STACCATO

DUCATI 860 GT. LEBEN MIT EINER DIVA

Fotos: Karl Rappersberger, Reinhold Gamsjäger

Text: Reinhold Gamsjäger

Mitte der denkwürdigen Siebzigerjahre des verflossenen Jahrtausends war ich wohl ein hoffnungsvoller Jüngling mit lockigem Haar. Sowohl manche Hoffnung als auch der füllige Kopfschmuck mussten im Lauf der Zeit einer breiten, erhellenden Ernüchterung Platz machen. Allein der Hang zum Motorrad ist mit einer gewissen Lebhaftigkeit erhalten geblieben und bietet damit eine passable Beständigkeit im Wandel der Prioritäten.

Es war eine gute Zeit. In der umliegenden Nachbarschaft verdichtete sich das nervöse Gezeter geländegängiger Zweitakter mit dem gelegentlichen Poltern britischer Straßenmotorräder zu einer eigenwilligen, aber durchaus bemerkenswerten Klangdarbietung. Die Zugehörigkeit der einzelnen Akteure war durch Erd- und Schlammpackungen zum einen und permanenten Ölresten unter den Fingernägeln zum anderen eindeutig definierbar. Zahllose Geschichten ergaben sich aus dem damaligen Treiben. Der Austausch gewonnener Erkenntnisse über rundum gelungene Abenteuer sowie übler Niederlagen erfolgte einem liebgewonnenen Reglement zufolge am Wochenende im ansässigen Ortstschecherl, wo man sich mit einem trockenen „s'Gott" in die Runde der üblichen Verdächtigen einfand. Unterbrochen wurden diese nahezu rituellen Treffen nur, wenn das von Auszügen aus der Getränkekarte und feinem, filterlos genossenen Tabak gegerbte Mobiliar etwas verschämt den Rahmen für unvermeidliche Feierlichkeiten bot. Wie gesagt, es war eine gute Zeit.

Beschauliche Mußestunden waren erfüllt mit einschlägiger Literatur, die dazu diente, die große Welt des motorisierten Zweirades zu verinnerlichen. Mühelos fanden dabei die italienischen Machenschaften den Zutritt ins Gemütsleben. Wobei die kleinen technischen Wunderwerke von Moto Morini und das gesamte Faszinosum innerhalb des Zirkels Borgo Panigale in die erste Reihe drängten. Aus diesem kleinen Stadtteil von Bologna rollten unter anderem die direkten Nachfolger der legendären Ducati 750 GT und lösten 1973 somit den Rundmotor ab. Über die damals wohl markanteste und polarisierende Ducati 860 GT vermerkte eine zeitgenössische Charakterisierung im Motorrad-Katalog des Jahrganges 1977: „Im Hubraum vergrößerte Weiterentwicklung des 750er Modells, den Käuferwünschen nach mehr Drehmoment ohne höhere Spitzenleistung entsprechend". Hinter dieser nüchternen Betrachtung verbargen sich allerdings heftige Reaktionen über das kantige Design bei der potentiellen Kundschaft. Möglicherweise wollte sich der federführende Giorgio Giugiaro allzu deutlich von den Rundungen des bisherigen Layouts abheben. Auf den Prospekten sollte die Beigabe südländischer Weiblichkeit eine gewisse Schadensbegrenzung erwirken und die ungewöhnliche Linienführung entschärfen. Daraus resultierte allerdings nur, dass aufgeschlossene Zeitzeugen sehr wohl mit famoser Detailgenauigkeit die dafür eingesetzte Signora auch heute noch beschreiben können, sich bei technischen Merkmalen der 860er aber alsbald ausklinken. Mittlerweile wird dies nicht mehr so streng gehandhabt. Denn alles was nach Oldtimer aussieht, darf mit einer positiven Verklärung rechnen. Einen hohen Anteil daran steuert ein anhaltender Retro- und Vintage- Hype bei, welcher mit einer Vergangenheit liebäugelt, die Marktstrategien zufolge mit Vollbärten, verwitterten

Lederjacken und von Motten verwüsteten Jeans den noch so kleinen Interessensfunken am Zweirad zu einem lodernden Feuer entfachen soll. Grundsätzlich belebt dieser Trend allgemein die gesamte Branche, und weniger Anklang findende Modelle überwinden damit auch wirtschaftliche Talsohlen. Jene Motorradliebhaber, deren Jahresringe eine höhere Anzahl aufweisen als das bedächtige Altmetall, beurteilen solche Vorgänge naturgemäß nach völlig anderen Gesichtspunkten. Wer seinerzeit etwa die finanziellen Hürden für sein bolognesisches Objekt der Begierde genommen hatte, allerdings nicht im nahen Umfeld der Firma Kasan in Klagenfurt residierte, befand sich unversehens in einem logistischen Vakuum. Eine Handvoll Unerschrockener trotze wohl dem Aufwand, der Rest traf sich in bereits funktionierenden Händlernetzen meist fernöstlicher Erzeugnisse wieder. Für mich ermöglichten einige schicksalhafte Winkelzüge mit leichter Verzögerung den Erwerb einer Ducati 860 GT. Genau genommen mussten einige Jahrzehnte verstreichen. Gut Ding braucht Weile, so ist das.

Bevor mich die italienische Schönheit gewissermaßen gefunden hatte, verbrachte sie noch kurze Zeit artgerecht in einer Garage nahe Melk. Bemerkenswert, dass der in der Einzelgenehmigung dominierende Eigner immerhin zweiunddreißig Lenze im schönen Kärnten für ihr Wohlergehen sorgte. Inbegriffen

Ein Anblick zum Niederknien, 860 GT mit runden Formen statt Kanten

diversen Abwandlungen vom Originalzustand, fanden alle Service- und Reparaturarbeiten mit Rechnungen, Korrespondenzen und Anmerkungen eine umfassende Dokumentation in einem mitgelieferten Ordner.
So ist etwa die Überarbeitung der herkömmlichen Zündanlage lückenlos nachvollziehbar. Im inneren Management der 860er geht ein Zündkit von Silent Hektik zu Werke. Ein derartiger Umbau erfolgt mit dem Tausch des Zündgenerators gegen eine Grundplatte samt dazugehörigem Pickup - Duo und dem Ersatz der Zündspulen durch eine eigene Zündbox. Mittels Micro - Prozessor wird nach jeweils neunzig Grad Kurbeldrehung der richtige Zündzeitpunkt angesteuert. Aus der höheren Zündenergie und längeren Funkdauer resultieren ein effektiveres Startverhalten und eine bessere Laufkultur des Zweizylinders. Soweit kurz zum Innenleben. Außenherum schaffen die Modifikationen durch 750 GT Tank, Seitenabdeckungen und dem kleinen Windschild über dem Scheinwerfer eine gefällige, völlig neue Interpretation des Modells 860 GT. Zudem wurde in der Kärtner Epoche absolute Akkuratesse in das Einspeichen breiterer Felgen gelegt und die Ducati rollt aktuell auf Avon - Roadrider AM 26, mit den Dimensionen 110/18 und 130/18. Die Verbindung von Moderne und Klassik ist auf alle Fälle gelungen.

Aber mit Schönheit allein ist kein Blumentopf zu gewinnen. Im Lebenslauf der 860er findet sich daher auch ein beachtenswerter Leistungstest. Bei 6200 U/min verfrachtete sie dabei 52 PS auf die Rolle. Rund zweitausend Umdrehungen vorher demonstrierte sie ihre maximale Kraft mit 70 Nm. Unter Berücksichtigung des an der Leistung knabbernden Antriebstranges und der Streuung zu den offiziellen Angaben, scheinen die werksseitig angeführten Daten durchaus plausibel. Im amtlichen Stammbuch sind am Kurbeltreib 65 PS bei 6500 U/min und 76 Nm bei 5500 U/min die gemessenen Werte. Es ist ein höchst natürliches Anliegen, diesen Status, gemeinsam mit den übrigen Komponenten, frisch zu erhalten. Zwei Eckpfeiler sind hierfür zu beachten. Da wäre mal das technische Verständnis des Oldtimer - Freundes einerseits und des weiterem erstklassige Motorradtechniker. Die Anzahl der Letztgenannten sind bezüglich der Königswellenmotoren leicht überschaubar. Jene, die ausgefeiltes Fachwissen und sensibles Handwerk mit vorherrschender Kreativität und Leidenschaft praktizieren, schaffen meist den gedanklichen Brückenschlag zum reinen Kunstbetrieb. Einer dieser raren Zeitgenossen, wir nennen in schlichtweg Maestro, widmet sich inmitten unserer illustren Runde den altehrwürdigen Ducatis und Moto Morinis. Ausgestattet mit einer Wunschliste für Service- und Reparaturarbeiten steuerte ich die GT also Richtung Spezialklinik.

Die Aufzeichnungen selbst enthielten solch stichwortartigen Fragmente wie: Hinterer Zylinderkopf ölt; Hinterreifen schleift beim Einfedern rechts; Ständerausleger anbringen; - und dergleichen mehr. Dass diese Anmerkungen in kürzester Zeit noch wesentlich ergänzt werden würden, konnte ja keiner ahnen. Vorerst fuhr ich jedenfalls völlig entspannt und genussvoll durchs Mariazeller-Land. Immer wieder eine Sensation, wenn der Motor seinen souveränen Drehmomentverlauf zur Geltung bringt und der runde Vorwärtsdrang hervorragend mit dem soliden, leicht dirigierbaren Fahrwerk harmoniert. Leichte Abstriche ergaben die auf gnadenlose Härte gestellten Federbeine, vermieden aber den bereits beschriebenen Kontakt mit dem hinteren Avon. Unser Maestro sprach zwar daraufhin nur noch von meinem Starrrahmen, das ist aber eine andere Geschichte. Jedenfalls schien alles gut, doch in dieses schöne Gefühl zwängte sich urplötzlich das Getriebe, das nur noch den dritten und vierten Gang zur Verfügung stellte. Nach Maestros telefonischer Seelsorge und der Gewissheit über die gebrochene Feder des Schaltautomaten ergab sich eine etwas holprige Weiterfahrt. Eigentlich sollte in diesem Fall der Schaltmechanismus noch zu bedienen sein, aber Theorie in Verbindung Technik ist bekanntlich das allergrößte Luder. Tatsächlich waren nur jeweils zwei aufeinanderfolgende Schaltstufen wählbar. Konkret bedeutete dies, für eine halbwegs angepasste

Übersetzung musste bei abgestelltem Triebwerk der Ganghebel mit viel Gefühl entsprechend positioniert werden. Und erraten, diese Prozedur erforderte ein geeignetes Gefälle, um die beiden Kolben ohne unangebrachtes Drehzahlmanko in Bewegung zu setzen. Kaum verfiel diese seltsame Art der einspurigen Fortbewegung in einen fast routinemäßigen Ablauf, fixierte der vierte Gang seine alleinige Vormachtstellung und war trotz nahender Ortstafel nicht bereit, diese kampflos wieder aufzugeben. Nun existieren seit Längerem diese Geschwindigkeitsanzeigen, die unterstützt durch die Mimik eines digitalen Strichmanderl zur Beachtung des Tempos dienen sollen. Grundsätzlich bin ich immer bemüht, den kleinen Kerl zum Lachen zu bringen. Die besondere Situation erforderte jedoch von beiden Seiten eine gewisse Kompromissbereitschaft. Diese ist, soviel ist seither sicher, nicht seine Sache. Unglaublich, wie grantig der werden kann. Die wahre Herausforderung wartete allerdings am Ortsende, als sich der Asphaltstreifen mit einem geschmeidigen Knick himmelwärts richtete. Mit Schwung gelang es, noch eine gute Position für das kommende Startprozedere zu erklimmen. Immerhin eine richtige Überlegung, denn zum Glück war das Getriebe wieder kooperativ. Dagegen erfüllte sich die Hoffnung, es möge auf der gegenüberliegenden Seite

der Kuppe wieder bergab verlaufen, jedoch nicht mehr. Ebenes, weites Land breitete sich aus und verlangte nach etwas anderem als den zweiten oder dritten Gang. Was für ein Drama. Um zumindest die Leiden des Zweizylinders in Grenzen zu halten, blieben die Schieber nahe dem Standgas-Level. Leichte Angstzustände stiegen bei dem Gedanken auf, es könnte zu einem unseligen Überholmanöver eines hochfrequent

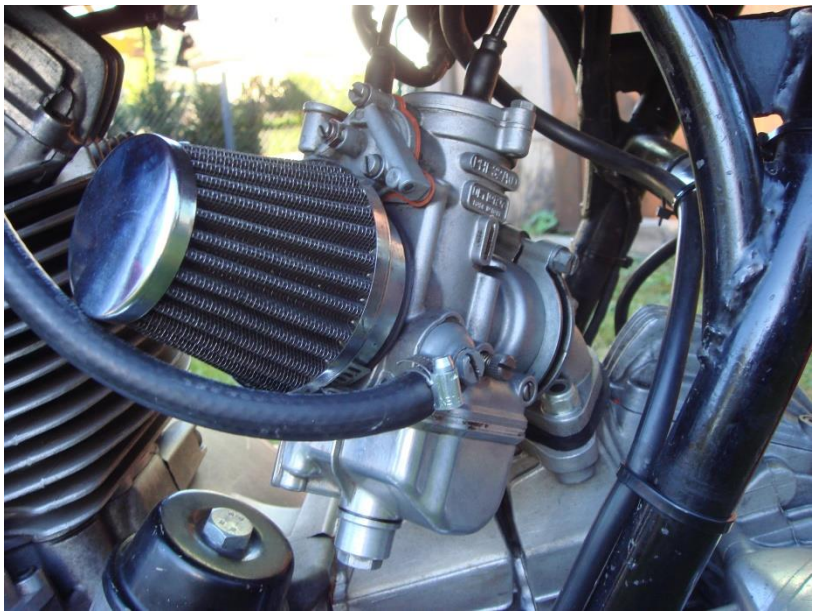
betriebenen Puch-Maxi kommen, dessen Polini - Aufkleber aufgrund des Geschwindigkeitsunterschiedes kaum auszunehmen wäre. Ersuche den geschätzten Clubvorstand diesbezüglich einen Verhaltenscodex auszuarbeiten. Meine Überlegungen dazu wurden nämlich durch einen leicht spürbaren Leistungsrückgang der 860er herb unterbrochen. Ein sofortiges Anhalten schien unter diesen Bedingungen fragwürdig. Bei gezogener Kupplung polterte der Zweizylinder munter weiter, und ich kam zu der Annahme, dass möglicherweise meine Wahrnehmung aufgrund der mittlerweile verschlissenen Nervensubstanz einer schleichenden Störung zum Opfer fiel. Blöd nur, dass wenig später völlig real unerwünschter Rauch aus dem Auspuff des hinteren Zylinders ins Bewusstsein nebelte. Nachdem keine weiteren bedenklichen Symptome auszumachen waren, fiel meine Entscheidung auf vorsichtige Weiterfahrt. Meine verbliebenen Nervenzellen waren davon leider nicht so leicht zu überzeugen und rotierten währenddessen in ihrem persönlichen Rotbereich herum. Heilfroh, endlich in der Nähe von Maestos Hauptquartier angelangt zu sein, verpasste ich noch die richtige Einflugschneise. Ein Umstand, der offensichtlich auch der Ducati nicht verborgen blieb, sie verweigerte jede weitere Dienstleistung und verabschiedete sich daraufhin mit einem beleidigtem Seufzer.

Im Stakkato der aufeinanderfolgenden Spaßbremsen konnte nun der inhaltsleere Tank identifiziert werden, aber auch der befremdend zäh und behäbig agierende Gasgriff ließen gewisse Verdachtsmomente aufkommen. In diese Spitze emotionalem Chaos bremste sich mit sportlich klingenden Autoreifen eine zufällig durchs Land reisende Tirolerin, die sich als hoffnungslose Ducatistini vorstellte und jedwede Hilfe anbot, um die 860er wieder in die Gänge zu bringen. Dabei war sie völlig aus dem Häuschen, einer von ihr favorisierten Königswelle ansichtig zu werden. Was kann oder soll der leidgeprüfte Oldtimerfan davon in den Alltag mitnehmen? Nun, eine echte Diva büßt, selbst wenn sie ihre Speichenräder erschöpft von sich streckt, nichts von ihrer Ausstrahlung ein. Dieser Umstand und das Nahen Maestros Einsatzfahrzeuges mit Blaulicht und Folgetonhorn milderten die damals aufkommenden Zweifel am Fortbestand der angeknacksten Zweierbeziehung.

Eines der schönsten Triebwerke, das je im Motorradbau zum Einsatz kam.
90 Grad Zweizylinder mit 864 ccm und 65 PS bei 6500 U/min

So soll es sein, Schraube mit Ecken und Kanten

Und unser Maestro war es auch, der infolge seiner Arbeit maßgeblich am Aufbau neuen Vertrauens zu meiner 860er beitrug. Das begann schon nach erfolgter Ersthilfe und Abklärung der Fehlerquellen. Maestro, durchaus der humorigen Unterhaltung zugetan, zerkugelte sich förmlich über die Tatsache, dass sich beide Gaszüge ihres notwendigen Aufgabenprofils entledigt hatten. Ungewöhnlich, aber so ergaben in nachhinein der diffuse Leistungsverlust bei schonendem Vorantrieb und der später folgende haltlose Gasgriff seinen Sinn. Die milde Gangart brachte zudem einen ursächlich länger bestehenden Schönheitsfehler beim Auslasstrakt des hinteren Zylinders zu Tage. Aufgrund der moderaten Druckwellen wurde das hier austretende Öl im Auspuff nach und nach verbrannt. Mit neuen Buchsen, Bolzen für Kipphebel, schweißen und allgemein neu eingeschliffenen Ventilsitzen wurde den beiden Wirrköpfen die vorhandenen Flausen ausgetrieben. Eine nicht alltägliche Laser-Schweiß-Technik kam beim Brennraum des hinteren Zylinders zum Einsatz, um eventuell vorhandene Risse zu schließen und dadurch den unerwünschten Ölaustritt allemal zu stoppen. Erfreulicherweise liefen und laufen alle beweglichen Teile innerhalb der Toleranzmaße. Ein Auszug aus Maestros handschriftlichen, detailreichen Notizen liest sich dem entsprechend so: „Pleuelseitenspiel 0.40, OK, SS-Doppelstegpleuel!!“ Es bleibt nichts im Verborgenen.



Es ist nun mal so, im Laufe der Zeit widerfährt einem Motorrad nicht nur Gutes. Ein augenfälliges Beispiel hierfür liefert bei den Königswellen - Modellen relativ häufig die Ölschraube. Irgendwer fand

offensichtlich immer seine Bestimmung darin, diese mit untauglichem Werkzeug zu sekkieren. Abhilfe schafft ein Schliff auf das nächste Schlüsselmaß. Wäre wohl vermeidbar, allerdings auch nicht besonders aufregend. Die Eintragung in der Reparaturliste: „Ritzel war locker und verkehrt montiert“, stimmt dagegen eher nachdenklich. Deshalb sei hier der Hinweis auf diese Gefahrenquelle angeführt. Die Vergaser, wo sich ebenfalls gerne der eine oder andere Fehlerteufel herumtreibt, wurden komplett zerlegt, gereinigt und neu justiert. Nachdem der Schaltautomat mit neuer Feder einen Motivationsschub erfuhr, konnten die Servicearbeiten am Fahrwerk aufgenommen werden. Der Fußbremshebel, aufgrund vergangener Gewalteinwirkung nahe am Getriebegehäuse schleifend, befindet sich nun wieder in einer funktionsgerechten Position.

Vorne stehen den beiden Scheiben aktuell völlig überarbeitete Komponenten zur Seite. Der Hauptständer erhielt neben dem Ausleger noch fixe Anschläge. Die hintere Radabdeckung wollte ich in der Originalausführung erhalten. Daher wurde dem Hinterreifen ein Ersatz aus Maestros Fundus angepasst, um ein Schleifen beim Eintauchen der Federbeine zu verhindern. Und da dieses Teil noch Farbe benötigte,

war auch die Lackierung der Seitenabdeckungen sowie des Tanks naheliegend. Vorher standen aber die Entfernung des massiv aufgetragenen Ausgleichsgebindes und das folgende Ausziehen der Dellen aus dem Tankblech auf dem Programm. Abgeschlossen wurde die rote Farbenpracht mit Glanzlack und einer

Kombination der Schriftzüge von 750 GT und 860 GT. Interessanterweise fügen sich die kantigen Originalblinker, die der ursprünglichen Ausstattung entsprechen, unglaublich gut ins Gesamtbild. Abgesehen von den technischen Erneuerungen, die auf diesen Seiten aufgrund ihres Umfanges nur auszugsweise wiedergeben werden können, ist die 860er ein wahrer, optischer Genuss.

Zum Glück hielt mich der vom Club beeidete Werksspion mit einer kleinen Fotoreportage auf dem Laufenden. So war ich, als ich die Ducati abholte, auf das schwer beeindruckende Ergebnis schon etwas vorbereitet. Sie stand inmitten einer besonderen Auswahl von Maestros Raritäten. Was für ein Erlebnis. Ebenso die Heimreise. Die Frage, ob früher wirklich alles besser war, stellte sich anfangs gleich mal durch den klaren, satten Anstieg der Drehzahlen, begleitet von dem dumpfen Auspuffklang. Die Landschaft zieht dabei mit geringer Aktivität am Schalthebel vorbei. Bis auf die zweite Schaltstufe, die oft nur mit Nachdruck und Gefühl einrastet, lassen sich die restlichen vier Gänge vorbildlich wechseln.

Hier kassiert das nicht mehr taufrische Getriebe ein kleines Minus bei der Punktewertung. Die Dämpfung des Vorderrades lässt das frühe Geburtsdatum des Motorrades kaum erahnen. Die beiden hinteren Koni - Federbeine zählen mit ihren gut siebzehn Lenzen noch zu den Jungspunden und bringen gegenwärtig auf den weichsten Stufen zusätzlich viel Komfort in die Fahrwerksabstimmung. Die hintere Trommel kann über den Standard der Siebzigerjahre nicht hinwegtäuschen, verzögert im Gegensatz zum Ausgangsniveau aber sehr ordentlich mit berechenbarem Verlauf. Vorne agieren die beiden Scheiben trocken mit klarer Rückmeldung vom Untergrund. Verwunderlich allemal, dass die Fahrwerksgeometrie damals so ausbalanciert auf den Reißbrettern der italienischen Konstrukteure entstand. Da wackelt nichts, souverän zirkelt die Ducati durch die Kurvenradien. Die montierten Avon - Roadrider harmonieren in empfehlenswerter Art und Weise mit dem ehrwürdigen Rahmen. Obwohl Maestro die breiten Reifen als Hemmschuhe für das unverfälschte, noch präzisere Fahrverhalten sieht. Mir fehlt dazu allerdings der Vergleich. Apropos, ein gewaltiger Unterschied war sofort zum bisherigen Startverhalten feststellbar. Bis auf einen unpassenden Kick, von mir selbst verursacht, haben die beiden Kolben bisher ohne irgendwelchen geheimnisvollen Rezepturen oder Beschwörungsformeln den Arbeitsmodus aufgenommen. Dazu verhilft auch ein kleines Detail, nämlich der Trittgummi für den Starter. Schon seit längerem wollte ich der rutschigen Metallrundung damit zu mehr Halt verhelfen, bei den Telefongesprächen, wo mich Maestro über den Stand der Dinge informierte, hatte ich allerdings immer wieder darauf vergessen. Umso mehr freut mich, dass ein zum übrigen Aufwand vergleichsweise harmloses Ersatzteil auch ohne Wunschäußerung die Servicearbeiten abrundet. Es sind wieder gute Zeiten.

Faszinierend, wie ein zweifellos mit viel Engagement gewartetes und modernisiertes Motorrad im vorgerücktem Alter nochmals in den Bereichen Funktionalität, Sicherheit und Leistungsfähigkeit durchstarten kann. Tatsächlich beginnt für die Königswellen - Ducati, seitdem sie einige Zeit auf Maestros Hebebühne zubrachte, eine neue Zeitrechnung. Umso fieser daher, als nach längerer Fahrzeit wieder Ölspuren hinter dem stehendem Zylinder zu erkennen waren. Der Ursprung der neuerlichen Ölspritzer gibt sich jedoch bisher noch nicht eindeutig zu erkennen. Bedeutet schlichtweg, dass noch einige Kilometer zur Klärung nötig sind. So ist es eben, das Leben mit einer Diva.

Gelegentlich stellt sich die Frage, weshalb man sich solchem Aufwand stellt. Eine klare, sachliche Antwort ist hierbei nicht zu erwarten. Altes Eisen macht dich weder jünger noch bringt es Vergangenes zurück, aber es ist einfach das Dolce Vita für die Seele.