabei war, die zwar Moped fahren wollte, aber nicht genügend Sprit im Tank hatte. Oder die Suchtraucher, die sich sofort einen Gammel ins Gesicht drücken, wenn man kurz anhält, um auf den Rest der Gruppe zu warten. So ist auf jeden Fall immer für Stimmung gesorgt. Ist ja auch gut so, man kann ja nicht nur über die BMW - Fahrer herziehen.

Übrigens: vom 20. bis 22. April 2001 fahren wir wieder zu Villa Löwenherz in Lauenförde / Weserbergland (Saisoneroöffnungsfahrt, auch bei schlechtem Wetter). Wer mit will, kann sich ab sofort anmelden!

Also dann, bis neulich beim Diaabend im Hespertal.

Gruß
Rolf im Brahm



überweisung
Megaphon
nicht
vergessen!

Suche:

Motorrad WM / Motorrad GP
von Volker Rauch
1975+1977+1979-88+1993/94

Georg Fürst,
Tel.: 0201 / 480956

Verkaufe:

2 Cagiva DG 350 Trialmotorräder; eine toprestauriert,
eine in Teilen, sowie viele neue und gebrauchte Teile,
Preis: 5.000,- DM

1 Triumph Tiger Cub Trial, Bj. 1963, guter Zustand,
vernickelter Rahmen, Boyer-Zündung, etc.
Preis: VB 7.000,- DM

Suche:

Mototrans Ducati Senda 50 oder 75 ccm
(Trialmotorräder) und/oder Unterlagen,
bitte alles anbieten

Tausche:

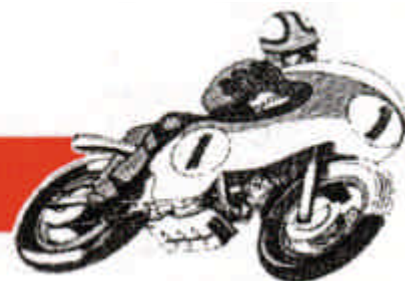
851 Bj. 1990 mit vielen Extras, guter Zustand gegen
750 SS rund oder eckig oder 750 Sport oder gegen
900 SS Bj. 1976 oder 1975

Michael Ernst, Tel.: 02302 / 7 19 99 oder 1 45 09

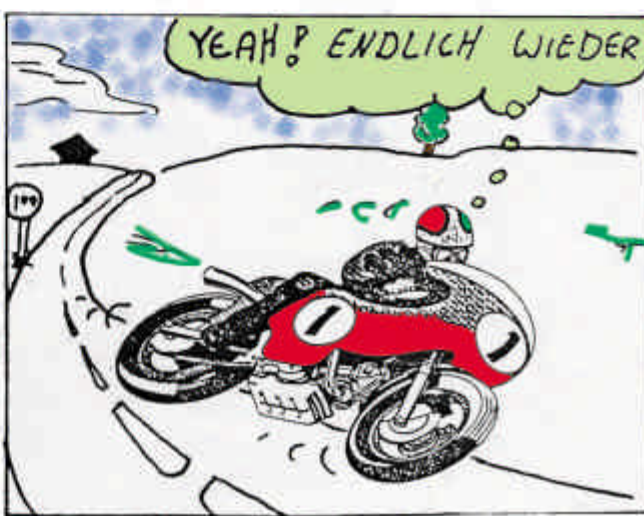
Texte und Bilder
für 2001 an
Sabine Hedtfeld
he@wupperverband.de



Michael Nitzsche & team



ANZEIGE



Seit über 15 Jahren

Die Experten für viele italienische Marken