



Köpfe, wohin das Auge blickt: Henk Cloosterman im „Desmoroom“ seines Einfamilienhauses

PROFESSOR DESMO

Menschen: Desmo-Experte Henk Cloosterman

Wer bislang glaubte, die einzig wahren Desmo-Kenner fände man bei Ducati in Bologna, der irrt: Der weltweit größte Spezialist für Zwangssteuerungen sitzt in Nimwegen in Holland.

Von Eva Breutel; Fotos: fact

Es begann – wie könnte es beim Thema Desmo anders sein – mit einer Ducati. 1976 kaufte sich der Niederländer Henk Cloosterman, damals 25 Jahre alt, eine gebrauchte Scrambler 350. Die große Überraschung erlebte er, als er den Ventildeckel öffnete und dort einen Desmo-Kopf vorfand, obwohl der Einzylinder serienmäßig eigentlich eine ganz normale Ventilsteuerung mit Federn anstatt Schließnocken hatte. „Welcher Vorbesitzer das gemacht hat und warum, konnte ich nicht herausfinden“, sagt Cloosterman. Doch das Funktionsprinzip schlug ihn sofort in seinen Bann. Weil er zur gleichen Zeit als Abschlussarbeit für seine Ausbildung zum Dokumentar eine möglichst anspruchsvolle Bibliografie erstellen sollte, war deren Thema schnell gefunden: „Die Desmodromik, ganz klar. Darüber wusste kaum jemand etwas.“

Damit war der Grundstein für eine lebenslange Leidenschaft gelegt. „Für meine Abschlussarbeit habe ich gerade mal acht Veröffentlichungen und kein einziges Buch zum Thema gefunden. Aber damals gab es ja noch kein Internet“, meint der heute 61-Jährige schmunzelnd. Auch nach bestandenem Examen blieb er der Desmodromik treu, recherchierte, schrieb zahllose Briefe, besuchte technische Bibliotheken und Patentämter, nahm Kontakt zu Konstrukteuren auf, sprach bei Ingenieuren und Hochschullehrern vor und rutschte immer tiefer in das Thema. Heute verfügt sein Archiv über mehr als 600 Patentschriften zum Thema

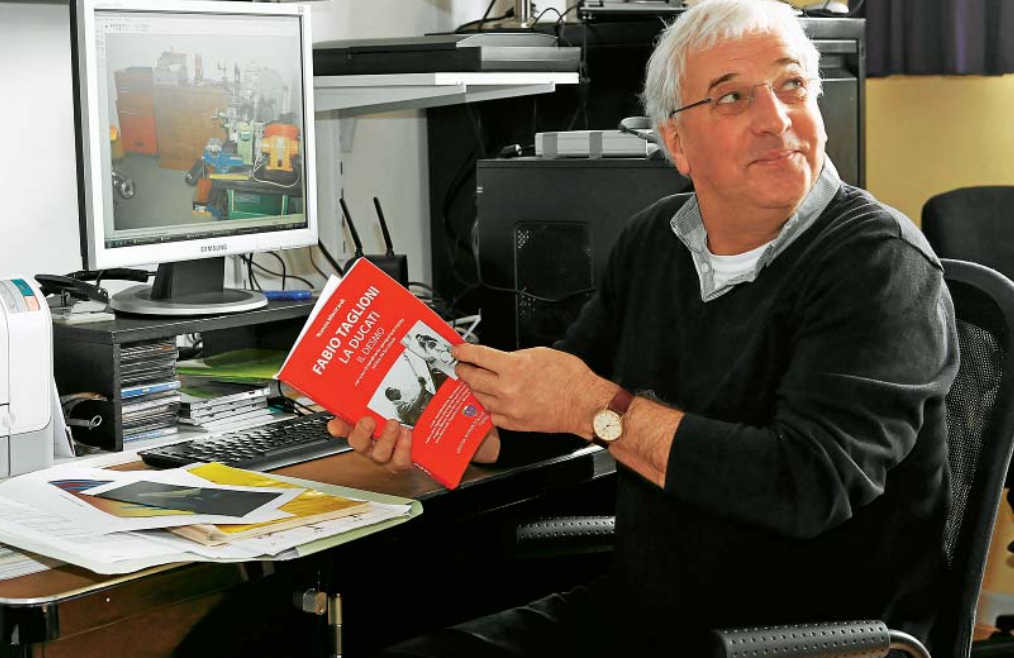
Zwangssteuerung – und über 26 selbst gebaute Modelle von Desmo-Köpfen. Bei den meisten lässt sich der Mechanismus über eine Kurbel auf der Rückseite sogar bewegen. Eine Heidenarbeit, und eine teure dazu, wie Cloosterman zugibt. Den Motor muss er meist kaufen, dann fertigt er Zeichnungen vom Kopf an und dreht, fräst und schleift die Teile für seine Modelle, die er schließlich hinter Plexiglas setzt. Besonders schwierig sei es dabei, die Ventiltführungen zu positionieren. „Da reicht ein winziger Versatz, und schon funktioniert die ganze Mechanik nicht mehr.“ Hilfe beim Modellbau leistete ihm über Jahre ein befreundeter Rennmechaniker. Die Modelle reichen von sämtlichen Ducati-Entwicklungen über ein osteuropäisches System mit Radialventilen, den Antrieb einer Sämaschine und ein Krupp-Patent bis zur Guzzi-Desmo des deutschen

Spezialisten Hans-Peter Länge. Sie stehen im fast schon sakralen „Desmoroom“ im Dachgeschoss von Cloostermans Einfamilienhaus in Nimwegen; ein paar davon wandern im Wechsel immer wieder in die Glasvitrine im modern eingerichteten Wohnzimmer mit Blick auf einen idyllischen Kanal. Henks Frau Will, seit 35 Jahren mit ihm zusammen, trägt die Desmo-Leidenschaft ihres Mannes mit Fassung und unterstützt ihn sogar bei seinem Hobby, das sich längst zum Lebenswerk ausgewachsen hat. „Ein bisschen Geduld braucht man allerdings schon“, meint sie augenzwinkernd. Etwa wenn Henk die jährliche Urlaubsreise plant und Will dann regelmäßig feststellt, dass sich ganz in der Nähe des Ziels zufällig ein technisches Museum befindet.

Beruflich hatte Cloosterman nichts mit Motoren zu tun, er war Dokumentar in einem großen psychiatrischen Krankenhaus. „Das war zwar interessant, aber ich kam immer mit leeren Händen heim, es gab nichts, was ich vorweisen konnte.“

Wegweisend: Bei der 125er-GP-Maschine von 1956 setzte Ducati erstmals auf die Desmodromik. Cloosterman fräste die Nocken für sein Modell an der Drehbank selbst





„ICH BIN EIN KONTROLL-FREAK“

Henk Cloosterman über sich selbst und warum das Thema Zwangssteuerung so gut zu ihm passt

Porträt Henk Cloosterman

Auf Dauer hat mich das frustriert“, erklärt er seine Begeisterung für den komplizierten Modellbau.

Seit einem Jahr ist der Holländer nun im Ruhestand und hat endlich Zeit gefunden, seine Patentschriften auf den neuesten Stand zu bringen, denn auch die haben es in sich. Cloosterman sammelt sie nicht nur, sondern klassifiziert sie nach unterschiedlichen Typen und entwarf dafür sogar eigene Piktogramme. „Eigentlich gibt es für solch eine Arbeit staatliche Fördergelder. Aber die Patentämter stellen sich einfach auf den Standpunkt, dass eine Desmodromik wie die andere ist“, schnaubt er empört. „Die sind wirklich ignorant.“ Dass die „Desmodromology“, wie er sein Fachgebiet nennt, offiziell nicht anerkannt wird, ärgert ihn aber nur begrenzt, denn Wertschätzung erfährt er auf anderem Weg. Er wird von Desmo-Entwicklern und -Interessierten aus aller Welt kontaktiert, hilft Studenten bei Problemen mit ihrer Diplomarbeit und Autoren beim Abfassen von Büchern, was ihm den Beinamen „Professor Henry Desmo“ eintrug. Dabei gibt er sich durchaus streitbar: Ist der Ruf der Desmodromik in Gefahr, tritt Cloosterman in Aktion. Das erfuhr beispielsweise das renommierte Sammy Miller-Museum in Großbritannien, bei dessen Packer Special-Motorrad von 1914 der Holländer arge Zweifel am angeblichen Drei-Ventil-Desmo-Motor hegt und

das auch immer wieder in Briefen an dieses und andere Museen zum Ausdruck bringt. Selbst MOTORRAD, eigentlich sein Leib- und Magenblatt, kommt nicht ungeschoren davon: „Ihr habt auch schon geschrieben, dass das erste Desmo-Patent von dem Engländer Arnott aus dem Jahr 1910 stammt. Das stimmt aber gar nicht, das Patent wurde ihm nie erteilt.“ Wer beim Thema Zwangssteuerung nicht absolut sattelfest ist, sollte sich lieber nicht auf eine Diskussion mit dem Experten einlassen.

Demnächst erfährt sein Lebenswerk doch eine öffentliche Anerkennung.

In einem kleinen, aber feinen Privatmuseum in Budrio, ein Vorort von Bologna, findet ab 28. April eine umfassende Ausstellung zum Thema Desmodromik statt (www.museodellavalledellidice.it). Im Mittelpunkt stehen neben Motoren von BMW, Mercedes, Ducati, Toyota und anderen Herstellern Cloostermans 26 Modelle, seine Patentschriften und der ganze wissenschaftliche Unterbau der Desmodromology. „Das freut mich natürlich sehr“, sagt der Technikfan, der im Sommer Ducati Monster und im Winter seine alte Moto Morini 3½ fährt. „Auch wenn es mir zugegebenermaßen schwerfällt, mich von meinen Modellen zu trennen, und sei es nur für die Dauer einer Ausstellung.“ ■

www.motorradonline.de/leben

Highlight: Modell des Desmo-Systems mit Radialventilen, das der Tscheche Karel Horak in den 80er-Jahren für eine Motocross-Maschine entwickelte

