

Bad Boys Toys... oder „das kleine Schwarze“

...ein Schelm, der bei dieser Überschrift Böses denkt, denn den Worten „das kleine schwarze“ folgt das Substantiv „Monster“.



Ducati M 900 „Monster“, 1997

Ich hatte ja schon versprochen, die Fotos der fertig gestellten 97er M 900 nachzureichen. Das Aussehen dieser Bologneserin ist eine Sache. Die Andere kann man nur erahnen.

Die Andere ist es nämlich, dieses Viech zu fahren. Ich habe in meinen nun 36 Jahren Motorradpraxis mehrere hundert der unterschiedlichsten Motorräder unter dem Allerwertesten gehabt, aber sowas wie das ? ... Nein. So etwas noch nicht .

Klein und kompakt erscheint das schwarze Biest, dem ich einen eigenen Namen verpasst habe, den ich aber aus Respekt vor der holden Weiblichkeit hier nicht wiedergebe. Und gefühlt komme ich mir mit meinen 193 cm nicht zu groß auf dem kleinen „Bänkle“ der Roadster vor, vermutlich sieht das aber von hinten aus wie „Arsch auf Rädle“ und von der Seite, naja, lassen wir das lieber. ☺

Vorne der „Arbeitsplatz“: Ein runder Tacho, ein paar Lämpel, die notwendigsten Schalter, ein Zündschloß – das war’s.

Die Standard-Spiegel sind durch Rizoma - Lenkerendspiegelchen ersetzt, die man – so man darin auch etwas erkennen will – sinnvoller Weise wieder nach oben montiert, einfach links und rechts wieder tauschen. Eine schmale, leicht gekröpfte roadbar, mehr braucht kein Mensch.



„Arbeitsplatz“: Minimalistisches „All you need is there“ - Cockpit

Gedanken wie bei meiner BMW K 1100 LT, wo man evtl. neben den Schaltern für Griffheizung und Scheibenhöhenverstellung, der Lenkerfernbedienung für die Quattro - Musikanlage und die Kartenlese - Innenbeleuchtung noch das Navi anschrauben könnte und ob eine Mikrowelle ins rechte Seitenfach der Riesenverkleidung passt - das alles spielt hier keine Geige.

Hart, laut, pur, böse und brachial, das ist die Devise für diese roadster.

Knobelbecher, Camouflage – „Ebfstehlers“ - Hosen (altdeutsch für „cargo“), die alte Bomber-Lederjacke aus der Mottenkiste und eine braincap gehören eigentlich dazu.

„Mann – sammler – komm wieder runter und stülp Dir wenigstens einen Integralhelm über die grauen Haare und das alte Gesicht, am Besten mit verspiegeltem Visier...“

Roadster... Göttlich aussehen, teuflisch abgehen, tierisch anmachen, so habe ich das in einer Testüberschrift gelesen und so in etwa das hatte ich bei der leichten Umgestaltung der Duc im Auge.

Dem bereits gekürzten Heck eine knappe LED-Rückleuchte (E-Prfz) verpasst, 100 Quadratcentimeter Riffel - Alu tragen das 97er Monster-Kennzeichen und der Rückstrahler kommt auch noch dran. Versprochen. Meine Bikes sollen gerne extravagant , aber technisch sauber und vorschriftsmäßig sein.



Sonnige Aussichten Mitte August

Den Rest geclent, Kabel vergraben, das gebrochene Schutzblech kurzerhand zersägt und neu gestaltet, die Beulen gezinnt und geschliffen, Schalldämpfer abmontiert, gerichtet und neu einjustiert. Die Rizoma - Spiegelchen wie gesagt umgedreht, den gleichnamigen offenen Kupplungsdeckel abgeschraubt und geschrubbt, das Motorengehäuse ebenfalls.

Felgen und Kette, Rahmen und Schwinge, putzen, putzen, putzen. Berge von Lappen und 4 Dosen Bremsenreiniger später waren wieder Spuren des einstmaligen Motorrades zu erkennen.

Öl und Filter neu, Zahnriemen gecheckt – fertig. Fast fertig, denn die Baumarkt-Sprühdosen-Lackierung soll über den Winter vom Fachmann richtig gemacht werden. Okay, das Keiti - tankpad mit dem Hackebeilchen – Monstergeist - das musste einfach sein.

Für den Rest und die Feinarbeit ist im Winter Zeit. Jetzt aber will ich die Saison noch nutzen und dieses Ding er-fahren.

„**Fahren**“... endlich !

Vorher aber kommt: „**Anlassen**“.

Choke auf halber achte, Schlüssel rundrehen, hurra, es leuchten Lämpchen... und jetzt den roten Knopf drücken.

Zunächst passiert Bruchteile von Sekunden lang nichts, dann quält der Anlasser den ersten der Bierkrug-großen Kolben des 905 ccm - Motors über OT, etwas Gas, der Vauzwo brüllt auf und mit vor Entsetzen aufgerissenen Augen drehe ich den Zündschlüssel zurück.

Was zur Hölle war das ?

Ich hänge am Telefon, noch immer voller Bängen, am anderen Ende mein Freund Roland, seines Zeichens Spezialist für Motorräder aus dem Land der Azzurri.

„Jo mei“ (irgendwie klingt der bayerische Dialekt hier beruhigend) „hert sich dees ô, wia wannst an Blecheimer voll rostiger Schraum schüttelst ?“

Genau so hört sich das an.

„Dann is ois in Ordnung. Dees muaß so sei. Droggnkubblung mit offnem Deggl.“

Der Roland kennt sich aus, das muss man ihm lassen.



„Schepperbüchse“ Rote Aluglocke mit offenem Rizoma Deckel

Dennoch... ich traue dem Frieden nicht wirklich, nachher schaut der Erwin noch vorbei, der Motorenguru schlechthin.

„Hi Erwin, des Monschterle isch fertich“. Erwin wiegt den Kopf „Lass hören!“ Ich drücke den roten Knopf. Raffiniert wie ich bin, habe ich die Duc so hingestellt, dass man sie nur von der linken Seite sieht. Die Kupplung sitzt rechts. „Aha“ meint der Maschinenbauingenieur, furtrocken wie üblich - „Trockenkupplung“ und ich gebe mich geschlagen.

Ich nehme den Choke ein wenig raus, ein kurzer Dreh am Gas „BRAMMMMM“ – hastig werden oben im Haus die Fenster zugeworfen. Es dauert keine Minute bis die Holdeste der Holden vor der Garage steht und die Fäuste in die Hüften stemmt: „Seid ihr komplett übergeschnappt?“ will sie wissen, „was macht ihr denn für einen Lärm...“

Schatzi hat ja ein sonniges Gemüt, was die zweirädrigen Spinnereien des Herrn Gemahls anbelangt, aber was zuviel ist, ist zuviel. Hier hilft jetzt nur diplomatisches Geschick:

„Das muss am Hall in der Garage liegen“, beruhige ich die Liebste, die sich mit einem vernehmlichen „pffft“ zurückzieht und ich weiß genau, dass sie mir kein Wort glaubt.

Immerhin knappe 100 Dezibelchen darf die Ducati im Fahrbetrieb freilassen und dass sie das schafft, daran bestehen nicht die geringsten Zweifel.

Letztlich werden die Herren Ingenieure, die den Leovince – Schalldämpfern das E – Prüfsiegel verpasst haben, aber auch gewusst haben, was sie da tun.

Die Leovince SBK sind nicht nur deutlich vernehmlich, sie sind vor allem federleicht, ich hatte sie ja abgeschraubt, um sie von Kratzern zu befreien und zu polieren und war überrascht. Nur noch runde 190 Kilo bringt das durch einige Echtcarbon -Teile zusätzlich erleichterte Moppedle noch auf die Waage und jetzt muss sich zeigen, ob die anderen Werte den Dezibeln das Wasser reichen können.

Ich bin da verwöhnt. Schon meine 800er Boxer BMW schiebt mit ihren 50 PS gut aus dem Keller, um nach oben dann abzufallen. Die 139 PS starke 91er Kawa ZX 10 reißt einem ab 7000 Touren gefühlt die Arme aus, und der 1100er Motor der ebenfalls frisch aufgebauten Kawasaki 95er GPZ 1100 Horizont, ein mittels 38er Keihins auf Kellerdruck getrimmtes ZZ-R Aggregat, schiebt mit gewaltigem Drehmoment von unten, dass es dem Deifi graust. Was aber kann das Monster?

Der Motor der kleinen Schwarzen ist warm, die Zahnriemen überprüft, der Ölstand stimmt, jetzt gilt:

Am Ortsausgang stehen die Drosselklappen der beiden Mikunis waagrecht und man beginnt zu ahnen, wie sich ein Golfball beim Abschlag fühlt. Nicht nur von Form und Farbe des Untersatzes gleicht der Ritt auf dem Urmonster dem auf der

berühmten Kanonenkugel. Schon kommt der nächste Flecken und erbarmungslos beißen die Brembo-Zangen vorne in die 320 mm – Monsterscheiben.

Der Drehzahlmesser ist tatsächlich überflüssig. Mit unwilligem Schütteln vermeldet der Motor, dass bei 50 km/h der zweite Gang angesagt ist und nicht mehr der dritte.

Nach oben raus lässt der Schub geringfügig nach, um sofort nach Einlegen des nächsten Ganges wieder voll da zu sein.



Monströs diabolisch: 180er Pirelli Diablo auf Brembo-Felge und Leovince SBK mit E-Prüfzeichen ! ☺

Brachial reißt die frisch gereinigte Antriebskette den 180er Schluffen dann wieder nach vorne, zwei kleine Wölkchen blasen aus den LEO-Tröten und eine gute Freundin, die das auf ihrer Honda hinterher fahrend beobachten konnte, war der Meinung, dass die eine oder andere Harley da noch einmal zum Gesangsunterricht müsste.

Ein breites Grinsen ist in mein Gesicht gezimmert, als ich die Kleine auf dem roten Teppich der heimischen Garage zwischen der BMW K 1100 und der nun wohl weichen müssenden Honda NTV 650 ins Eck quetsche.

Der Begriff „Hammerteil“ hat eine für mich neue Dimension erlangt.