

PREMIUM

www.bikers-journal.net

AUSGABE SEPTEMBER 2005

# BIKERS JOURNAL

DAS DOWNLOAD-MAGAZIN FÜR MOTORRAD-FAHRER

## NEW<sup>s</sup>FLASH online

KOSTENLOSES INTERNET AUS DEM NETZ

### TRIUMPH ROCKET

TEST DES MEGA-CRUISERS



## NEUHEITEN 2006 VON KAWASAKI UND YAMAHA

KAWASAKI ZX-10 R / ER-6f --- YAMAHA F1 FAZER S / R1 SP / R6 / XV 1900 / MT-03

### DUCATI-TT: DIE KULT-STORY

### PRAXIS: HONDA CBF 600 MIT 34 PS

### ALLROUNDER-VERGLEICH

GEFAHREN: SACHS 800 ROADSTER



HONDA CB 1300 S  
KAWASAKI ZRX 1200 R



ENDURANCE-WM MIT RIESENFOTOS + INTERVIEW ALEX HOFMANN

# DIE ROTE LEGENDE

Mit dem 750 SS-V2 eröffnete Fabio Taglioni zu Beginn der siebziger Jahre die Ducati-Aera. Die Pantah-Modelle mit Zahnriemen-Antrieb der Nockenwellen waren eine technische Weiterentwicklung. Ihnen gilt die TT-Story, Teil I.

von Rudolf Wasner

Fotos: ❶ und ❸ Ducati ❷ Pat Slinn ❹ Rudolf Wasner



Bei dieser Werks-TT2 mit 600 ccm handelt es sich um eines von fünf Exemplaren, die ursprünglich nur für den Einsatz in der italienischen TT2-Meisterschaft gedacht waren. Gewicht sensationelle 122 kg! Für den Einsatz von Tony Rutter auf der Isle of Man bekam er noch keine Werksmaschine von Ducati. Erst nach seinem Sieg erhielt er eine Maschine für den zweiten Lauf in Ulster. Ein zweiter Platz reichte ihm zum Gewinn der Weltmeisterschaft. Markant ist der noch fehlende Unterzug zum Schutz des Vergasers auf der linken Seite sowie der schräge Ducati-Schriftzug auf dem Tank.

Bis in die achtziger Jahre hinein war die italienische Motorradmarke Ducati aus Bologna berühmt für den Königswellenantrieb an seinen Motorrädern. Die erste Zahnriemen-Ducati war eine 500 ccm Armaroli-GP-Rennmaschine von 1973, die von Bruno Spaggiari in der Straßen-Weltmeisterschaft als Werksmaschine eingesetzt wurde. Mit dieser Maschine konnte Fabio Taglioni die ersten praktischen Experimente mit dem Zahnriemenantrieb machen. Die Rennaktivitäten mussten jedoch auf Vorgabe der Firmenleitung hin aufgegeben werden. Eine weitere Erpro-

bung des neuen Nockenwellenantriebs war somit nicht mehr möglich.

Von der Pantah 500 wurde das erste Exemplar 1977 auf der Mailänder Messe gezeigt, es handelte sich dabei jedoch um einen reinen Prototypen. Die Auslieferung der ersten Maschinen erfolgte dann 1979, dabei hatte der Motor die Bohrung 74 mm und den Hub 58 mm. Die Zylinder waren Gilnisil-Beschichtet (italienische Nikasil-Variante; eine Beschichtung aus Silikon und Kohlepartikeln). Der erste Renneinsatz einer Pantah auf der Isle of Man

erfolgte im Jahre 1979 durch den Stuttgarter Ducati-Tuner und -Liebhaber Alfred Bajohr. Er bohrte den 500er Serienmotor innerhalb des zulässigen Hubraumlimits auf 597 cc (81 x 58 mm) auf und erreichte im Training zur Formel 2 Klasse (Zweitakter von 251 bis 350 cc und Viertakter von 401 bis 600 cc) den sensationellen sechsten Startplatz. Damit sorgte er als absoluter TT-Neuling für einige Aufregung unter den Konkurrenten. Dieser Erfolg des Pantah-Triebwerks war später die Inspiration für Pat Slinn und Steve Wynne von 'Sports Motorcycles', selbst einen Pantah-

Renner bei den TT-Rennen einzusetzen. Bereits beim ersten Einsatz 1981 auf der Isle of Man gelang der Sieg auf einer umgebauten Serien-Pantah. Beim zweiten Lauf zur Weltmeisterschaft in Ulster/Nordirland wurde dann von Fahrer Tony (Anthony) Rutter erstmals eine waschechte TT2-Ducati mit Werksrahmen eingesetzt. Ein zweiter Platz reichte zum Gewinn der Weltmeisterschaft.

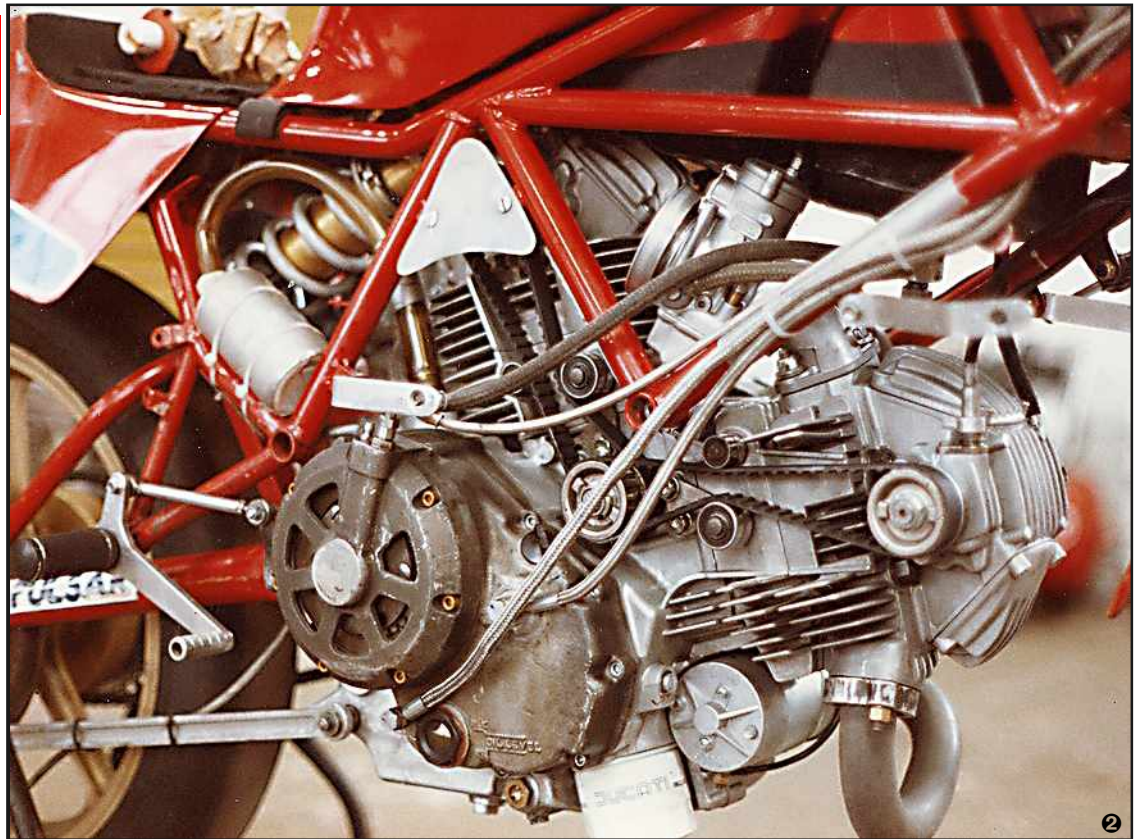
Tony konnte von 1981 bis 1984 insgesamt vier Weltmeisterschaftstitel in der TT Formel 2 gewinnen, die größten Siege die bis dahin auf einer Ducati

## WEBVISITOR

www.ducati-tt.de

errungen wurden. In den folgenden Jahren wurde der von Verlicchi in Bologna gefertigte Rahmen in teilweise abgeänderter Form außer in der TT Formel 2 auch in den Klassen der TT Formel 1 (Viertakter von 601 bis 750 cc) und der Formel 1-Weltmeisterschaft eingesetzt. Weiterhin in der Langstrecken-Weltmeisterschaft und bei vielen nationalen Meisterschaften. Im Werk wurde von der TT2 und der TT1 eine limitierte Stückzahl an Production-Racern aufgelegt und an ausgesuchte Kunden verkauft. Erfolgreiche Fahrer auf TT-Ducatis waren Massimo Broccoli, Walter Cussigh, Virginio Ferrari, Marco Lucchinelli, Walter Villa und Trevor Nation. In Deutschland Dieter Rechtenbach, Rainer Vossen und Rainer Nagel, der 1982 Vizeweltmeister in der TT F2-Klasse hinter Tony Rutter wurde. Maßgeblich beteiligt am Erfolg der TT-Ducatis waren bei Ducati Ing. Dr. Fabio Taglioni, Franco Farnè und Giuliano Pedretti. Auch Pat Slinn spielte hierbei als Freund und Schrauber von Tony Rutter eine mitentscheidende Rolle für den Gewinn der vier Weltmeisterschaftstitel.

Bei den Serienmotorrädern wurde die 600 SL Pantah erstmalig Ende 1980 der Öffentlichkeit vorgestellt, Anfang 1981 wurden dann die ersten Exemplare an die Kunden ausgeliefert. Als weitere Ducatis mit Pantah-Motor folgten bis 1985 die 350 SL, 350 XL, 600 TL und 650 SL. Ducati hat es in diesen Jahren selbst versäumt, eine Straßenversion der überaus erfolgreichen TT-Ducatis auf den Markt zu bringen. Die Produktion von Komplettmaschinen wurde daraufhin von verschiedenen Privatleuten umgesetzt, so z.B. Steve Wynne von Sports Motorcycles, die Firma BKM und Roy Thersby, alle mit Sitz in England. Helmut Thomé, Georg Drewitz, Arno Werkmeister und die Firma



**Gut zu erkennen ist die Trockenkupplung aus Magnesium, die ausschließlich an den Werksmaschinen verbaut wurde. Außerdem die Rechtsschaltung, so wie sie von Tony Rutter verwendet wurde.**

WRF aus Berlin produzierten für den deutschen Markt. Die Hersteller der TT-Fahrwerke waren dabei größtenteils die Firmen Verlicchi in Italien und Harris in England.

Die von Ducati gebaute 750 F1, welche als werksseitige Replika der TT-Ducatis zu sehen ist, wurde ab 1985 produziert. Bis 1988 folgten die Sondermodelle Montjuich, Laguna Seca und Santamonica. Als kleinere Schwestermodelle waren von 1986 bis 1988 die 350 und 400 F3 im Programm. Diese Maschinen konnte jedoch zu keiner Zeit an das Image der echten TT-Renner anknüpfen, der Unterschied zum Original war einfach zu groß.

Später wurde nach der Übernahme von Ducati durch Cagiva anfänglich die 350er und die 650er Alazzurra mit Pantah-Triebwerk produziert, später legte die 750 Paso den Grundstock für eine weitere erfolgreiche Geschichte der Pantah-Baureihe, die bis in die heutige Zeit andauert. Und das rund 30 Jahre nach dem erstmaligen Erscheinen der Ur-Pantah im Jahre 1977, eigentlich unvorstellbar! Auch heute ist es für

den geübten Ducati-Schrauber jederzeit möglich, sich seine eigene TT-Ducati nach den eigenen Vorstellungen aufzubauen. Es muss jedoch, ganz wie zu den Anfangszeiten, eine ordentliche Summe Geld investiert werden, bis die Bella das Laufen richtig gelernt hat. In Sachen Tuning sind dann dem Geldbeutel keine Grenzen gesetzt. Leider kann dann der Fahrspaß nur auf der Rennstrecke ausgeübt werden, da eine Straßenzulassung beim deutschen TÜV mit einem neuen Fahrwerk schon seit Jahren unmöglich ist.

*Teil 2 lesen Sie in der nächsten Ausgabe*



**Il Maestro: Fabio Taglioni. Er konstruierte den V2 sowie den nur 7 kg schweren Gitterrohrrahmen aus Chrommolybdän-Stahl.**



**Diese nur 20 mal gebaute 600er Production-TT2 mit 18 Zoll-Vorderrad von 1982 zählt zu den Raritäten.**