Faszination Motorrad-Klassiker / Motorbuch-Verlag / ISBN 3-613-02683-X

Mit freundlicher Genehmigung des Autors: Jürgen Nöll

Ducati 750 SS Renngespann Zauberwort »Desmo«

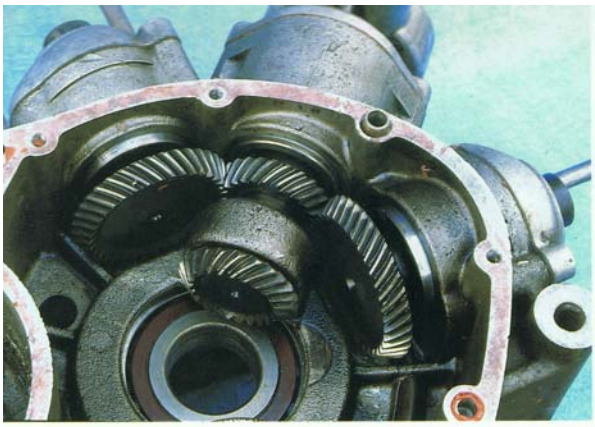
nweise erinnert die abgelegene
recke ein wenig an die Tourist Trophy

Dass die faszinierenden Super-Sport-Motorräder aus Bologna im Motorrad-Rennrennsport einen vorzüglichen Ruf genossen und noch immer genießen, bedarf wohl keiner weiteren Erwähnung. Dass der bärenstarke V-Zweizylinder-Motor aber gelegentlich auch im Gespann-Betrieb Verwendung fand, ist weit weniger bekannt.

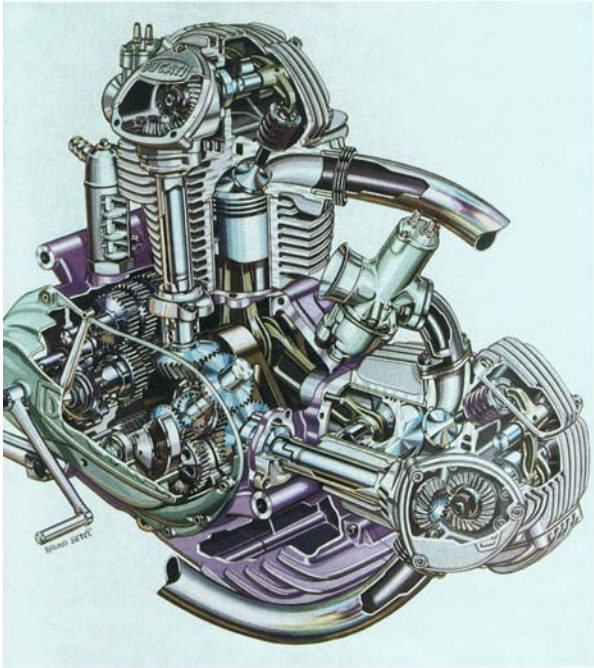
Als sich mit Beginn der 70er Jahre ein neuer Motorrad-Boom abzeichnete, entstand bei Ducati im oberitalienischen Bologna eine V-Zweizylindermaschine, die die Herzen aller Motorradsportbegeisterten höher schlagen ließ. Eine Ducati, die nicht nur atemberaubend schnell aussah, sondern es tatsächlich war. Diese bittere Erfahrung musste auch Italiens Superstar und Multi-Weltmeister Giacomo Agostini mit seiner siegesgewohnten MV Agusta machen. In Imola überholte ihn 1972 der Engländer Paul Smart eindrucksvoll mit seiner Ducati auf der Start/Ziel-Geraden vor ausverkauften Tribünen und gewann das Rennen souverän. In der Ducati-Chefetage fiel daraufhin der Entschluss, eine Kleinserie von etwa 30 dieser Maschinen zu bauen. Mit nur einigen geringfügigen Änderungen, die eine Straßenzulassung ermöglichen sollten. Der Name dieser Maschine sollte in die Motorrad-Geschichte eingehen und selbst nach mehr als einem Vierteljahrhundert die Liebhaber italienischer Motorräder in Verzückung geraten lassen: Gemeint ist die Ducati 750 Super Sport.

Herzstück dieser Maschine ist der luftgekühlte Zweizylindermotor mit in Fahrtrichtung v-förmig angeordneten Zylindern. Seine beiden Nockenwellen werden über jeweils eine Königswelle angetrieben. Die Ein- und Auslassventile sind zwangsgesteuert. »Desmodromik« heißt das Zauberwort. Nicht ganz neu und auch keineswegs die Erfindung der Ducati-Ingenieure, aber noch immer wirkungsvoll. Soll doch gerade diese Zwangssteuerung der Ventile ein Flattern der Ventilfedern bei hohen und höchsten Motordrehzahlen verhindern. Hierfür ist pro Ventil ein zweiter, ein sogenannter Schließnocken auf der Nockenwelle sowie ein zusätzlicher Schließkipphebel erforderlich, der das Ventil auch dann noch sicher in seinen Sitz drückt, wenn die konventionellen Ventilfedern an ihre Grenzen stoßen. Ergebnis: Höhere Motordrehzahl als die Konkurrenz – Leistung satt.

Kein Wunder also, dass die 750 SS in dieser Zeit bei vielen



Nach der Demontage des Steuergehäusedeckels wird der aufwendige Kegelrad-Antrieb für die beiden Königswellen sowie die Zündunterbrecher sichtbar.



Die wunderschöne Zeichnung von Bruno Betti gibt tiefen Einblick in die Geheimnisse der erfolgreichen Königswellenmotoren. Bei diesem Motor handelt es sich allerdings nicht um einen Desmo-Motor, die Ventile werden vielmehr über konventionelle Spiralfedern geschlossen.

Motorradrennen tonangebend ist. Und schon bald finden einige dieser Modelle auch ihren Weg über die Alpen nach Deutschland. Sie bleiben aber mit einem Kaufpreis von weit über 7000 Mark – dafür gab es in jenen Jahren einen neuen Opel Kadett – für die meisten Motorradfahrer unerschwinglich und somit ein Traum.

In einer etwas zahmeren Version, aber immer noch mit desmodromischer Ventilsteuerung, geht die 750 SS dann schließlich in »Großserie«, ohne jedoch wesentlich von ihrer Faszination einzubüßen. Die unzähligen motorsportlichen Erfolge, die rund um den Globus mit der 750er Ducati erzielt werden, veranlassen schließlich auch den einen oder anderen Konstrukteur in jenen Jahren, über die Verwendung eines Ducati-Triebwerks in einem Renngespann nachzudenken.

Auch Hermann Fett aus dem hessischen Rüsselsheim verdient seine Brötchen als Konstrukteur. Allerdings nicht in der Zweirad-, sondern in der Automobilindustrie. Dennoch ist er eingefleischter Ducati-Fahrer und im ganzen Umkreis als professioneller Schrauber an den klassischen italienischen Bikes anerkannt. »Problem mit der betagten Ducati? Warst du schon bei Hermann?«, heißt es dann nicht selten. Und wenn es beim Schrauben mal klemmt, wenn es nach Feierabend oder am Wochenende mal an dem einen oder anderen Teil fehlt, dann kann er häufig weiterhelfen. Mit einer 450er Desmo-Straßenrennmaschine fährt er in den 80er und 90er Jahren um die Ducati-Clubmeisterschaft und später auch im VFV um die deutsche Meisterschaft für historische Renn- und Supersportmaschinen. Für die Straße hat er sich eine frühe 750 S aufgebaut, der einige Jahre später ein 900-SD-EML-Gespann folgt.

Acht Jahre begeistert Gespannfahren und dann aufhören, das endet nicht selten mit Entzugserscheinungen. Diese Erfahrung muss auch Hermann machen. Daher begibt er sich, nachdem er sich von dem Gespann getrennt hat, auf die Suche nach einem neuen Dreirad. Aber es soll dieses Mal nicht für die Straße sondern für die Rennstrecke sein, für den Einsatz im historischen Motorsport. Waren Ducati-Renngespanne in den 70er Jahren schon dünn gesät, so ist es heute fast aussichtslos, etwas derartiges in unseren Breiten zu finden. Zu dieser Erkenntnis gelangt auch Her-

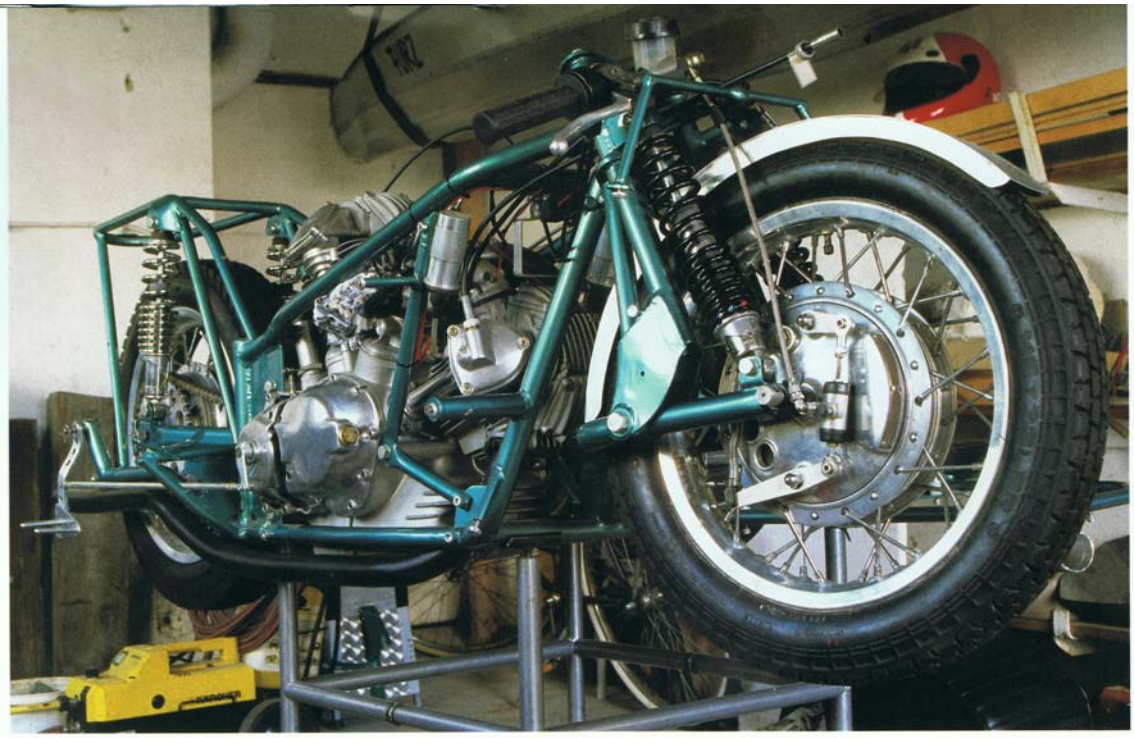
Als hätten sie nie etwas anderes gemacht: Gespann fahren macht Laune. Besonders, wenn der Fahrer bereits über viele Tausend Kilometer Erfahrung gesammelt hat.

mann, und so sucht er schließlich nach einem geeigneten historischen Fahrgestell, in das sich ein Ducati-V-Zweizylinder integrieren lässt. Einen dieser inzwischen ebenso seltenen wie teuren Königswellenmotoren mit desmodromischem Ventiltrieb hat er sich beizeiten auf die Seite gelegt. Er braucht also tatsächlich nur ein geeignetes Fahrwerk, das sich zur Aufnahme des Motors entsprechend modifizieren lässt. Doch das, was ihm in den folgenden Jahren so alles für mehr oder weniger gutes Geld angeboten wird, ist schlichtweg erbärmlich.

Und dann liest er eines Tages im Kleinanzeigenteil einer Oldtimer-Zeitschrift das, worauf er schon so lange gewartet hat: Nicht nur ein für den Umbau geeignetes Fahrwerk, sondern ein komplettes Ducati-Renngespann wird da angeboten. Unverhofft kommt oft. Die telefonischen Angaben des Besitzers klingen optimistisch. Dass Hermann dennoch nicht in Euphorie ausbricht, hat einen einfachen Grund. Da hat er in den zurückliegenden Jahren so seine Erfahrungen gemacht. Tausende von Kilometern gefahren, und am Ende meist außer Spesen nichts gewesen. Aber man kennt das ja. Die Objekt-Suche, das Verfolgen von Spuren, die vielleicht dann doch einmal zum Erfolg führen, das ist ein Teil des Ganzen. Gerade darin liegt für viele »Schatzsucher« ein ganz besonderer Reiz. Und so macht er sich erneut auf den Weg, mit dem Schlimmsten rechnend. Denn um so geringer ist am Ende die Enttäuschung, wenn sich die Sache wieder einmal als Flop erweisen sollte.

Standort des Objektes der Begierde ist die Gegend um die rund 200 Kilometer entfernt gelegene Stadt Olpe. Und als der Besitzer ihn dann in gute Stube bittet, in der das Ducati-Gespann einem englischen Vincent-Gespann Gesellschaft leistet, verschlägt es dem guten Hermann glatt die Sprache. Kein altes, rostig-gammeliges Wrack, sondern ein allem Anschein nach fertig restauriertes, einsatzfähiges Kneeler-Gespann.

Wer sich für die Ducatis aus den frühen 70er Jahren begeistern kann, wer die Siegermaschine Paul Smarts von Imola 72 schon einmal gesehen hat, den smaragdgrünen, metallic-lackierten Rahmen und die silberflitterfarbene Verkleidung, der kann Hermanns Gefühle vielleicht nachempfinden: Genau in dieser Farbkombination steht das Objekt seiner Begierde jetzt vor ihm. Das ist es, das Gespann, auf das er schon seit Jahren gewartet hat. Genau so hat er es sich vorgestellt, und genau so hätte er es sich auch selbst aufgebaut. Liebe auf den ersten Blick. Er hat Mühe, mit seiner Begeisterung hinter dem Berg zu halten, und so lässt er sich zunächst vom Eigentümer ein wenig über die Herkunft und die Besonderheiten des Fahrzeugs aufklären.

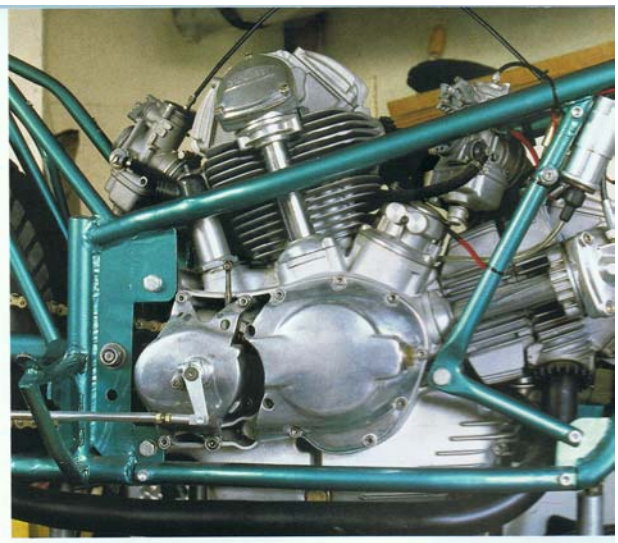


Ein Kneeler-Gespann wie das 1973 von dem Italiener Pedrini eingesetzte wollte sich Hermann Fett aufbauen, bevor ihm dieses Gespann angeboten wurde.

Das geöffnete Kurbelgehäuse mit der Kurbelwelle. Unmittelbar dahinter die beiden Lager der Getriebewellen.

In der zweiten Hälfte der 80er Jahre hatte der jetzige Besitzer das Gespann in Deutschland als Fragment mit einem unvollständigen 750-SS-Rundmotor erworben, also mit dem Motor mit dem ganz frühen Kurbelgehäuse, das nur in den Ducatis bis 1974 verbaut worden war. Zu einer Zeit also, in der das Fahrzeug für aktuelle Rundstreckenrennen bereits veraltet, für den Einsatz im historischen Rennsport aber noch viel zu jung war. Dennoch wurde es im Laufe der folgenden Jahre fachmännisch komplettiert und restauriert. Der Motor wurde von einem namhaften Ducati-Spezialisten einer Totalrevision unterzogen, kam jedoch nach Auskunft des Eigentümers danach nie wieder zum Einsatz. Und da die Restaurierung nun schon Jahre abgeschlossen war und der Besitzer mangels Zeit doch nicht dazu kam, das gute Stück einmal auf der Rennstrecke einzusetzen, hatte er sich entschlossen, es zu verkaufen. Leider beruhen seine Angaben über die Herkunft und den Konstrukteur des Gespannes nur auf Vermutungen. So nimmt er an, dass das Gespann seinen Ursprung in England und Mitte der 80er Jahre irgendwie seinen Weg über den Kanal auf den Kontinent gefunden hat. Immerhin deuten einige Anbauteile wie beispielsweise die Hinterradschwinge oder die Vorderradbremse allein schon durch ihre zölligen Abmessungen auf eine solche Herkunft hin.

Auch das Seitenwagenrad sowie der Tankverschluss stammen eindeutig aus britischer Großserie: von einem Mini Cooper. Keine Beweise, aber immerhin Anhaltspunkte ...
Jetzt, im Jahre 2001, wäre diese Ducati eine phantastische Bereicherung der historischen Rennszene, darüber ist sich Hermann im Klaren. Und wenn das eine oder andere Teil noch fehlen sollte oder nach seinen eigenen, ganz persönlichen Vorstellungen noch abzuändern wäre, so könnte er das in der heimischen Werkstatt ohne allzu große Mühe bewerkstelligen. Zu Hause hat er das Ducati-Standardwerk von Allan Cathcart »Ducati Motorräder«, das er schon zigmal gelesen hat und das er fast schon auswendig kennt. In diesem Buch ist das Kneeler-Gespann des Italieners Pedrini aus dem Jahre 1973 abgebildet. Sah das nicht ähnlich aus? Der Rahmen, die Vordergabel mit der geschobenen Schwinge, der Tank über und hinter dem 12 Zoll großen Seitenwagen-Rad, der Benzinreservoir und Radabdeckung zugleich war.
Der Preis ist fair. Ein Kaufvertrag mit einer Abbildung des Gespannes wird unterzeichnet, und dann macht sich ein überglücklicher neuer Besitzer tief zufrieden auf den Heimweg.
In den folgenden Tagen wird die Maschine dann erst einmal gestrippt, das heißt die Verkleidung demontiert und dann genauer unter die Lupe genommen. Die Rahmen von Maschine und Seitenwagen sind wirklich fachmännisch ausgeführt. Ordentliche Schweißnähte lassen Professionalität erkennen. Der Vorderradreifen ist leider etwas zu breit ausgefallen. Er schleift an den Rohren der Vorderradschwinge. Der Gespannreifen wird in der schmaleren Ausführung nicht mehr produziert, den muss man sich im Bereich des Profils an den äußeren Kanten zurecht schleifen, raten ihm Leute aus der Szene. Schade, mal sehen. Vielleicht lässt sich ja doch noch etwas passendes auftreiben. Zur Not könnte auch die Schwinge etwas verbreitert werden. Aber das würde einigen Aufwand bedeuten ...
Während im Hinterrad eine Original-Simplex-Trommelbremse von Ducati eingebaut ist, gibt die Herkunft der Duplex-Trommelbremse im Vorderrad Rätsel auf. »Experten«, die ihn besuchen, identifizieren sie als Norton-Bremse, andere behaupten wiederum, die Bremse habe mit Norton überhaupt nichts zu tun. Vielleicht kann ja einer unserer



Im Gegensatz zu den unten offenen Rahmen der Ducati-Solomaschinen besitzt das Gespann einen geschlossenen Doppelschleifenrahmen.

fachkundigen Leser die Bremse identifizieren und etwas über deren Herkunft sagen. Oder sogar über das ganze Gespann. Hermann ist natürlich brennend an der Historie seiner Ducati interessiert.
Die Sitzposition ist, nachdem er nun schon einige Male Probe gesessen hat, besonders nach einer längeren Verweildauer in Rennposition nicht optimal. Die harte, aus Aluminiumblech gefertigte Sitzschale muss im Bereich der Oberschenkel deutlich schmaler werden, und die Auflagen für die Unterschenkel des Fahrers erfordern ebenfalls Nacharbeit. So ein Renngespann muss, wenn es richtig bewegt werden soll, passen wie ein Maßanzug. Und dann hat Hermann noch ein Problem. Seit einem schon etliche Jahre zurückliegenden Unfall kann er mit dem rechten Fuß nicht mehr den Bremshebel betätigen. Was bedeutet, dass er die Bremse auf die rechte Seite der Maschine verlegen müsste. Mit dem rechten Fuß dann Bremsen und das Getriebe schalten erscheint ihm aber doch als Handicap. Immerhin muss im Sporteinsatz vor den Kurven im Regelfall angebremst und gleichzeitig zurückgeschaltet werden. Eine andere Möglichkeit wäre die Montage einer Handschaltung am Lenker. So etwas gibt es, geht aber richtig ins Geld.
Nach längerem Nachdenken kommt Hermann die zündende Idee: Man müsste an allen drei Bremsen die Seilzüge beziehungsweise das Bremsgestänge entfernen und auf hydraulische Bremsbetätigung umbauen. Dann ließen sich

Vorbereitungen zur ersten Testfahrt.

Hermann Fett hat seine Idee, die Bremsen des Gespanns hydraulisch zu betätigen, bereits realisiert.

alle Bremsen vom Handbremshebel aus betätigen. Und dass er die Feinabstimmung, das heißt die unterschiedliche Bremsekraftverteilung auf die einzelnen Räder in den Griff kriegen würde, davon ist er überzeugt.

Doch zunächst schaut er sich einmal den Motor näher an, schraubt die Deckel ab, um sich davon zu überzeugen, dass der Motor auch tatsächlich mit den Desmo-Köpfen ausgerüstet ist, wie der Vorbesitzer es versprochen hatte. Die lassen sich nämlich äußerlich absolut nicht von den Zylinderköpfen der 750er-GT- und -S-Modelle unterscheiden, die anstelle der desmodromischen Ventilsteuerung ab Werk mit konventionellen Ventilfedern ausgestattet waren. Der Verkäufer hatte nicht zu viel versprochen. Es handelt sich um die begehrten Desmo-Köpfe, und die Teile wie Nockenwellen, Öffner und Schließer für die Ventile sowie der ganze Nockenwellenantrieb präsentieren sich in neuwertigem Zustand.

Während Hermann sich in den kommenden Wochen und Monaten das Gespann nach seinen Vorstellungen und seinen Erfordernissen entsprechend abändert, erhält er Dank seiner ausgezeichneten Beziehungen zur Szene noch einen passenden Metzeler-Vorderradreifen der Größe 3.00 x 16. Der zuvor montierte Dunlop 3.50 x 16 dient nun als Ersatz für das Hinterrad, und die aufwendige Verbreiterung der Vorderradgabel ist vorerst einmal überflüssig geworden. Ebenfalls seinen guten Kontakten verdankt er die neuen, strammeren Federn für die beiden hinten montierten Koni-Stoßdämpfer und weichere für die vorderen. Federn, die sich im Handel schon längst nicht mehr beschaffen lassen.

Ursprünglich war angedacht, das Gespann bereits im Laufe der nächsten Saison wenigsten einmal zu einem Probegalopp an den Start zu bringen. Aber die Umbaumaßnahmen benötigten mehr Zeit als ursprünglich angenommen. Immerhin steht sein Besitzer mit beiden Beinen im Berufsleben. Und eine Familie, ein Haus und einen Garten gibt es obendrein auch noch. Da setzt dann die »bessere Hälfte« trotz allen Verständnisses für das zeitraubende Hobby des Herrn Gemahls schon mal andere Prioritäten. Fensterbänke streichen, Bad renovieren und, und, und. Da ist viel Fingerspitzengefühl und Diplomatie angesagt. Man kennt das ja ...

Desmo 1: Ventile, Kipphebel und Kipphebelwelle. Die Kipphebel (links der Schließ-, rechts der Öffnungshebel) sind verkupfert und mit hartverchromten Gleitflächen ausgestattet. Die kleine Feder soll das Ventilspiel ausgleichen und das Ventil besonders beim Starten des Motors sicher schließen.

Desmo 2: Anordnung von Kipphebel und Nockenwelle. Links die beiden Hütchen zur Ventilbetätigung. Im Vordergrund das zum Öffnen, schräg dahinter das zum Schließen der Ventile.

Als nächster Schritt steht die technisch-historische Abnahme des Renngespanns durch das Technik-Gremium des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes, kurz VFV, ins Haus. Der entscheidet nämlich als Ausrichter von rund sechs bis acht Veranstaltungen jährlich darüber, ob Hermann mit seinem Gespann an den Wertungsläufen für Renn- und Supersportmotorräder teilnehmen darf. Im Motorradsport-Handbuch des Deutschen Motor-Sport-Bunds (DMSB) sind die Kriterien und Zulassungsbestimmungen der mehr als 20 verschiedenen Motorradklassen exakt niedergeschrieben. Die Erfüllung dieser Kriterien ist die wichtigste Voraussetzung für die Zulassung. Zudem ist aber auch wichtig, dass von dem Fahrzeugtyp nicht bereits ein halbes Dutzend oder mehr Maschinen in der jeweiligen Klasse an den Start gehen. Ein ausgeglichenes, abwechslungsreiches Starterfeld ist schließlich das, was sich Publikum und Veranstalter wünschen. Wenn es danach geht, hat Hermann mit seinem tollen Renngespann nichts zu befürchten ... ◀

Desmo 3: Zur zwangsweisen Steuerung der beiden Ventile eines Zylinderkopfes sind Nockenwellen mit vier Nockenbahnen erforderlich.

Wer sich für die Ducatis aus den frühen 70er Jahren begeistern kann, wer die Siegermaschine Paul Smarts von Imola 72 schon einmal gesehen hat, den smaragdgrünen, metallic lackierten Rahmen und die silberflitterfarbene Verkleidung, der kann Hermanns Gefühle vielleicht nachempfinden, als er dieses Renngespann zum ersten Mal sah.