

BIKERS JOURNAL

NEWSFLASH online
KOSTENLOSE INFOS AUS DEM NETZ

DAS DOWNLOAD-MAGAZIN FÜR MOTORRADFAHRER



DER JÄGER KAWASAKI ZZR 1400

NEUHEITEN 2006 VON BMW BIS TRIUMPH

BMW F 800 S +++ VORSTELLUNG: HONDA CBF 1000 +++ TRIUMPH TRIPLE 675 DAYTONA

>>TIPP: BMW R 1100 S
DER SPORT-BOXER IN DER PRAXIS

HONDA
ST 1100 vs.
STX 1300

PAN EUROPEAN

YAMAHA MT-0S
PROTOTYP



WORLD-SUPERBIKE KLAFFI-TEAM + MOTOGP MOTEGI + SEPANG + QATAR

TT2 - BELLA MACCHINA 600

Im ersten Teil ging's um die Vorgeschichte der TT-Ducati bis hin zu den Serien-Modellen der Pantah und F1/F3. Teil 2 befasst sich ausschließlich mit den 600er-TT2 Motorrädern. Vorhang auf für eine der spannendsten Epochen in der Geschichte der Roten Renner aus Italien.

von Rudolf Wasner

Fotos: Rudolph Wasner, Archiv, Werk



Der TT-Renner des Autors: Die Firma Werkmeister in Kassel baute nur eine Handvoll dieser TT2-Replikas mit deutscher Straßenzulassung auf. Zwischenzeitlich wurden viele Teile ersetzt oder optimiert, es fehlt nur noch die typische TT2-Lackierung in rot und gelb.

Nach jahrzehntelanger Produktion von Einzylinder-Maschinen wurde Ducati erst in den siebziger Jahren richtig berühmt durch Erfolge mit seinen großen Königswellen-V2. Der Doppelsieg bei den 200 Meilen von Imola 1972 durch Paul

Smart und Bruno Spaggiari, aber auch der Gewinn des TT-F1 Laufes 1978 auf der Isle of Man durch Mike Hailwood stellten hier Meilensteine in der Erfolgsgeschichte des Werkes mit Sitz in Bologna dar. Der in den Folgejahren entwickelte

Pantah-Motor mit leiserem Nockenwellen-Antrieb über Zahnriemen, ein Zugeständnis an die Neuzeit, stand somit in der Pflicht an diese Erfolge anzuknüpfen. Und er tat dies auch mit Bravour und zwar noch erfolgreicher als die Königswel-

len-Ducatis vor ihm! Die ruhmreiche Geschichte der TT2 auf Basis des Zahnriemen-Motors wird hier im zweiten Teil der "Ducati TT-Story" erzählt.

Die Produktion des Pantah-Triebwerks lief im Jahre 1979

an, anfangs war nur die 500 SL Pantah mit Straßenzulassung erhältlich. Bereits im ersten Produktionsjahr wurde vom damaligen Ducati-Händler Alfred Bajohr aus Stuttgart ein umgebautes Straßenmotorrad bei den TT-Races auf der Isle of Man eingesetzt. Der auf 597 ccm Hubraum aufgebohrte Motor mit einer Bohrung von 81 mm und einem Hub von 58 mm war wie geschaffen für den Einsatz in der Formel 2-Klasse der Tourist Trophy, kurz genannt der TT2-Klasse. Dieses Kürzel sollten später auch die 600er Renn-Pantahs von Ducati tragen.

Zugelassen für diese Klasse waren Zweitakter von 251 bis 350 ccm und Viertakter von 401 bis 600 ccm Hubraum. Bajohr erreichte mit seiner selbst aufgebauten Rennmaschine als TT-Neuling im Training den beachtlichen sechsten Startplatz, was damals für einige Aufregung unter seinen Konkurrenten sorgte. Im Rennen konnte Bajohr dann wegen einer feuchten Strecke nicht an seine Trainingsergebnisse anknüpfen, das Risiko eines Sturzes war ihm zu groß.

Im Ducati-Werk selbst begann man erst für die Saison 1980 eigene Renner aufzubauen. Franco Farnè präpariert damals genau vier Maschinen in der Ducati-Rennabteilung für den Einsatz in der italienischen Junioren-Meisterschaft. Mit den Fahrern Waner Francini, Paolo Menchini und Guido Del Piano waren diese Maschinen auf Anhieb erfolgreich und dominierten ihre Klasse. Als Basis verwendete Farnè die Serien-SL, die mit edlen Komponenten verfeinert wurde und deren Motorleistung 70 PS bei 9.800 U/min betrug. Da jedoch Kolben mit 80 mm Durchmesser verbaut wurden, betrug der Hubraum nur 583 ccm. Bei der Lackierung wurde bereits die Farbkombination rot-gelb gewählt.

Nach diesen hervorragenden Ergebnissen konstruierte Fabio

Taglioni dann eines seiner Meisterwerke, die TT2. Genau fünf Maschinen wurden in Bologna hergestellt, bereit um im Winter 1980/81 von den spanischen Fahrern Angel Nieto (14-facher Weltmeister in der 50er- und 125er-Klasse) und Salvador Canellas (Langstreckenfahrer für Ducati) ausgiebig getestet zu werden. Wie gelungen die Konstruktion war zeigte Sauro Pazzaglia bereits beim ersten Renneinsatz 1981 in der italienischen TT2-Meisterschaft: Er konnte einen überlegenen Sieg einfahren. In diesem Jahr konnten beide italienischen Meisterschaften gewonnen werden, für die die Maschinen gebaut wurden. Die Titelträger waren Massimo Broccoli und Piano Mauro.

Die TT2 verfügte über einen besonders leichten Rahmen der nur sieben Kilogramm wog, verwendet wurden gerade Rund-Rohre aus Chrommolybdän-Stahl. Gebaut wurde er von Verlicchi in Bologna. Besonders markant an der Konstruktion war der von den Rahmenrohren eingefasste Tank, außerdem die hintere Cantilever-Federung. Vorne wurde eine Magnesium-Renngabel von Marzocchi verbaut, hinten verrichtete ein Paioli-Mono-Federbein seine Arbeit. Für die Räder wurden vorne und hinten die Magnesium-Felgen von Campagnolo mit 5 Speichen und 18 Zoll verbaut. Bei den Bremsen wurde auf das Brembo-Sortiment zurückgegriffen: Vorne 05er Zangen mit 280er Scheiben und hinten eine Zange mit geschraubter 260er Scheibe, alles aus der Oro-Baureihe. Der Motor lag mit 597 ccm nahe am Hubraumlimit, da genau wie zuvor von Bajohr Kolben mit 81 Millimeter verwendet wurden. Sämtliche Innereien wurden erleichtert oder durch hochwertigere Komponenten ersetzt. Das Motorrad war mit einem Trockengewicht von nur 122 Kilo sehr leicht und besonders kompakt, große Fahrer hatten damit jedoch ihre Probleme. Die typische Lackier-



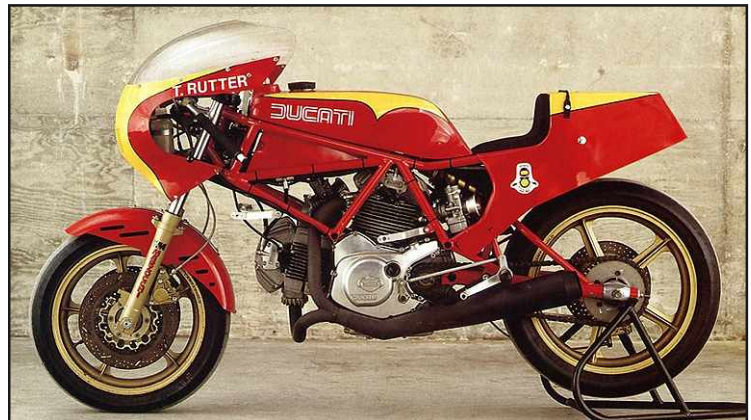
Eine von insgesamt vier Renn-Pantahs, die 1980 im Ducati-Werk aufgebaut wurden, gedacht für den Einsatz in der italienischen Junioren-Meisterschaft. Verbaut wurden dabei verschiedene Anbauteile der damaligen Königswellen-Renner.



Die ersten Werks-TT2 wurden 1981 mit durchschlagendem Erfolg in der italienischen TT2-Meisterschaft eingesetzt. Franco Farnè ist hier in der Saison 1982 gerade mit der Vorbereitung dieser Maschinen beschäftigt.



Sauro Pazzaglia in voller Schräglage auf seiner 81er Werks-TT2. Ihm gelang zwar der erste Sieg auf einer TT2, Titelträger in jenem Jahr waren jedoch die Fahrer-Kollegen Massimo Broccoli und Piano Mauro.



Eine Werks-TT2 von 1983. Der markanteste Unterschied zum 82er Modell war das Vorderrad mit 16 Zoll Größe.



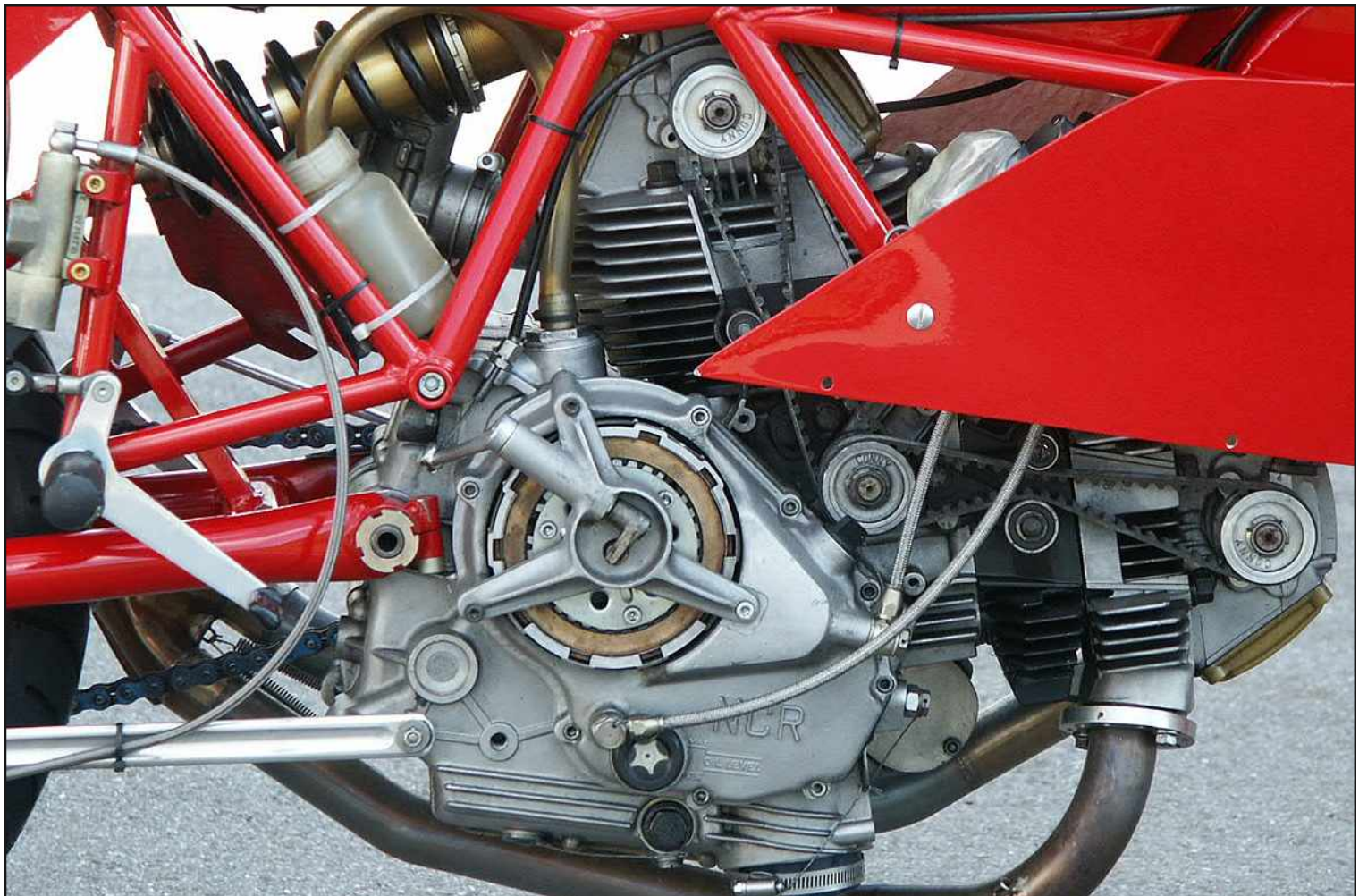
Die TT2-Maschine des vierfachen Weltmeisters Tony Rutter trug 1984 bereits eine rot-blaue Lackierung. Hier steht sie gerade bereit für den Einsatz zum TT F2-Lauf im tschechischen Brünn.

ung der TT2 war rot mit gelbem Dekor an Tank, Sitzbank und Verkleidung. Ab 1984 trat bei den Werksrennern die Kombination rot-blau in den Vordergrund.

Auf der britischen Insel wurden 1980 im Team von Sports Motorcycles aus Manchester die ersten Vorbereitungen für den Aufbau einer Maschine zum Einsatz in der Formel 2-Klasse bei den TT-Races auf der Isle of Man getroffen. Rennstallbesitzer Steve Wynne ließ sich von seinem damaligen Teamleiter Pat Slinn davon überzeugen, dass die neue Pantah in der Lage sei, das Erbe der Königswellen-Renner antreten zu können. Um jedoch erfolgreich zu sein würde man die Hilfe des Ducati-Werkes benötigen. Steve Wynne hatte hier bereits beste Kontakte zu Ducati, schließlich errang Mike Hailwood 1978 auf einer seiner Maschinen den sensationellen

Sieg in der TT F1-Klasse.

Im September 1980 reiste Pat Slinn daraufhin zur Int. Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) nach Köln um dort den Verkaufsdirektor von Ducati, Dr. Cosimo Calcagnile, den Export Verkaufsdirektor Franco Valintini und Franco Farnè zu treffen. Nach einem sehr langen Gespräch, gefolgt von einem ausgiebigem Aufenthalt in einem Alt-Kölner Restaurant, wurde etwa um Mitternacht folgende Vereinbarung getroffen: Ducati unterstützt die Firma Sports Motorcycles mit einem 500 ccm Pantah-Motor und einem Renn-Kit, wenn das Team einen Fahrer verpflichten kann, der in der Lage ist ein Formel 2-Rennen zu gewinnen. Als Pat wieder zuhause in England ankam kontaktierte er sofort Tony Rutter, den er bereits lange Zeit kannte, und dieser sagte ihm zu die Ducati Pantah im TT



Ein Pantah-Triebwerk mit der heute sehr begehrten und wunderschön aussehenden Trockenkupplung von NCR in Bologna, verbaut in einem Maltry-Rahmen.

DUCATI-MUSEUM

BOLOGNA



Blick auf die TT- und F1-Renner im Ducati-Werksmuseum in Bologna. Eine TT2-Ducati von 1983 gefolgt von verschiedenen Ausführungen der F1-Racing zwischen 1984 und 1986 für Rundstreckenrennen und Endurance-Einsätze. Der Besuch dieses Museums ist für jeden Ducati-Fan ein Muss.

Formel 2-Rennen zu fahren. Kurz darauf sandte Ducati den versprochenen Rennkit und einen alten und stark gebrauchten 500 ccm Prüfstands-Motor, bei dem bereits das Gehäuse gebrochen war, nach England. Da der Motor schon viele Kilometer gelaufen war, lieferte Ducati auch ein neues Getriebe mit. Pat wurde in das Werk eingeladen um dort 3 Tage zusammen mit dem Motoren-Spezialisten Giuliano



Beim TT Formel 1 Lauf auf der Isle of Man 1984 fuhr Tony Rutter diese einfach auf 750 ccm aufgebohrte TT2. Dabei gelang ihm der hervorragende 3. Platz hinter den zwei Werks-Hondas von Joey Dunlop und Roger Marshall.



Die Werks-TT2 von Tony Rutter im Fahrerlager der Rennstrecke von Ulster/Nordirland. Bei diesem zur TT Formel 2 Weltmeisterschaft zählenden Rennen im Jahre 1983 erzielte Rutter den 2. Platz. Dieter Rechtenbach aus Deutschland, der ebenfalls mit einer umgebauten Production-TT2 von Willi Willems teilnahm, fuhr auf den sehr guten 5. Platz. Hinter der Rutter-TT2 sieht man Rechtenbach gerade, wie er zusammen mit Werner Kaiser Veränderungen an der Einstellung des hinteren Federbeins vornimmt.

Pedretti zu arbeiten. Pat lernte dabei sehr viel über den Pantah-Motor, besonders darüber wie man einen Rennmotor aufbaut.

Ende Februar 1981 kaufte Sports Motorcycles eine Unfall-Pantah 500, die als Basis für den Renner verwendet wurde. Pat verbrachte in der Zwischenzeit viele Stunden nur damit um den vom Werk gelieferten Motor zu überarbeiten. Der originale Pantah-Rahmen wurde von Ron Williams bei Maxton Engineering optimiert. Im Juni konnte Tony Rutter mit dieser Maschine das TT2-Rennen bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 164 km/h gewinnen, was eine neue Rekordzeit darstellte. Als das Ducati-Werk nach diesem Sieg bemerkte, dass Tony die Chance zum Gewinn der Weltmeisterschaft hatte, bekam er für den zweiten Saisonlauf im August 1981 in Ulster/Nordirland eine waschechte

TT2 zur Verfügung gestellt. Im strömenden Regen reichte Tony ein zweiter Platz, um den Weltmeistertitel in der TT F2-Klasse zu erringen. Für Ducati war dies nach dem Sieg von Hailwood 1978 der zweite WM-Titel. In diesem Jahr hatte sich mit durchschlagendem Erfolg gezeigt, wie überlegen die TT2 der Konkurrenz bestehend aus Renn-Zweitaktern und Vierzylinder-Viertaktern war.

Im Jahre 1982 gelang es Tony Rutter wiederholt die Weltmeisterschaft in der TT-F2 für sich zu entscheiden, diesmal war er von Beginn an auf einer reinen Werksmaschine unterwegs. Er gewann dabei alle drei Saisonrennen auf der Isle of Man, in Vila Real/ Portugal und in Ulster. Beim Rennen auf der Isle of Man wurde er beim Streckenabschnitt Verandah mit 232 km/h gemessen. In Italien konnte Walter Cussigh jeden Lauf in seiner Klasse und somit

den Titel gewinnen.

In jenem Jahr wurde erstmals im Ducati-Werk eine Kleinserie der TT2 von etwa 20 Stück zum Verkauf an Privatkunden aufgelegt. Diese Maschinen ähnelten sehr stark den Werksmaschinen, der Deutsche Rainer Nagel wurde mit einem dieser Production-Racer sogar Vizeweltmeister in der Klasse der TT F2 hinter Rutter.

1983 wurde Rutter ebenfalls Weltmeister. Beim Rennen auf der Isle of Man gelang Ducati sogar ein Doppelsieg mit dem Sieg von Rutter und dem zweiten Platz von Graeme McGregor auf seiner Sports Motorcycles Ducati. McGregor gelang sogar der Gesamtsieg in der britischen TT2-Meisterschaft. Cussigh konnte erneut den Titel in seiner italienischen Klasse einfahren. In Deutschland gelang es Rainer Vossen auf Anhieb, die Junioren-Pokalmeisterschaft in der 500-Vier-

takt-Klasse auf einer selbstgebauten TT2-Replica zu gewinnen. Verbaut wurde dabei der Maltry-Rahmen. Es zeichnete sich jedoch in diesem Jahr ab, dass die TT2 der Konkurrenz nicht mehr so überlegen war wie in den Vorjahren.

In jenem Jahr wurde zum zweiten male eine Kleinserie von Production-Racern aufgelegt, insgesamt wurden ca. 25 Stück gebaut. Diese Production-TT2 wiesen geringe Unterschiede zum Vorjahresmodell auf, so wurde z.B. auf Kundenwunsch vorne ein 16 Zoll-Rad montiert. Die Leistung wurde mit 78 PS bei 10.500 U/min angegeben.

Rutter schaffte es auch 1984, den insgesamt vierten WM-Titel mit seiner Werksmaschine einzufahren. Die WM wurde nun auf insgesamt vier Läufe ausgebaut, Brünn in der Tschechischen Republik kam neu hinzu. Auf der IoM blieb Rutter erstmalig der Sieg ver-



Besitzer dieses TT2-Renners ist Josef Hölzl. Aufgebaut wurde diese Maschine 1984 von Werner Kaiser. Verwendet wurde ein Maltry-Rahmen und ein Pantah-Motor mit 600 ccm Hubraum. Außerdem verbaute Kaiser die feinsten Anbau- und Motorenteile die damals erhältlich waren. Mittlerweile wurde auch dieser Motor auf 750 ccm aufgebohrt.

wehrt. In diesem Jahr nahmen die Deutschen Rainer Vossen und Margret Lingen ebenfalls am TT2-Rennen auf der Insel teil, leider mit weniger erfolgreichem Ergebnis. Der Engländer Trevor Nation wurde Vizeweltmeister auf seiner TT2 die wiederum von Sports Motorcycles eingesetzt wurde. Bei den Maschinen von Sports wurden keine Rahmen von Verlicchi verbaut, sondern es wurden Rahmen verwendet, die dem Original sehr ähnlich waren und bei Harris produziert wurden.

1985 zeichnete sich das Ende der TT2-Ära ab. Tony Rutter nahm zwar wieder am Formel 2-Lauf auf der Isle of Man teil und konnte das Rennen auch gewinnen. Verwendet wurde jedoch das Chassis der F1-Racing mit einem 600er-Motor. Dieser Rahmen war eine komplette Neukonstruktion und er verfügte nicht mehr über eine Cantilever-Federung hinten, sondern über eine progressive

Federung, vergleichbar mit den heutigen Vierventil-Ducatis.

Das Ende stellte letztendlich der schwere Unfall von Tony Rutter im Formel 1-Rennen im Montjuich-Park in Barcelona dar. Tony hatte das Glück zu überleben, nach einem kurzzeitigem Herzversagen und einem doppelten Genickbruch. Die Karriere war damit für ihn beendet und er wurde trotzdem in der Gesamtwertung noch Vizeweltmeister in der TT F2-Klasse.

In all den Jahren hat es Ducati versäumt, die Erfolge in die Serienproduktion einfließen zu lassen. Es wurde lediglich die Pantah-Baureihe weitergeführt mit verschiedenen Hubraum-Klassen und Ausführungen. Der Verkaufserfolg mit dem Königswellen-Modell 'Mike Hailwood Replika' hatte doch gezeigt, dass der Kunde die Umsetzung der Erfolge aus dem Rennsport in die Serienproduktion durch-

aus zu schätzen weiß.

So waren es Privatfirmen, die der Kundschaft ihre TT2 mit Straßenzulassung in Eigenregie aufbauten. Allen voran ist hier Sports Motorcycles unter der Führung von Steve Wynne zu nennen. Wynne hat dafür bei Harris in England eigene Rahmen bauen lassen, diese waren vergleichbar mit den Originalen von Verlicchi. Zum Kauf hat er dann ganze Rahmenkits angeboten, zum Aufbau war nur noch eine Serien-Pantah notwendig. Weitere Anbieter in England waren BKM und die Firma von Roy Thersby, dabei verbaute BKM Rahmen von Verlicchi, Thersby stellt diese selbst her.

In Deutschland konnte man Komplettmaschinen über Moto Thomé, die Firmen Werkmeister und Drewitz beziehen, alle ausgestattet mit Verlicchi-Rahmen. Die Fahrwerkkits von Harris waren mit TÜV bei der

Firma WRF in Berlin zu bekommen. In Italien wurden von NCR und De Cecco Komplettmaschinen nach Kundenwunsch aufgebaut, jedoch nur für den Einsatz auf der Rennstrecke.

Als weitere Rahmenhersteller sind noch Daspa und Maltry zu nennen. Daspa aus Italien stellte neben Verlicchi Fahrwerke für das Ducati-Werk her, die Rahmen von Maltry wurden 1982 von Werner Kaiser in Italien in Auftrag gegeben. Die Rahmen dieser beiden Hersteller wurden jedoch ausschließlich für den Rennsport verwendet.

Bereits 1983, als die Überlegenheit der TT2 zu schwinden begann, machte man sich bei Ducati Gedanken, den Hubraum auf 750 ccm zu vergrößern. Geschaffen wurden die TT1 und die F1-Racing. Mehr dazu im dritten und letzten Teil unserer Ducati TT-Story. 