Ein Werkstattbesuch bei Black Douglas Motorcycles in Mailand

Lead
Ein Besuch bei der Black Douglas Motorcycle Co. in Mailand ist eine Reise zurück in die Zeit der kleinen Werkstätten der dreißiger Jahre, als Motorräder noch von Hand gefertigt wurden. Dazu passt der individuelle Stil der Bikes und das kleine Team leidenschaftlicher Spezialisten.

Ein großartiges Motorrad zu bauen, verlangt nach echtem handwerklichen Können. Das war auch für die Pioniere auf diesem Gebiet vor 80 Jahren nicht anders. Classic Driver hatte Gelegenheit, sich in der Werkstatt von Black Douglas umzusehen und mit Gründer Fabio Cardoni zu sprechen.

Was ist Ihre älteste Zweirad-Erinnerung?

Ich habe mit elf Jahren mein erstes Motorrad ausprobiert: eine Suzuki Gamma 500. Es war auf einem Schotterweg, das Bike hatte viel Power und war für mich viel zu groß. Nach ungefähr zehn Metern bin ich gestürzt.

Der Rückschlag hat Ihre Begeisterung für Motorräder nicht getrübt?

Keinesfalls. Es ist, als ob man vom Pferd fällt: Man muss gleich wieder aufsteigen. So war es auch bei mir. Mit 14 Jahren hatte ich mein erstes Moped, eine Honda PX 50. Es war sehr hässlich und meine Freunde haben mich deswegen ausgelacht**.** Eine Vespa wäre mir lieber gewesen. Ich habe dann einige Monate Geld zusammengespart, um mir mit einer Fantic Motor TX 96 mein erstes Motorrad zu leisten. Damals war ich 15 - genauso alt, wie das Bike. Ich habe den Motor getunt und mich gefühlt wie ein König. So legte ich auch den Grundstock meiner Sammlung: Ich kaufte, ohne irgendeines meiner Zweiräder aufzugeben.

Sie sind Italiener, Ihre Werkstatt steht in Mailand. Warum der englische Name?

Der Name Douglas gefiel mir einfach. Sir James Douglas, ein schottischer Held des 13. und 14. Jahrhunderts, war auch als Black Douglas bekannt. Also haben Benny und ich diesen Namen für unsere Marke gewählt und uns für Sterling Autocycle als Modellbezeichnung entschieden. Damals kam uns gar nicht in den Sinn, dass wir mal ein eigenes Unternehmen mit einer Serienproduktion besitzen würden.

Was ist dann passiert?

Jedes Mal, wenn ich mit meiner Sterling unterwegs war, drehten die Leute durch, hoben den Daumen, machten Fotos, stellten Fragen und vor allem wollten sie eines wissen: „Wo kann ich so ein Motorrad kaufen?" Also dachte ich: Okay, wenn es so viel Begeisterung gibt, warum nicht eine Firma gründen und produzieren? Wir gründeten unsere Firma 2011 und haben seitdem an diesem Projekt gearbeitet. Denn ich wollte die Bikes auf die Art und Weise bauen, wie man das früher gemacht hat.

Was waren Ihre Ziele?

Ich wollte sicherstellen, dass – auch wenn das Bike in Serie gebaut wird – Kunden aus vielen Optionen wählen können, um ihre ganz persönliche Sterling zu erhalten. Noch wichtiger, ich wollte etwas schaffen, dass in Italien in Manufaktur hergestellt wird, das Motorrad keine Plastikteile hat und eine Straßenzulassung besitzt.

Was sind die größten Schwierigkeiten, wenn man ein Bike im Vintage-Stil baut?

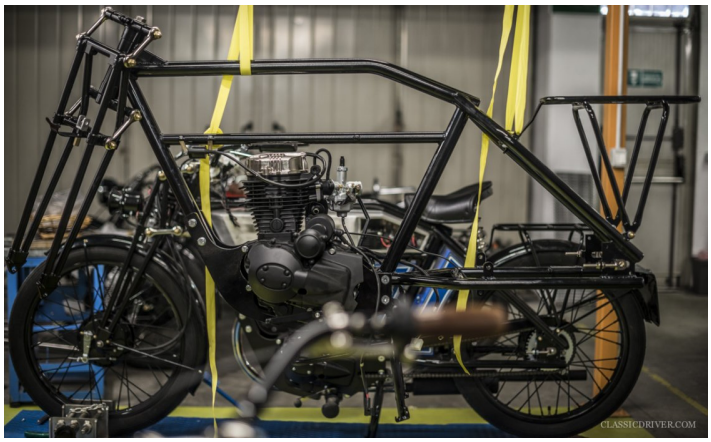
Weil wir keine Plastikteile verbauen wollten, mussten wir mühsam Metallkomponenten recherchieren, die auch für den Verkauf in Europa zugelassen sind. Keine einfache Aufgabe. Viele Lieferanten setzen zwar die EC-Kennung auf ihre Teile, aber wenn man dann nach der Zertifizierung fragt, bekommt man plötzlich keine Auskünfte mehr. Wir setzen moderne Materialien für den Rahmen und die mechanischen Bauteile ein, aber es ist schon ein Unterfangen, den richtigen Zulieferer für jedes noch so kleine Element zu finden. Es soll ja alles stilgerecht zueinander passen. Uns war es nicht wichtig, dass das Bike tatsächlich zu 100 Prozent wie aus einer früheren Epoche wirkt oder wie die Replik eines bestimmten Modells. Vielmehr wollten wir diesen Eindruck eines klassischen Motorrads mit flachem Tank – die legendären *flat tank motorcycles* – wieder lebendig werden lassen. Allerdings ganz ohne den Stress, den ein echtes, altes Bike seinem Besitzer bereiten kann. Es sollte alltagstauglich sein. Ich glaube, das ist uns gelungen.

Planen Sie eine Weiterentwicklung der Sterling?

Dieses Jahr wollen wir als Topmodell die Sterling Imperial mit einer 350 Kubik-Maschine bauen. Das Bike wird bis ins kleinste technische Detail komplett von Hand in Italien gefertigt werden. Wir fangen demnächst an, unseren Prototyp zu testen. Ich wollte 350 cc wegen des Drehmoments, schließlich müssen wir damit das Gewicht des Motors und des künftigen Beiwagens, der auch noch in 2015 vorgestellt werden wird, kompensieren. Der Schritt in der Evolution ist eine elektrische Sterling mit 150 Kilometern Reichweite bei einer Geschwindigkeit von 80 Stundenkilometern.

Werden Sie auch Motorräder in die USA verkaufen?

Wir haben zur Zeit kein Bike, welches den amerikanischen Bestimmungen entspricht. Also verkaufen wir die Sterling als Bausatz auf dem US-Markt. Wir planen auch, Modelle auf der Basis der Harley-Davidson V-Twin-Motoren zu bauen, die ebenfalls als Kit verkauft werden sollen.



Was für Motorräder werden das sein?

Wir haben derzeit zwei Prototypen in der Erprobung: „Sunday Morning" - Typ Scrambler - und „Solace", das aussieht, wie ein Motorrad der vierziger Jahre. Beide werden Harley Sportster-Motoren besitzen.

Was sind für Sie die ultimativen Bikes?

Die Brough Superior SS100 wegen der perfekten Linienführung und die Black Douglas Imperial mit der Performance der 350-Kubik-Maschine.

Was ist Ihr persönliches Traum-Motorrad?

Ja, wieder die Brough Superior SS100, weil ich mich dann wie Lawrence von Arabien fühlen könnte.

Welches Motorrad würden Sie gerne mal - nur kurz zum Kennenlernen - fahren?

Den Husqvarna Proof 2000-Prototyp.

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver 2015
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/motorraeder/ein-werkstattbesuch-bei-black-douglas-motorcycles-mailand
© Classic Driver. All rights reserved.