

GIUSEPPE IOANNONI

TROLLKARLEN

FRÅN

INGOLSTADT

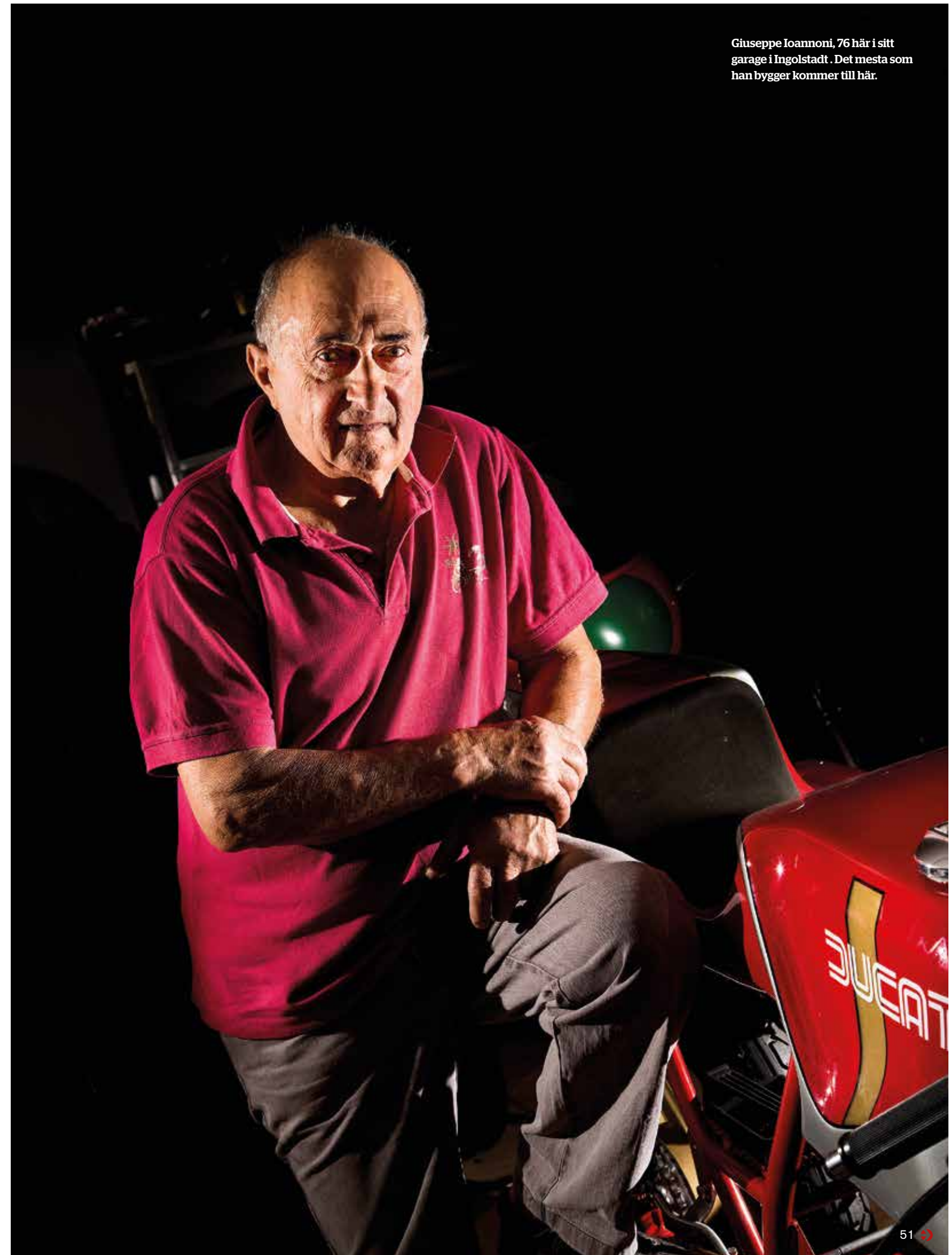
Vi hälsar på hos en man som med charm och ett fantastiskt kunnande har skapat ett unikt kontaktnät vilket möjliggör ett byggande i absolut världsklass.

TEXT: OLA ÖSTERLING/BJÖRN INGE FOTO: OLA ÖSTERLING

Vi spelade kula på torget en dag,
en liten folkskolegrabb och jag.
Jag hade väl femti, han hade fem.
Vi spelte. Och han förlorade dem.
Var det möjligen så han kände sig – Giuseppe
Ioannoni – som den lille folkskolegrabben i Sten
Selanders dikt. Med bara femårig skolgång i бага-
get var det kanske revanschlust eller rent av bara
nyfikenhet som blev Ioannonis drivkraft.

Giuseppe Ioannoni föddes den första januari 1939 i staden Teramo
belägen nordost om Rom inte så långt från italiens östkust. Famil-
jens knappa ekonomi räckte bara till en femårig folkskola så därefter
fick Giuseppe bli sin egen lyckas smed. Nu kommer en farbror in i
bilden. Han var – med tanke på vad Giuseppe åstadkommer senare
i livet – sannolikt en mycket skicklig mekaniker och Ioannoni sätts
i lära. Det är här han lär sig grunderna i praktisk mekanik. Allt från
svarvning, fräsning, svetsning med mera. Under de två årens praktik

Giuseppe Ioannoni, 76 här i sitt
garage i Ingolstadt. Det mesta som
han bygger kommer till här.



går han även i skola några timmar i veckan för att lära sig de teoretiska grunderna. Betald praktik? Du skämtar!

Giuseppe hann även med en del tävlande med 50 kubikare och körde Moto Giro två gånger. Så mycket mer blev det inte – ekonomin satte stopp för vidare karriär.

Alla vars högsta önskan är att göra lumpen räcker upp en hand! Jag ser en ... två händer ... nä, tänkte väl det. Att göra militärtjänst i Italien på 60-talet var ingen dans på rosor. Noll betalt under villkor som ska vi säga, var spartanska. Tack vare kontakter och lite italiensk ”bakom ryggen-diplomati” lyckas han med konststycket att få en frisedel utverkad. Han var för övrigt i gott sällskap med en hel hoper italienska ungdomar som

Endast fem exemplar lär ha byggts och det är en sådan som Ioannoni har byggt en kopia av.

hellre emigrerade för välbetalda jobb i något grannland. Många är de italienare som kom till Sverige på 60-talet för att arbeta på storindustrier som Scania, SKF eller Electrolux. Situationen var likartad i Tyskland som också importerade många italienare. Vad dessa länder fick var välutbildade människor från ett land med en lång och framgångsrik industritradition. Mumma för en arbetsgivare.

Så i stället för att öva höger- vänster om marsch! Marscherar Giuseppe Ioannoni norrut till Tyskland och Ingolstadt – året är 1960 – och där har han blivit kvar.

Efter att 1972 ha fått sitt mästarbrev beslutar han sig tre år senare för att starta eget tillsammans med sin fru som för övrigt sköter bokföringen. Firman får det pasande namnet Ioannoni Corse. 1977 får han agenturen för Ducati och Moto Guzzi och ett år senare även MV Agusta. Onekligen en proper samling – det skulle väl möjligen vara Bimota som saknades. Numera är det sonen Mario som driver firman. Han har drabbats av racingbacillen vilket gör att han sedan 2006 bygger och servar hojar åt flera stall i VM-Superbike. Något som kunderna i affären drar nytta av. Det är sällan som någon Ducati lämnar firman utan att ha blivit special-preparerad i en eller annan form av Mario och hans kolleger.

MARIO ÄR ÄVEN FLITIG GÄST på racerbanorna där han kör classicracing bland annat med den MV Agusta 500 som pappa har byggt. Ni kan se

och höra den på hemsidan www.ioannoni-corse.com. Mot slutet av vårt besök frågar vi om inte Giuseppe skulle kunna tänka sig att starta hojen. Han skiner upp som ett litet barn: ”Vill ni verkligen höra den?” Och nu vidtar en liten procedur. Mario måste först avsluta ett telefonsamtal. Samtliga utom Giuseppe tar på sig hörselskydd. En mycket elegant modifierad startmaskin rullas fram. Ioannoni flödar förgasarna, justerar lite här och där och slår på tändningen. Det är då hela helvetet brakar loss i verkstaden. Ett ljud som får Dantes Inferno att likna ”a walk in the park”. Det verkar inte bekomma honom – har han inbyggda hörselskydd männe? Vad är det som får män att nästan tårögt och lustfyllt flockas kring en racermotorcykel som varmkörs. Ofta är det plågsamma och direkt skadliga ljudnivåer man utsätts för – men så var det den där nästan sexuellt upphetsande råa urkraften som demonstreras – vad det säger om oss män kan givetvis problematiseras men vi avstår från det för tillfället.

Efter en kort färd på fem minuter med bil kommer vi till Ioannonis hem. Det är här i garaget som hans fantastiska motorbyggen tar form.

Vi tittar närmare på vad som kan betraktas som den heliga graal för varje Ducatisti – nämligen en kopia av den 900 kamskaftsmotor som 1978 gav Mike Hailwood en seger på Isle of Man TT. Nja, inte riktigt så. Detta är en modifierad version då det efter målgång visade sig att ventilmekanismerna var på väg att luncha. Endast fem exemplar lär ha byggts och det är en sådan som Ioannoni har byggt en kopia av.

VAD SOM FRÄMST SKILJER DENNA från Hailwoods motor är en stryktåligare kamskaftsdrivning och brytarlös tändning.

”Det mesta har jag låtit tillverka för att sedan sätta samman”, påpekar Ioannoni blygsamt.

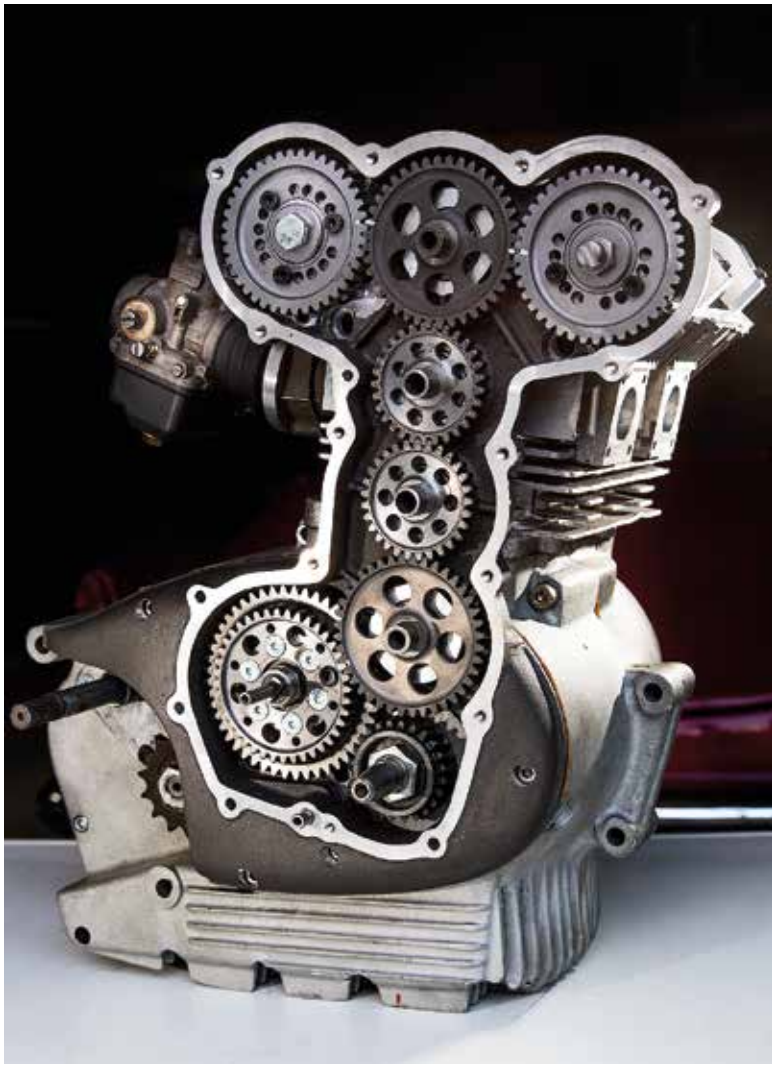
”När motorn är överdrivet hårt belastad under en längre tid kan värmeutvecklingen göra att metallen tänjer sig och då påverkas flankspelet mellan krondrevet i vevhuset och motsvarande drev på mellanaxeln vilket gör att toleranserna förskjuts vilket i sin tur kan skada kuggarna”, säger Ioannoni och kommer därmed in på den modifierade tävlingsmotorn. ”I stället för krondrev sitter här vanliga kuggdrev på den högra vevtappen. Det ena driver oljepumpen, det andra två korta mellanaxlar. På dessa sitter sedan krondrev som så att säga ’runt hörnet’ driver kamskaften.” En axel till fördelaren bortfaller på den här motorn.

På den pressade vevtappen löper de bägge rullagrade vevstakarna. De riktiga stakarna och lager och vevtapp kan vi se, resten finns inte ens

Intyget som bekräftar att Giuseppe Ioannoni har godkänts som fordonsmekaniker. Giuseppe är en flitig gäst på racerbanorna, här på Misano någon gång 1985 eller -86. Till höger en ritning på växellådan till en fyrcylindrig MV Agusta.



Det här är kopian på den modifierade ”Hailwoodmotorn”. Det ena kugghjulet påverkar två mellanaxlar som i sin tur driver kamskaften. Det andra kugghjulet driver oljepumpen. Hela motorblocket har fått kraftigare väggar för att tåla högre påfrestningar.



Till vänster: En tvåcylindrig MV-motor på 350 kubik som Ioannoni byggde 2004. Till höger: En MV-fyra på 500 kubik. Nedan: Topp och cylinder till en Ducati 125a. Här har Giuseppe gjort allt själv. På frågan varför han byggde den blir svaret kort och gott "Bara för att det var roligt."



Detta är gjutpluggarna som användes till den MV-motor vi ser till vänster. Pluggarna låter Ioannoni tillverka efter ritningar som han fått från MV.



Ett hemligt specialgjuteri gjuter sedan de olika delarna. Topplocket till vänster kommer färdigbearbetat till Giuseppe som har modifierat toppen till fyrventils-drift. Slutbearbetningen av motorblocket görs i garaget.

på papper, inte än. "På 900 SS-veven som används i denna kopia har mycket material frästs bort från vevslängarna kring vevtapparna för att göra vevpartiet lättare.

Vevslängarna har halvrunda urtag för anpassningen till vevtappen, inte runda och hela vevpartiet har därmed kunnat göras lättare med bibehållen hållfasthet.

Har han helt enkelt stulit grejerna, för hur har det annars hamnat i ett garage i Ingolstadt?

"Det har hänt att vevslängarna förskjutits under extrem belastning och detta trots att de är sammanpressade med ett totalt tryck på mellan 18 och 20 ton."

Dessa modifieringar skulle sedan implementeras seriemässigt i 900 SS-motorerna.

"Växellådan som hade en helt annorlunda stegning fick jag bygga från grunden". "Alla drev, kuggar, inre kopplingskorg och till och med växlagarna har lättningshål", fortsätter han.

Ytterligare modifieringar jämfört med originalmotorn: Motorblocket har fått tjockare väggar och avståndet mellan cylinderbultarna ha ökat. Dragningen av oljekanalerna har ändrats och ett oljefilter har tillkommit. I stället för lösa cylinderfoder har loppen hårdförkromats vilket sparar vikt. Kolvarna är högre än original vilket ger ökad kompression. Även

förbränningsrummen har modifierats med större ventiler: 43 mm på insugssidan och 40 mm på avgassidan. Den desmodromiska ventilstyrningen kunde köpas som ett färdigt racekit direkt över disk.

Så vad driver Ioannoni till att bygga alla dessa fantastiska motorer? En blandning av nyfikenhet och fascination för tekniken.

GIUSEPPE TAR NER EN GJUTPLUGG för cylindrarna till en MV-fyra och några ritningar. En elak tanke far genom oss: Har han helt enkelt stulit grejerna, för hur har det annars hamnat i ett garage i Ingolstadt? Herr Ioannoni är ingen bandit – däremot en man som odlar sina kontakter. Tack vare trogen närvaro på racerbanorna har han fått bra kontakt med Ducatifolket som han gärna hjälper med knepiga delar som behöver tillverkas. I gengäld får han tillgång till ritningar och andra specifikationer. Bytt är bytt och kommer aldrig tillbaka! De komplicerade gjutningarna görs av ett gjuteri i Italien som har många världsledande racerstall på sin kundlista. De hjälper gärna en auktoritet som Giuseppe Ioannoni och ser det som en ära att få vara delaktiga i hans byggen.

76 år gammal står han fortfarande i verkstaden just i färd med att fräsa nya styrplattor till en trilskande magnettändning. På frågan vad hans nästa projekt kommer att bli svarar han med ett illmarigt leende: "Det finns här inne" och pekar på sitt huvud. Trollkarlen från Ingolstadt fortsätter att svinga sitt trollspö och vi kan bara låta oss häpnas över magin. ○ ○



En fyrventilskonverterad MV som numera är såld till en lycklig ägare i Tyskland.

I TROLLKARLENS VERKSTAD

MIN KOMPIS KENT hade länge pratat om en fantastisk "go gubbe" nere i Tyskland som han hade trillat på av en händelse när han varit där på en jobbresa. Det var något om en Ducatiaffär och egentillverkade motorer och lät alldeles för bra för att vara sant. Jag tänkte inte mer på det förrän Kent undrade om jag ville hänga med när han skulle dit på besök. Besöket hade blivit aktuellt då vår gemensamme trimguru Brook Henry, han med VeeTwo Australia, skulle dit och försöka köpa loss ett gäng Ducatidelar och hade bett Kent komma för att hjälpa till, samtidigt som han skulle få tillbaka ett par toppar Brook hade haft i en evighet. Jag var inte svårövertalad när Kent frågade om jag ville hänga på. Nu skulle jag äntligen få se alla fantastiska saker Kent berättat om (och som jag trodde han kanske överdrev något om) och dessutom få träffa Brook, som jag bara pratat med på telefon tidigare.

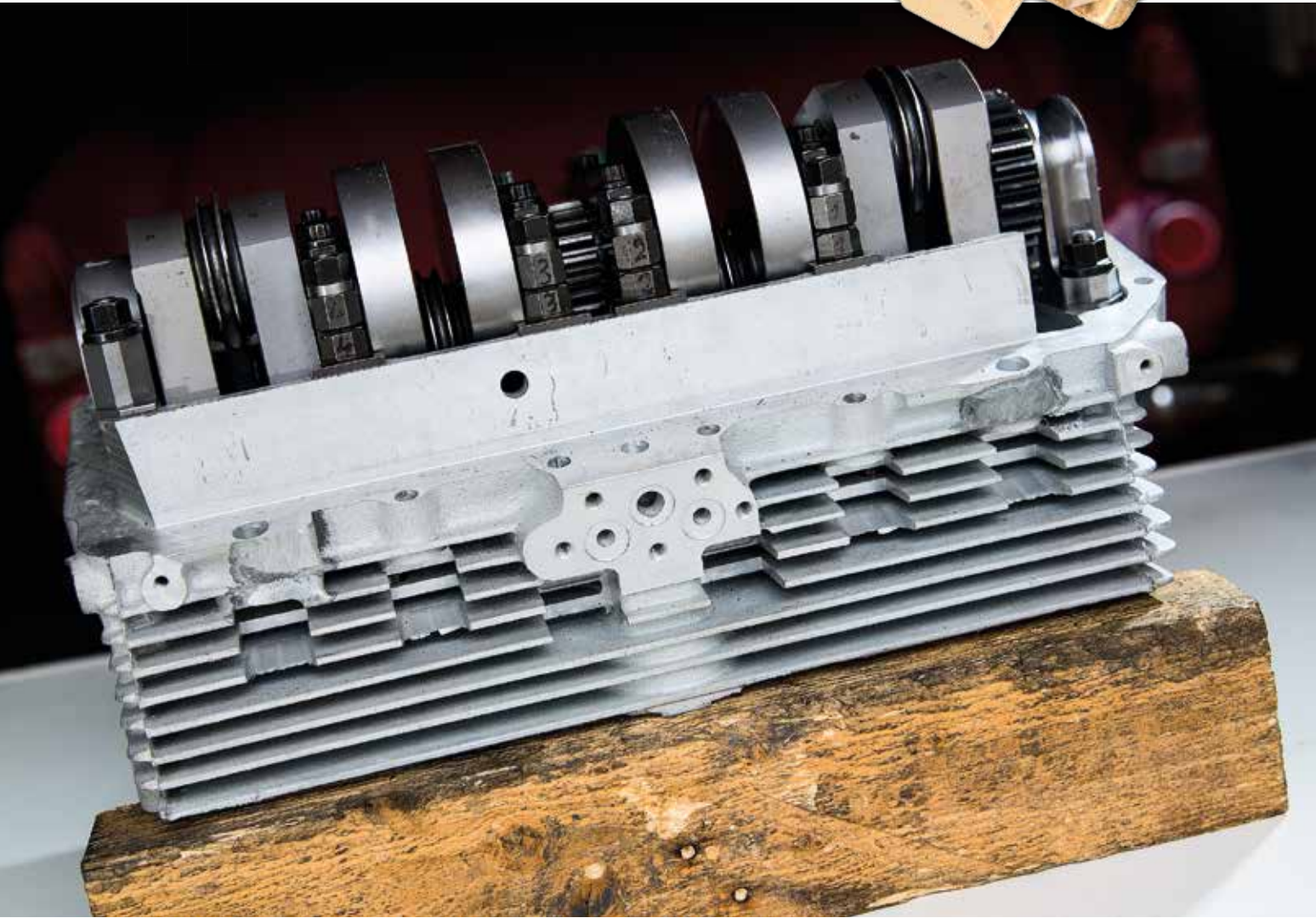
När Kent och jag kom fram gick vi först till Ducatiaffären och träffade Ioannoni. Det är en ordentlig "Ducati Store" med allt vad det innebär. Den hade en äldre verkstadsdel där Giuseppe höll på att synka förgasarna på en sjuttiotals MV. Han hälsade glatt och bad oss hänga på då vi skulle åka hem till honom. Vi kom så småningom fram till en välskött liten villa i välmående villakvarter. Efter att ha parkerat hyrbilen gick vi ner i garaget. När Giuseppe tände lyset var det inte utan att jag höll andan en ganska lång stund. En liten

del av synen som mötte mig kan ni se på "min sida" på tidningens hemsida, där finns en bild som är döpt till "avundsjuk" och en annan till "drömgaraget"... Jag har aldrig sett en liknande samling i hela mitt liv. Vare sig på någon raceavdelning eller något museum! Allt jag tycker är ballt hade Giuseppe i källaren. Sedan berättade han att han hade gjort det mesta själv! Alltså, det har funnits tillfällen när jag har påstått att jag har "byggt" en motorcykel, jag har även hört andra säga samma sak om cyklar de har satt ihop och vi har alla tyckt att vi inte överdrev speciellt. Men ingen av oss började med att skaffa ritningar, anlita formmakare, göra pluggar, gjuta motorkåpor och block, köpa några meter rör i crommolybden, starta fräsen och bygga oss en MV Agusta 500 GP från scratch.

Det var svårt att greppa riktigt vad jag såg. Här fanns flera Ducati endurancecyklar som han skulle montera sin "egen" motor i. Allt var rätt, precis som det skulle vara ned till minsta skruv. Chassina var original men motorerna hans egna, jag hittade ingenting som var ändrat eller bortslarvat eller fuskat med. Och då jag höll på att bygga min egen (jag rättar det till "sätta ihop min egen") har jag en ganska ordentlig koll på vad som kan anses vara rätt eller fel beroende på årsmodell. Om ni inte tror på mig kan ni gå till Ducatis eget museum, deras utställda worksmotor för 900 NCR-perioden är gjord av Ioannoni i hans garage ... Sedan fanns det ett par MV Agusta 750 att titta



En vän till Ioannoni tillverkar de träpluggar som används vid gjutningen. Den här pluggen kan användas både till en 900 kubik och 750 kubiks MV.



Här har vevaxel och stakar kommit på plats i den MV 500-motor som vi ser på sid 58. Alla gjutningar görs i Italien av ett gjuteri som bland annat har Ducatis GP-team och Torro Rosso på sin kundlista.



Om inte Giuseppe är ute på något race eller hemma i garaget så kan man hitta honom i den butik och verkstad som numera drivs av sonen Mario (längst till höger. I mitten ser vi mekanikern Stanislav Czapek. Men vad är det för en bil som döljer sig under det röda skycket? En Lancia Stratos renoverad av Giuseppe!

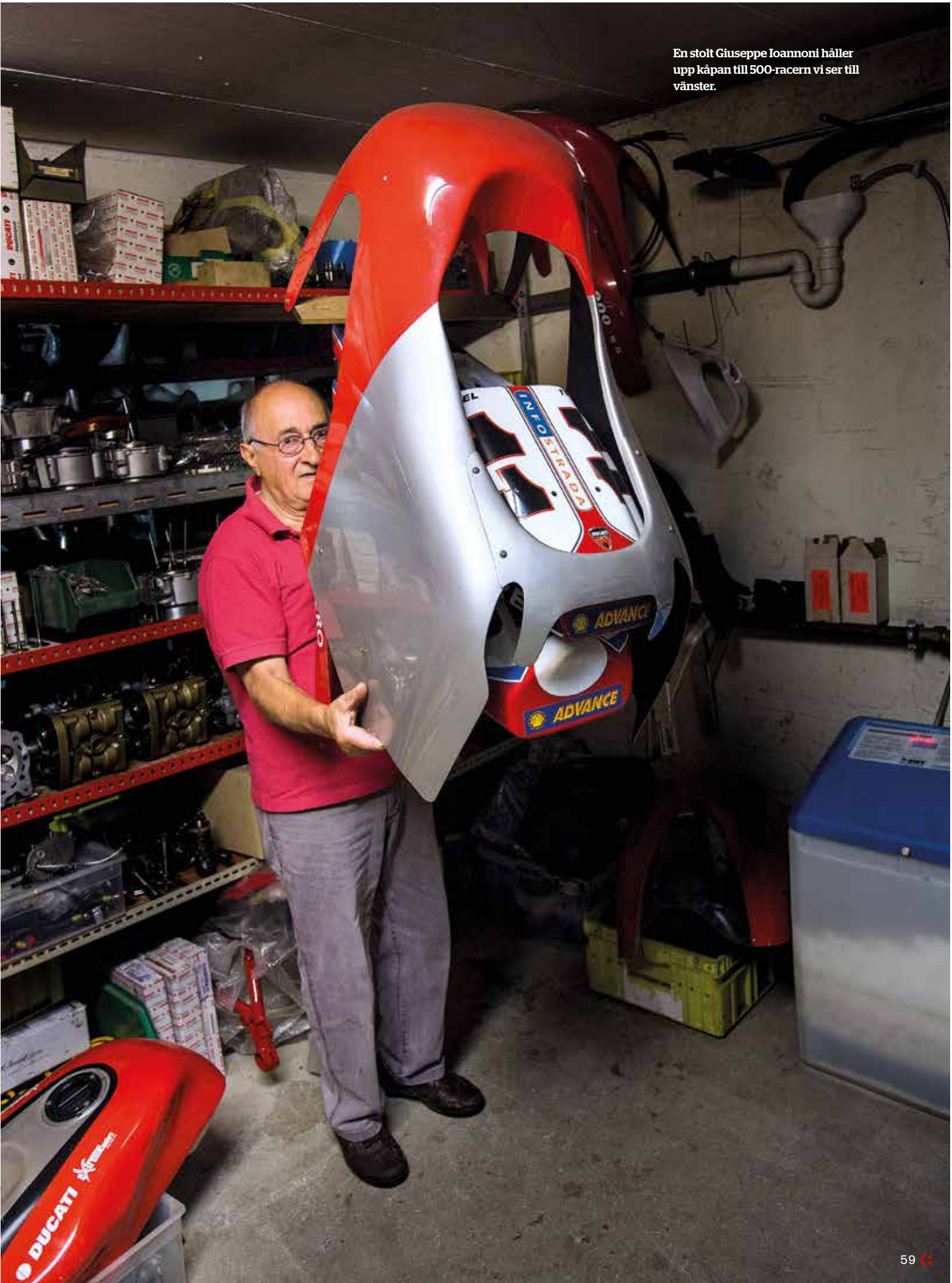
på, båda i racerutförande. En vanlig tvåventilad och en fyrvventilad. När jag frågade Giuseppe om den fyrvventilade sade han med ett leende att den cykel som Ago åkte Imola 200 1972 på var fyrvventilad, det var väl inte riktigt något man pratade så mycket om på den tiden, och eftersom det inte fanns något topplock att köpa tillverkade han ett! Återigen, tillverkade, som i att gjuta ett eget och bearbeta det tills det såg ut och fungerade som det som satt på racern, och nya kammar förstås och ... Kent och jag bara tittade på varandra och skakade på huvudet.

Ioannoni har med tiden blivit så känd för sitt hantverk, i den kretsen som fortfarande kommer ihåg och uppskattar dessa gamla racermotorer och cyklar att hans nätverk omfattar nästan allt en magiker av hans kaliber kan behöva. Till hans MV 500:a lät Dell'Orto nytillverka en förgasarbrygga som är exakt likadan som den som satt på fyran från Cascina Costa när det begav sig, han såg inte lite stolt ut när han visade den. Hela tiden får man påminna sig om att man står i ett garage i bottenvåningen på en

villa! Hemma hos Ioannoni. När jag frågar honom hur han har haft tid att göra allt det här, de flesta projekten är trots allt påbörjade innan sonen tog över driften av motorcykelaffären som har betalat för allt detta, svarar Giuseppe: på fritiden, när jag inte jobbade. Vänta nu tänker jag, han är gift, har barn, har byggt upp en verksamhet som blomstrar, har hela källaren full med egentillverkade motorer och cyklar och har fortfarande familjen kvar. På fritiden? Han skrattar och nickar och presenterar sitt nya projekt, en encylindrig mytomspunnen 250 Grand Prixmotor från italienskt tidigt 60-tal. Ritningen sitter uppnålad på väggen och motorblocket står halvfärdigt på arbetsbänken. När affärerna, ja Brooks och Giuseppe alltså, till slut är avklarade kommer fru Ioannoni ned med italienskt kaffe och kakor. Giuseppe och frun ler och skämtar så där som bara ett äldre par som trivs med varandra och livet kan göra. Ett äldre strävsamt par som ser ut som de flesta andra, med den skillnaden att de tillverkar klassiska racermotorer, från scratch, i källaren på sin villa. **B I**



Förberedelser inför starten av den MV 500:a GP 1967 som Ioannoni blev färdig med i år. Ioannoni har tagit sig friheten att ändra ventilvinklarna till 20° på avgassidan mot tidigare 25° och 15° istället för 30° på insugssidan. I detta utförande lämnar motorn cirka 94 hk.



En stolt Giuseppe Ioannoni håller upp kåpan till 500-racern vi ser till vänster.