

auch nur annähernd die Präzision der Originalteile, Zündversätze von 20 bis 30° waren keine Seltenheit! Offensichtlich waren die Herren nicht in der Lage einzusehen, dass der *Luftspalt* in einem magnetischen System eine der wichtigsten Einflussgrößen ist!

Wolfgang Tritsch hat sich über all die Jahre die Mühe gemacht, *jeden* aus Italien gelieferten Geber auf eine Testmaschine zu schrauben und abzublitzen, um sie dann in "brauchbar" und "unbrauchbar" zu sortieren. Zu kleinlich durfte man bei der Definition "brauchbar" nicht sein, und dennoch gingen manchmal 80% der gelieferten Ware zurück zum Hersteller! Mittlerweile ist auch diese Quelle versiegt - da muss also in absehbarer Zeit etwas Neues her (weiteres dazu zu gegebener Zeit)!

Es werden immer noch gebrauchte Ersatzteile angeboten. Wer Gelegenheit hat, *Originalteile* der 2. Serie zum vertretbaren Preis (bis zum damaligen Neupreis!) zu erwerben, sollte unbedingt zuschlagen. Ich habe mehrfach solche Teile von Veteranenmärkten mitgenommen, obwohl sie vor Ort naturgemäss nicht getestet werden konnten - sie haben sich alle als einwandfrei erwiesen! Auch Teile der 1. Serie muss man nicht liegen lassen, wenn sie preiswert sind und zur Maschine passen. Untersucht die Dinger aber gründlich auf Rissbildung im Verguss!

Lichtmaschinen aus Neuproduktion gibt es schon lange nicht mehr. Bei gebrauchten Statoren ist Skepsis angeraten, ein Kauf lohnt nur, wenn sie billig sind, denn einen Defekt der Zünd- oder Lichtwicklung muss von vorneherein einkalkuliert werden. Ich würde ohnehin nur Statoren mit dem breiten Blechpaket mitnehmen! Wenigstens die Ladespule für die Zündung ist als Einzelteil wieder verfügbar (Nachfertigung aus deutscher Produktion, Tritsch).

Ein lohnendes Schnäppchen sind unbedingt Polräder der letzten Generation (Kanguro, Camel), erkennbar an den Strichmarkierungen für beide Zylinder. Dank kräftigerer Magnete helfen sie nicht nur der Lichtanlage, sondern auch der Zündung ordentlich auf die Beine.

Die KOKUSAN-Zündung

Kurz vor Ende der Produktionszeit glaubten auch die Morini-Leute, ihre elektrische Ausrüstung in Japan einkaufen zu müssen. Was zur Beendigung der jahrzehntelangen Partnerschaft zwischen Morini und Ducati Elettrotecnica geführt hat, kann hier nicht nachvollzogen werden, unbestreitbar aber war es eine Trennung im Unfrieden, die letztlich auf dem Rücken der treuen Kundschaft ausgetragen wurde.

Glücklicherweise waren stückzahlenmässig nicht mehr viele Maschinen betroffen, denn die Modelle Coguaro, Excalibur und New York sind echte Exoten. Lediglich die DART hat eine gewisse Verbreitung gefunden und

sich in Deutschland einen kleinen, aber festen Freundeskreis gesichert.

Die KOKUSAN-Zündung ist von *gänzlich anderer Machart* als die DUCATI-Zuzündung: es handelt sich nicht mehr um eine Magnetzündung, sondern um eine **batteriegespeiste, induktiv gesteuerte Transistor-Spulenzündung!**

Im Aufbau zeigt sie eine deutliche (sicher nicht zufällige) Verwandtschaft zu den Anlagen älterer Zweizylinder-Ducatis (Königswelle, Pantah): beide Zylinder haben *getrennte* Pickups, die mit *Kurbelwellendrehzahl* betätigt werden. Diese sitzen nun auf der rechten Motorseite auf Auslegern der Lichtmaschinen-Grundplatte. Die Pickups sind vom Typ mit stehendem (innerem) Magneten und fragen eine Metallmarke ab, die auf der Zylinderfläche des Stahltopf-Polrades aufgebracht ist. Eingestellt wird die Zündung durch Drehen der Generator-Grundplatte. Durch Feinjustage auf dem Träger lässt sich auch der Zündversatz zwischen beiden Zylindern verändern. Wurden die Pickups von der Grundplatte entfernt, muss diese Einstellung wiederholt werden, dabei ist bei der Montage genauestens auf das *Spaltmass* zur Metallfahne zu achten!

Die Zündspulen sind identisch mit der in Heft 57 abgebildeten, giessharzummantelten Type, die auch in den Ducatis verwendet wird. Gespeist werden sie durch eine gemeinsame Zündbox, welche die zwei Leistungstransistoren und die zugehörige Steuer elektronik enthält.

Zur KOKUSAN-Zündung kann ich aus eigener Erfahrung leider gar nichts sagen, ich hatte nicht einmal solche Teile in der Hand, deshalb auch keine Fotos. Abgesehen von den tonnenschweren und unwichtigen Polrädern, die gelegentlich auseinanderfliegen, habe ich bisher nichts Negatives gehört - es soll wohl alles tadellos funktionieren. Die Zündzeitpunkte sind, durch Wegfall des Zahnriemen-Einflusses, sicherlich präziser.

Ein prinzipieller Vorteil der Kondensator-Zündung - die Batterieunabhängigkeit - ist hiermit allerdings verlorengegangen. Auch der Leistungsbedarf ist nicht unerheblich. Zum Starten braucht man eine gut geladene Batterie, denn ein Kickstarter ist nicht mehr vorhanden. Die Leistung des Drehstrom-Generators ist jedoch so reichlich bemessen, dass es im Normalfall keine Probleme geben sollte.

Ersatzteile für die KOKUSAN-Anlage sind derzeit noch verfügbar, Polrad und Stator gibt es allerdings nur im Paket (ca. 300€!) Die Komplett-Umrüstung einer Maschine wird aus Kostengründen wohl kaum jemand in Erwägung ziehen.

JSF