

IOANNONIS PASSIONEN

Es gibt **DUCATI-HÄNDLER**, Ducati-Werkstätten und neuerdings auch Stores. Eine Welt für sich ist das Refugium von Vater und Sohn Ioannoni in Ingolstadt. Wer dort war, kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus

TEXT UND FOTOS: DR. PHIL. JOCHEN WAGNER

Schon der Blick durch die Fenster in die Werkstatt ist eine Schau. Sauber aufgebockt steht ein Kleinod neben dem anderen. Gleich vorne eine Rennmaschine, mit wuchtiger Öhlins-Gabel in massiven Magnesium-Brücken, radial angeordneten Brembo-Bremszangen. „Ja, diese ehemalige Werks-Ducati haben wir einem Kunden besorgt“, so der Juniorchef Mario Ioannoni später drinnen. Den Superbike-Motor zielt unten an der Ölwanne noch ein kleines Magnesium-Wännchen – für die Ölversorgung bei extremen Beschleunigungen.

Gleich daneben noch ein privates Rennerle im Tricolore-Design von Ducati Corse. Ihm zur Seite ein weiteres Liebhaber-Schnäppchen: „Frankie“ Chilis Superbike-Ducati von 1996 mit der Startnummer 7, nicht eben billig oder langsam. Und doch sind seither ein paar Evolutionsstufen durchschritten zum neuen Triebfling, dem Testastretta, dem „schlanken Kopf“.

Laut offiziellem Ducati-Buch von 2001 firmiert nun Claudio Domenicali als Technikchef.



Inspirationsquelle. Dieses ausnehmend seltene Stück aus Gallarate zählt zu den Lieblingsspielzeugen des Hausherrn

Doch der aktuelle Wundermotor ist noch Werk des genialen Konstrukteurs Massimo Bordi, bis Ende 2000 über zwei Jahrzehnte im Bologneser Stammwerk neben Franco Farnè und Gianluigi Mengoli der federführende Schöpfer der modernen Ducati-

Quattro-Valvole-Desmodromik-Motoren.

Über diesen Generationswechsel weiß man im Hause Ioannoni gut Bescheid. Kommentare? Fehlanzeige. Der neue, unglaublich kräftige und seidenweiche propulsore bicilindro spricht für sich. Die 999 R bringt den „Pomponi“ auf die Straße, Hodgson, Xaus und Toseland treiben ihn diese Saison um die Superbike-Circuits.

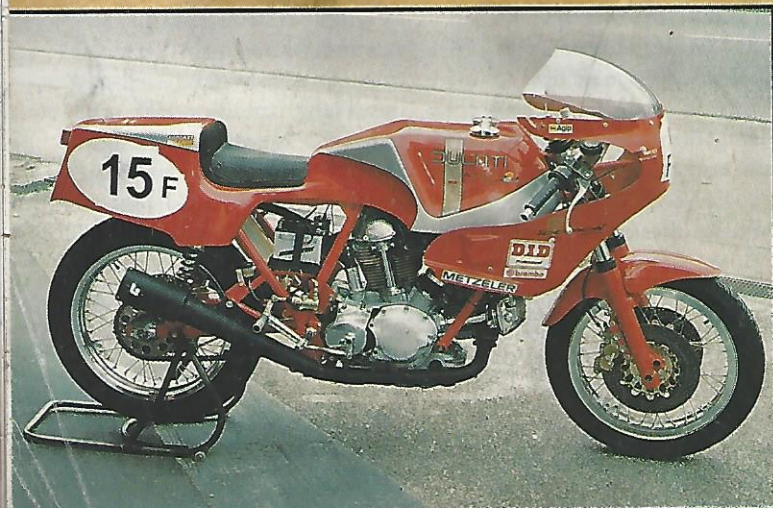
Kein Wunder, dass auch in der Ingolstädter Ducati-Meccanica zwei nagelneue 998 R zu sichten waren, eine freilich ruckzuck schon wieder umgebaut. Der Kunde, oder soll man besser sagen „der Süchtige“, hat sich für einige weitere Tausender gleich ein paar feine Zutaten spendiert. Angefangen von der 19er Brembo-Radialpumpe bis über Karbontank, Magnesiumräder, Antihopping-Kupplung und Karbonauspuff. Mit Termigoni-Töpfen und Chip dürfte der

Motor, vorab weiterer Tuningmaßnahmen, schon gute 145 PS bringen.

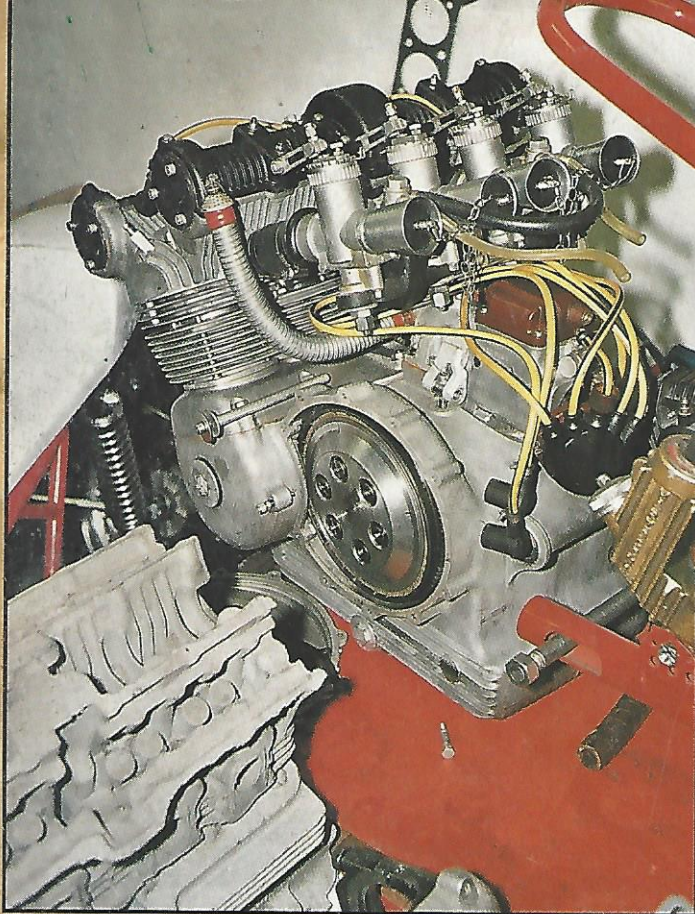
So ist der selige Ducatist am verschneiten März-Wochenende 1000 Kilometer durch Frost und Dreck gezittert, um vor den Osterferien noch den ersten Kundendienst gemacht zu bekommen. Zu Ioannonis Pflege kam gleich der Strip. Runter mit allem, was der TÜV für die Straße fordert und per Hänger auf südliche Rennstrecken. Dort frönen, so Giuseppe und Mario Ioannoni, etliche Klienten ihrer Konfession. Die Adresse in der Ingolstädter Schillerstraße ist ihr kleines Mekka.

SCHATZKAMMER

Italophile Pilger finden sich in einer Fundgrube an Kostbarkeiten wieder. Durch die Geschichte der Firma Ducati zeugen die Maschinen von den jeweiligen Entwicklungsepochen. 2001 feierte man das 75-jährige



Fertig machen fürs nächste Clubrennen. Hochpotente Königswellen-Racer werden in Ingolstadt für den nächsten Lauf wieder fit gemacht



Aus unergründlichen Quellen. Gussrohlinge für die Instandhaltung extrem rarer MV Agusta-Renner tauchen bei den Ioannonis wie selbstverständlich auf

Firmenjubiläum, gekrönt vom zehnten Titelgewinn der Superbike-Weltmeisterschaft. Boxengassenflair haben sie alle, eine 250er Einzylinder-Duc, im Verein mit der gelben 750T von 1971, einer silbernen, mit grünem Zierstreifen verzierten 750 SS im Imola-Design der legendären Königswellenmaschine von Paul Smart 1972, einer 900er NCR-Rennmaschine, allesamt noch mit dem runden Motorgehäuse, einer 888er SP-5 und der 1999er Maschine von Carl Fogarty.

Die Aura futuristischer Geschwindigkeitskunst umweht auch die Mondial, Gilera und Moto Guzzi Falcone. Auch eine von den 1999 aufgelegten 750er MVs aus der Serie d'Oro fehlt nicht. Bildschöne Dokumente des mechanischen Zeitalters, dem 20. Jahrhundert, in dem der Motor die Welt erobert hat, sind die schmucken Geräte alle. Vertreten ist die gesamte Modellpalette aus Borgo Panigale. Aber am meisten dreht sich doch um die 916er-Modelle, dicht gefolgt von der Monster-Reihe, weniger schon die Sporttourer ST2 und ST4, eher mäßig gehen die neueren SS-Modelle.

Im Separée neben der Hauptwerkstatt schraubt Senior Giu-

seppe Ioannoni an ganz besonderen Raritäten. Ins Auge sticht ein roter Ducati-Rahmen. Nichts Geringeres als eine echte 900er TT-Mike Hailwood von 1978 wird da neu aufgebaut. Kunstvoller Sandguss das Motorgehäuse, vom Maestro ebenso ehrfürchtig präsentiert wie die geschmiedete Kurbelwelle des Triebblings in Händen. Was für

ein Werkstück, fein gewuchtet, Pleuel und Wangen poliert, pure Präzision. Die feinen Unterschiede halt.

Neben einer 500er Grand Prix MV-Agusta, sie gehört dem Sammler Willi Marewski aus Frankfurt, harrt noch eine weitere Dreizylinder-MV der Jahre 1964 bis '67 ihrer Renaissance. Ähnlich begehrtestenswert Ioannonis private Vierzylinder-MV, ein Vierventil-Motor mit 860 ccm und gut 85 PS. Auf der Werkbank noch ein Motor, extra klassisch aufgebaut mit dem teilbaren Bankett. Ein Kunstwerk wie dieses Aggregat auch die handgezogene Vier-in-Vier-Auspuffanlage, die freilich stammt aus der italienischen Heimat.

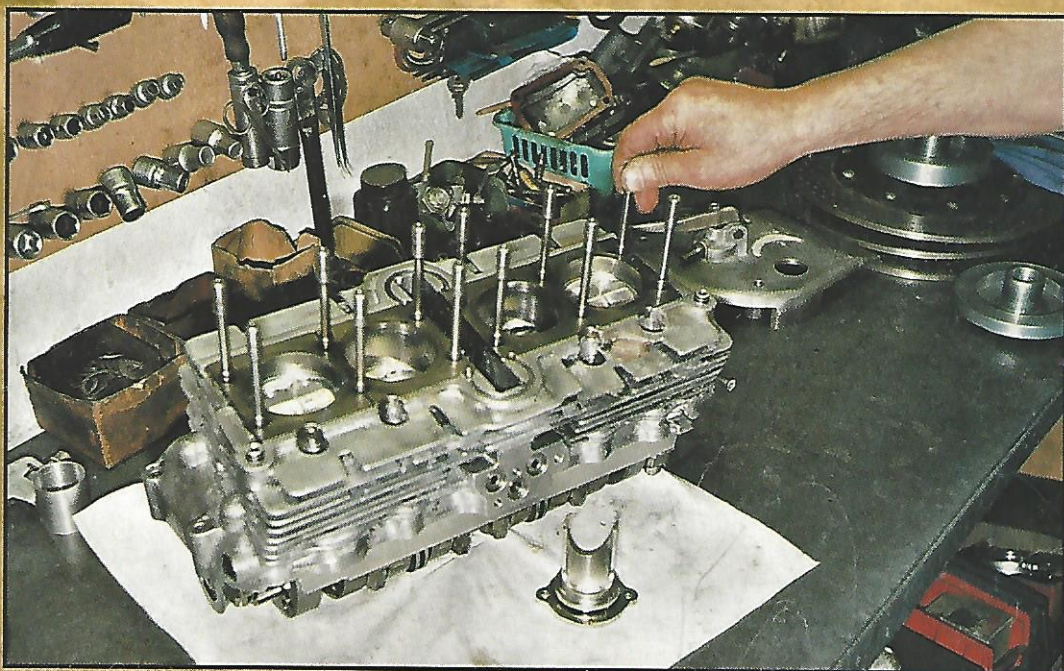
Und da wird etwas deutlich von der Atmosphäre in dieser Werkstatt. Schöne Einzelstücke gibt es woanders ja auch zu bestaunen. Hier sind es die Hände, aus denen eine mechanische Passion spricht. Anders als mit Worten und Zahlen, mit denen wir die Welt symbolisch bezeichnen, kommunizieren die fünf Sinne intensiver mit der Welt. Im Griff des Mechanikers nach den Dingen lebt etwas vom unmittelbaren Kontakt mit den mannigfaltigen Stoffen. Man riecht es förmlich: es dreht sich alles um Material, Form und Kraft. Jeder Winkel erzählt hier von einer Intimität, mit der Metalle, Legierungen und Werk-

stücke behandelt werden. Tröstlich streift einen die Ahnung von lebendiger Arbeit.

NOMEN EST OMEN

Ioannoni, Schillersstraße. Ein Kunstwerk, wo aus der Zerstückelung unendlich vieler, aber lebloser Teile ein mechanisches Leben im Ganzen sich bildet, so beschreibt Friedrich Schiller schon 1795 die instrumentelle Kunst. Sie gleicht einer sanativen, einer heilenden Praxis. Wie Therapeuten aus einer zersplitterten Seele ein passables Ich zu bilden versuchen, so schraubt der Maestro aus einem Kosmos explodierter Teile wieder eine bolternde mechanische Skulptur zusammen. Konstruieren hat einen Reiz, Reparieren einen Zauber. Vielleicht steckt im Begehren nach dem perfekten Motorrad das Inkognito vom unversehrbaren Leib. So reparabel wie ein mechanisches Räderwerk sein und nach Jahrzehnten wieder wie neu, funktionstüchtig wie am ersten Tag loslegen, das ist ein Menschheits Traum. Vielleicht durchströmt den Bastler ja eine ähnlich satte, stolze Zufriedenheit über seine kreierte Wunschmaschine wie einst den Schöpfer über seine Schöpfung.

Ioannonis Stoffhunger und Formensucht jedenfalls stecken an. Teile und Werkzeuge wohin man schaut in seinem mechani-



Mechanisches Hexenwerk. Zylinder-Kurbelwellen-Bankett einer Vierzylinder-MV Agusta. Nicht nur bei solchen Exklusivstücken sind begnadete Schrauberhände gefragt



Italo-Gebrauchsklassik. Die Moto Guzzi Falcone mit außenliegender Schwungscheibe. Seelenmasser nach hektischen Tagen

schen Labor. Kistchen, Schüben, Kartons, Schatullen, alles ein mit Teilen gefüllter Mikrokosmos. Da, unter einer Wolldecke noch ein Unikat, dort etwas Unbekanntes. Nie Gesehenes, nur vom Hörensagen Gewusstes, hier kann man es anfassen, und auch hören, den Sound, mitunter fühlen.

Schauen, schrauben, fahren und wieder von vorne, das ist der Zirkus, der Kultus, vielleicht Religion – aber keine zum Abheben, nein, schon auf dem Boden bleiben, wie rasant auch immer: „religio“, Rückbindung ans sinnliche Material statt immer virtueller zu werden.

INSTRUMENTELLE POESIE

Ohne Form keine Materie, ohne Materie keine Form. Schillers Bonmot könnte ein Credo der Ingolstädter Zweiradenthusiasten sein. Die Ioannonis sind Mechaniker, genaugenommen Poeten. Das kommt von poiein, griechisch „machen“. Und ihr Laden mit seinen Gerätschaften macht an zum selber Machen, zum Fahren, stiftet an zur Erfahrung, drinnen in der Garage wie draußen auf dem Asphalt. Ducatisti, das sind Leute mit einem gewissen Schlag. Das sind nicht einfach Kunden, die eine Ware abholen, sondern Teilhaber einer Leidenschaft.

Die mechanische Passion, und mechanos heißt im Griechischen soviel wie „selber tüchtig, agil“ sein, ist eine ausgesprochene, dezent neurotische Liebe zu den Dingen. Die mechanische Passion, das ist das Lebenselixier der Marke aus Bologna. Nicht

das Logo, der Logos entscheidet, der Geist, ob er begeistert oder nicht. Nicht die Accessoires sind's, so Mario Ioannoni, auch wenn das heute zum Marketing gehört, ein ganzes Universum über die Klamotten und vom Regenschirm bis zu Kartoffelchips „markentreu“ feilzubieten. Nein. Vor dem Sortiment kommt immer noch das Ding, das mechanische Trumm. Man weiß hier, so der Senior, wie sauer sich mancher seinen Traum vom Munde abspart. Der Mensch lebt nicht vom Brot allein. So zählt denn nicht nur, wer viel zahlt. Wer so ein Ding hat, der gibt es auch nicht gleich wieder her. Es wird gepflegt, verbessert, ein wenig anders lackiert, vielleicht getunt, es gibt ja für jeden

etwas Individuelles, womit er seine Dynamogramme in die Welt schreibt. Derart bringt die mechanische Poesie ganz widersprüchliche Motive zusammen: der sinnliche Stoffhunger will permanente Veränderung und stillt sich im Flow motorisierter Selbstbeweglichkeit. Das vernünftige Formstreben wünscht bleibende Dauer und die erfüllt sich im glücklichen Gleichmaß des zeitlos schönen mechanischen Geschöpfes.

Was Schiller von der ästhetischen Erziehung des Menschen zum Lesen hinterlassen hat, hier in der Werkstatt wird es anschaulich konkret. Der Mensch will, dass seine Gestalt Leben und sein Leben Gestalt sei und wo wird dies ästhetisch spürbarer, wenn nicht im Zusammenwirken von Produkt und Stimmung, dem Gefühl der Schönheit? „Denn um es endlich einmal herauszusagen, der Mensch spielt nur, wo er in voller Bedeutung des Worts Mensch ist, und er ist nur da ganz Mensch, wo er spielt“.

SÜCHTIGE UND DEALER

Vor lauter Schwärmen mag nicht vergessen sein: es ist viel Arbeit, die in den schönen Spielzeugen steckt. Vor über 40 Jahren, 1960 zog es Ioannoni, gebürtig aus Teramo, am Fuße des Gran Sasso zur Adria hin gelegen, fort. Als guter Mechaniker, wie sonst

hätte man ihm edle MVs und Alfa Romeos anvertraut, fand er auch in Deutschland schnell Arbeit.

Mitte der Siebziger hat er sich selbständig gemacht, mit Moto Guzzi, Ducati und auch Alfa Romeo. Heute ist er, was die geschäftliche Konzession anbelangt, quasi Purist, offiziell nur noch Ducati-Händler. Engagement und Erfolg sind hier gut beieinander. Aber über den messbaren, deutlich überdurchschnittlichen Marktanteil, spricht man ebensowenig wie man aufs Foto wollte. Aussagekräftig genug sei das Nichtmessbare, das Fluidum, der Ruf, was von Mund zu Mund geht. Für die Ducati Meccanica zählt Vertrauen. Aus einem Radius von 500 Kilometer kommen die über 500 Kunden, aus Salzburg geadeso wie aus Frankfurt. Sie fahren mitunter, wie der Hausherr, einen flotten Stil. Freilich war die werthe Gemahlin, bevor sie Mutter zweier Kinder wurde, zuerst auf der Rennstrecke unterwegs und hat den Juniorchef inspiriert.

1990 war das, zunächst mit einer 750 F3, dann einer 888 SP4, mit Gianfranco Falappa-Kombi, wenn sie schon zufällig passt. Das wirbt für viele Spezialumbauten, meist aus der 916-Reihe, vom kleinen Einmaleins bis zum Hohenlied der Veredlungskuren. Da kommen schon mal 60 000



Stück für Stück. Vollständiger Neuaufbau einer Königswellen-Ducati. Zielsetzung: Besser als neu



Originales Weltmeistermaterial zum Anfassen und Staunen. Die Ioannonis haben offensichtlich einen guten Draht ins Bologneser Stammhaus



Ducati-Viertentiler werden von vielen Kunden nur noch auf der Rennstrecke bewegt. In Ingolstadt gibt's die Teile mit dem magischen Ex davor

Euro für eine extreme SPS eines Passionisten zusammen. Die neue Maschine ist halt vielen nur ein Ausgangsprodukt, der Rohling zum Präparieren. Der wahre Ducatist ist süchtig, und die Ioannonis sind sein Dealer. Was ein rechter Treiber ist, der pfeift auf Firlefanz. Hauptsache, das ItaloTier hat Kraft und liegt satt auf der Straße. Es ist die Freude am Schein, die Neigung zum Putz und zum Spiele und eben das schöne Ding verleiht geselligen Charakter, so nochmals der Dichter.

MOTORRAD-PHILOSOPHIE

Eben wurden ein paar neue Slicks aufgezogen. Die Osterferien riefen gen Süden auf eine der vielen Rennstrecken im Heimatland. Aber auch wer hier bleibt, muss nicht kerzengeradeaus herumstieren. Die fränkische Alb, das Altmühltal oder die Holledau – um Ingolstadt herum hat's genug Kurven. So gesehen liegt die Bologneser Filiale Ioannoni quasi in Norditalien. Am ersten Mai-Wochenende ging's nach Oschersleben, wo mitsamt der Chili-955 und Foggy-996er Pierfrancesco Chili selbst (er pilotiert heuer eine NCR-Ducati aus Bologna in der Superbike-WM) sich angekündigt hat.

Ja, man hat exzellente Kontakte ins Bologneser Stammhaus. Wer etwas ganz Ausgefallenes braucht, der kennt diese Adresse. Alte Freundschaften sind das, auch Geschichten vom Personalwechsel unten im Süden und Ansichten über's moderne Marketing. Erst die Substanz,

dann die Performance. Es muss nicht alles zum Ducati-Store werden. Pomp ist deplaziert. Die Corporate Identity lässt sich nicht über Logo und Outfit verordnen. Wer gewinnt die Herzen? Das dauert Zeit, das braucht Beziehung. Ob das Gesetz der Zeit, immer mehr, höher, schneller, weiter dazu passt?

Modellkonstanz und Werterhalt, das erwarten die Liebhaber auch. Das war vor 25 Jahren so, als man die Königswellenmotoren noch etwas öfters neu lagern musste, und das ist auch heute noch so, wo die Fertigungsstandards und Qualitätskontrollen ein hohes Maß an Zuverlässigkeit geschaffen haben. Musste nach der beliebten und ausgereiften 200er SPS gleich die 996 R, kaum war die da, schon die 998 R kommen?

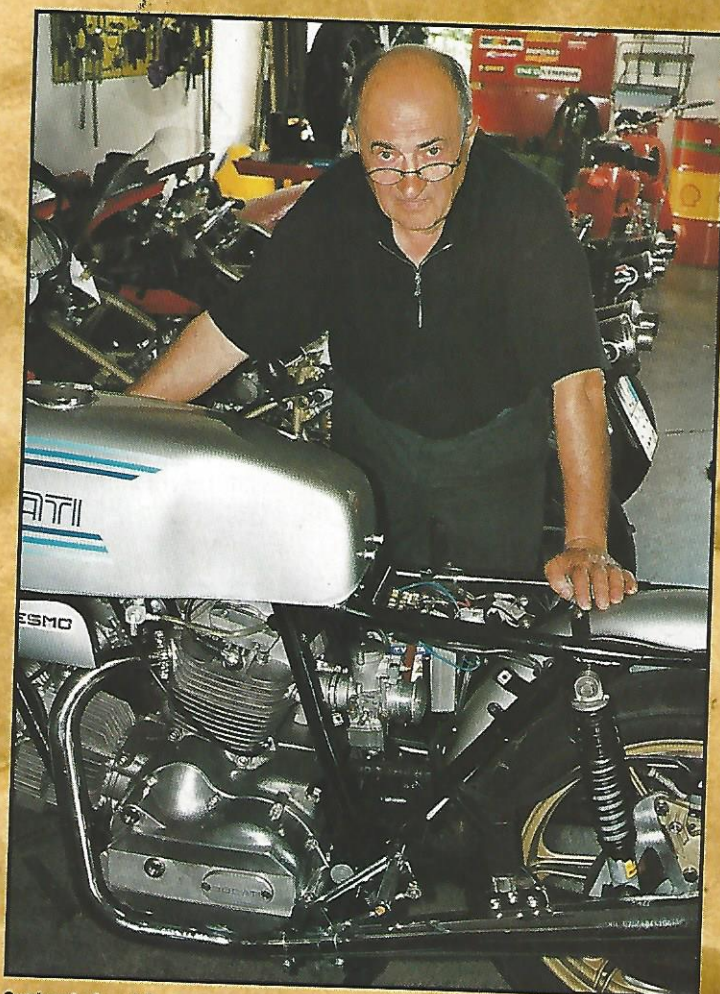
Es scheint, auch in Bologna zwingt der Markt zum Wettrennen. Ab wann geht der Profit auf Kosten des Profils? 40 000 Ducs 2001. 50 000, 60 000 heuer, bald schon 100 000? Noch sind es zwei Zylinder in 90 Grad-Anordnung. Doch schon der GP-Vierzylinder siegt. Wieviel hält der Mythos aus, bevor er an seinen Stückzahlen stirbt? Das Maß der Dinge in Bohrung x Hub ist derzeit 104 x 58,8 mm. 999 ccm und das Märchen von 1001 Nacht? Ducatisti sind Leute von gestern, konservativ, sie frönen lieber der Beschleunigung des Leibes statt vorm PC der des Geistes im Internet. Es muss was zum Anlangen sein, und es muss brollern, drehen, sausen zum Kurventanz. Ein Spiel auf Leben und Tod. Ja, man weiß es.

Weiß man es wirklich? Wissen wir's wirklich, die wir im Theater Agon, dem Wettlauf mit Zeit und Raum, den mechanischen Gazellen huldigen?

So geht man selig aus der Werkstatt heraus wie aus einer Bastelstube der Kindheit. Was ist das bloß in uns, das uns anscheinend Dinge leichter lieben lässt als Menschen? Weil die Dinge sich leichter fügen, nie

widersprechen, alles mit sich machen lassen, eben das aus ihnen herauskommt, was wir zuvor in sie hineingesteckt haben? Solche Fragen stellen sich ein, wo die Schattenseiten den mechanischen Rausch ernütern. Hoffentlich nicht erst dann. □

Ioannoni
Schillerstraße 90, 85055 Ingolstadt
Telefon (0841) 52254



Seniorchef und Seele der Ducati-Außenstelle in Ingolstadt: Giuseppe Ioannoni beim Vergaser justieren. Mit Gespür und viel Passion