

Einstellfahrt Oschersleben am 3.4.2009

Hartes Brot, Donnerstag um 14.30 Uhr pünktlich zu Hause weggekommen. Nach etlichen Staus und wenig Umwegen um 22 Uhr endlich in Oschersleben angekommen. Zum Glück sind viele Freunde und Helfer schon anwesend, die uns schnell beim Aufbauen und Abladen behilflich sind. Man hat sich schließlich den ganzen Winter nicht gesehen und so werden noch die Neuigkeiten ausgetauscht und vor allem Roberts restauriertes Hock-BMW-Gespann beäugt.



Wenn ich daran denke, wie Robert und ich auf ein Zeitungs- Inserat hin, in der Schweiz waren, um uns diesen Scheunenfund anzusehen, muss ich heute noch schmunzeln. Das Gespann stand bei dem Schweizer Besitzer in einer Scheune und war echt zugeschissen mit Hühnerkacke. Der Besitzer sagte uns, dass er bis vor 4 Jahren damit noch an Schweizer Oldi- Rennen teilgenommen hat und aus gesundheitlichen Gründen jetzt nicht mehr kann. Leider wusste der Besitzer wenig über die Historie und man wurde sich über den Preis nicht einig. Monate später fuhr Robert mit seinem Vater nochmals in die Schweiz, um das besagte BMW-Kneeler-Gespann, doch zu kaufen. Erst später stellte sich heraus, dass es sich um ein von „Hock“ gebautes Gespann handelt. Hut ab Robert! Das Gespann sieht wieder aus wie es sich gehört!



Die Nacht war kurz und kalt.

Am Morgen, nach einem kurzen Frühstück, begaben wir uns erstmal zur Fahrerbesprechung und zur technischen Abnahme mit unseren Oldies. Nachdem diese Hürde genommen war, versuchten wir, die alten italienischen Divas zu starten! Wer Königswellen-Ducatis kennt, weiß, dass das in Schwerstarbeit ausartet! Das Motorenöl war bei +4 Grad morgens so zäh, dass viele Versuche mit Startmaschine und anschieben scheiterten. Bernd war vom Anschieben so fertig, dass er auf dem Bordstein saß und eine Auszeit brauchte!



Tja, Bernd, was hast du denn den Winter über gemacht?

Mit einigen Tricks bekamen wir die alten italienischen Divas doch zum Laufen! Als dann die Ducati-Motoren liefen und „langsam“ auf Betriebstemperatur kamen, zickten sie auch nicht mehr und wollten nur GAS! Es war an der Zeit, auf die Rennstrecke zu fahren!



Sven steht mit der 250er Duc am Vorstart. Hoffentlich hält alles!



Ich hatte über den Winter einen erworbenen Mach 1 Motor überarbeitet und in die 250er eingebaut.

Das Wetter war super! Sonnenschein pur aber immer noch recht frisch. Nach meinen Anweisungen fuhr Sven die Maschine auf der Rennstrecke warm. Wir (Bernd, Conny und ich) standen auf dem Hügel und beobachteten Sven und seine Mitstreiter auf der Rennstrecke. Nach zwei Runden war ich entspannt. Sven fuhr verhalten und es machte Spaß zuzuschauen. In der dritten Runde passierte dann das Malheur. Wir sahen wie Sven nach einer Rechtskurve beschleunigte und dann plötzlich, nach unten schauend, ausrollte. Ein Streckenposten war gleich zur Stelle und sie parkten die Duc in einer sicheren Zone. Scheiße!!! Dachte ich. Was ist los mit dem Motor! Bernd und ich mussten uns nun selbst für unseren ersten Trainingslauf mit dem Duc-Gespann fertig machen, da wir direkt im Anschluss fahren.

Auch im Gespann hatte ich im Winter einen von mir präparierten 900er SS Motor eingebaut und dieser sollte hier seine Uraufführung haben.

Das Gespann sprang nur widerwillig an und es dauerte einige Zeit, bis er richtig rund lief. Wir standen mit gemischten Gefühlen am Vorstart. Wird es uns etwa genauso gehen wie Sven? Als die Startampel auf grün schaltete, konzentrierte ich mich nur noch auf das, was kommt. Die ersten zwei Runden fuhren wir noch sehr knöchern. Der Winter war lang!

Von Runde zu Runde wuchsen wir wieder zu einer Einheit zusammen. Der Motor hatte unten raus spürbar mehr Dampf. Ich drehte den Motor nicht über 6000 U/min und Bernd und Ich turnten uns warm.

In der letzten Trainingsrunde schlug mir Bernd in die Rippen und zeigte aufgeregt auf den linken Motordeckel. Da nebelte das Motoröl raus! Der Stopfen zur Zündung hatte sich verabschiedet. Bernd schaltete schnell und hielt das Loch mit dem Handschuh zu.

Es war die letzte Runde und wir fuhren zurück ins Fahrerlager. Zuerst sprachen wir mit Sven. Er schilderte uns den Vorgang mit der 250er Diva folgendermaßen:

„Der Motor lief prima! Nach der 2.ten Runde wurde er kurz laut und blockierte. Danach bin ich mit gezogener Kupplung von der Rennstrecke runter. Ich habe ihn nicht über 6000 U/min gedreht!“

Ich sagte zu Sven, dass er alles richtig gemacht hatte.

Nachdem wir dem Gespann erstmal einen neuen Zündungsstopfen spendiert hatten, begaben wir uns auf die Fehlersuche an der 250er. Zündkerze raus, die beiden Ventildeckel runter, Motor mit eingelegtem 5.ten Gang am Hinterrad durchgedreht. Beide Ventile arbeiteten sichtlich. Da uns schon mal ein Ventil abgerissen war, dachte ich als erstes hieran. Doch es kam schlimmer...

Nach weiterem Durchdrehen des Motors am Hinterrad und einem Blick durch das Kerzenloch, war kein Kolben sichtbar. Nun war alles klar. Diagnose: Pleuel abgerissen!

Wie sich nach der Zerlegung des Motors zu Hause herausstellte, war das Pleuel unterhalb des Kolbenbolzens abgerissen. Es zeigte sich eine alte Anbruchstelle, die durch den letzten Einsatz brach. Vorher hatte ich die Kurbelwelle und das Pleuel einer genauen Sichtprüfung unterzogen. Es waren keinerlei Schäden sichtbar. Allerdings handelte es sich nicht um ein originales Ducati- Pleuel, sondern um ein BMW-Messerpleuel (vielleicht ein Nachbau), dessen Herkunft nicht eindeutig ist. Jedenfalls war der Motor als ich ihn kaufte, in einem passablen Zustand. Dinge, die mir von Anfang an nicht gefielen, tauschte ich aus. Der neu gefertigte Kolben war nach dem Pleuelabriss total zerstört. Weiter waren die Zylinder-Laufbüchse, die Motorlager, ein Getriebe-Zahnrad und eine Innenwand des Motorgehäuses durch das ab gerissene Pleuel zerstört. Wenigstens hatte der Zylinderkopf nichts abbekommen.

Aber trotz allem war wichtig, dass Sven bei dieser Aktion nicht gestürzt war! Das Andere lässt sich wieder reparieren.

Nachdem wir Bernd's „Arbeitsplatz“ den Seitenwagen vom Öl befreit hatten, füllten wir Öl nach und kontrollierten alle wichtigen Teile und Schrauben. Bernd im O-Ton: „Jetzt brauch ich die Kombi wenigstens nicht mehr zu fetten!“



Nun stand unser nächster Trainings-Törn an und wir begaben uns auf die Rennstrecke.

Wir absolvierten die anstehenden Trainingsläufe ohne Probleme. Der Motor ging gut und wir hatten durch das bessere Drehmoment eine entspannte Fahrerei im Vergleich zum 750er Rundmotor. Nicht das der 750er schlechter ist, nein, der geht wie Sau (Leistung zwischen 6000 – 9000 U/min, der 900er geht zwischen 4000 und 7500 U/min).

Fazit: Es war bis auf den Wehrmutstropfen 250er Duc wieder ein geiler Tag bei schönstem Wetter in Oschersleben.

Zum Schluß waren wir alle so „Rehbraun“ wie die Kerzenbilder der beiden Divas!