

BIKERS JOURNAL

DAS DOWNLOAD-MAGAZIN FÜR MOTORRADFAHRER

NEW FLASH online
SE INFOS AUS DEM NETZ

**ADVENTURE
R 1200 GS**

NEUER BMW OFFROAD-TOURER



GEFAHREN: HARLEY STREET ROD + KAWASAKI Z 750 S

KTM RALLYE-KOMBI + + + DUCATI: LETZTER TEIL DER TRILOGIE

ZX-12 R SPECIAL

RÜCKBLICK - TIPPS - TECHNIK

**KAWASAKI
DAUER-POWER**

UMBAU GEIGER-KAWASAKI SP12



TEST

**TRIUMPH
SPEED TRIPLE**

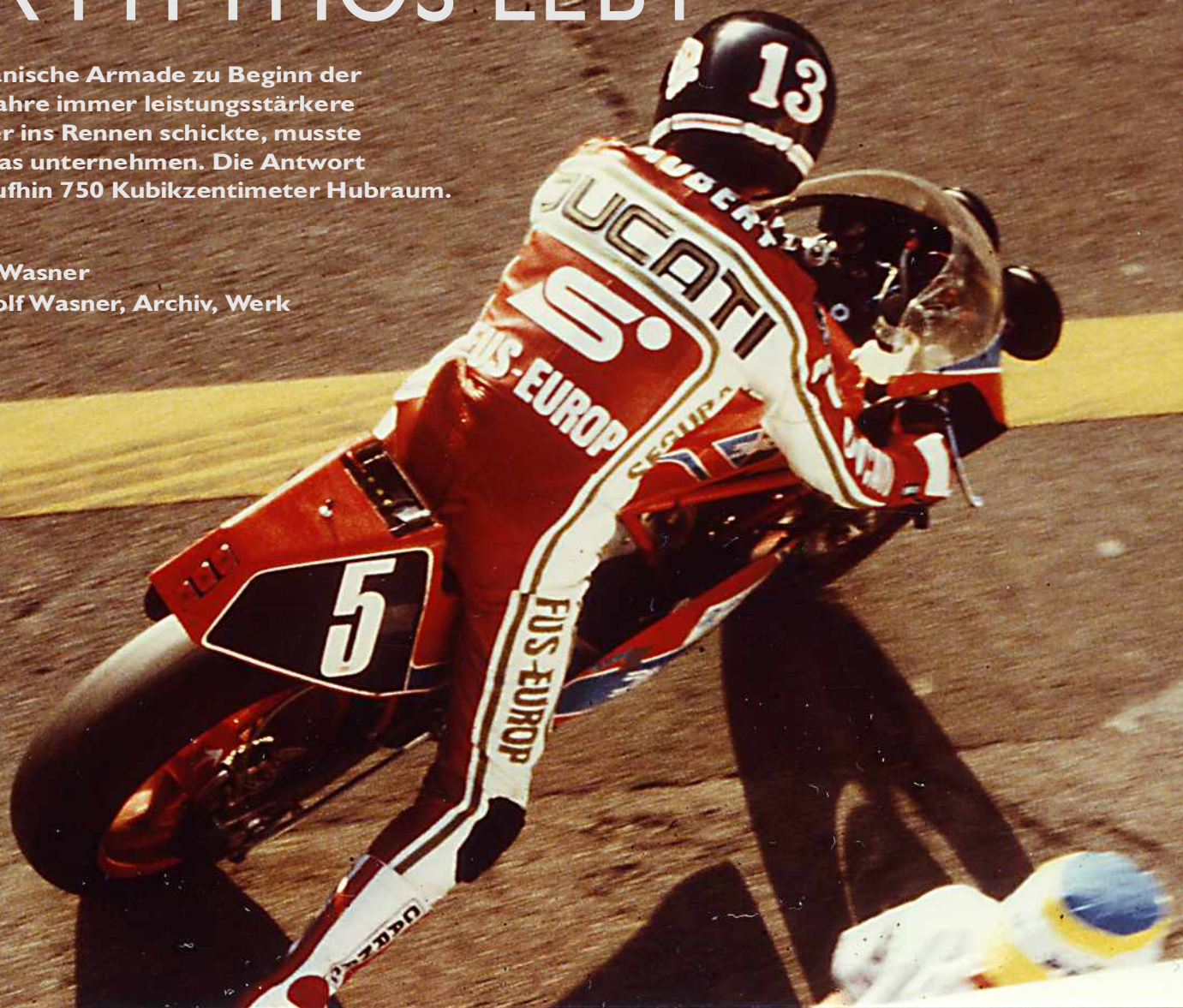
NEU BIMOTA DELIRIO + **MOTOGP** DAS GROSSE FINALE IN VALENCIA

DER MYTHOS LEBT

Als die japanische Armade zu Beginn der achtziger Jahre immer leistungsstärkere Vierzylinder ins Rennen schickte, musste Ducati etwas unternehmen. Die Antwort hatte daraufhin 750 Kubikzentimeter Hubraum.

von Rudolf Wasner

Fotos: Rudolf Wasner, Archiv, Werk



24-Stunden von Le Mans 1984: Jean-Claude Jaubert nimmt nach dem Boxenstopp wieder Fahrt auf. Seine Mitkämpfer im Team waren Walter Villa und Perugini. Morgens um drei kam das Aus durch Getriebeschaden. Das zweite Ducati-Werksteam mit Guichon/Granie/Vuillemin hatte wesentlich mehr Glück. Die Anstrengungen auf der TT1 wurden mit dem 4. Platz belohnt.

Im zweiten Teil der Ducati TT-Story wurde ausführlich darüber berichtet, wie erfolgreich die TT2 mit ihrem 600er Motor zwischen 1981 und 1985 war. Insgesamt vier Titel in der Formel 2-Klasse der Tourist Trophy Weltmeisterschaft konnten durch den Engländer Tony Rutter errungen werden. Es zeigte sich jedoch bereits im Jahre 1983, dass die Konkurrenz immer mehr an Boden gutmachte. Zu jener Zeit machte man sich auch im Hause Ducati Gedanken, mit Blick auf die Zukunft den Hubraum auf 750 ccm zu vergrößern. Weite-

re Gründe für eine Erweiterung war die immer größer werdende Wahrscheinlichkeit, dass die TT2-Meisterschaft in kurzer Zeit abgeschafft wird. Außerdem war geplant, die Hubraumgrenze bei den Langstrecken- und TT1-Wettbewerben auf 750 ccm zu begrenzen. Dadurch würde natürlich die Konkurrenzfähigkeit der TT-Renner mit dem Zweizylinder-Pantah-Motor gegen die PS-starken Vierzylinder aus Japan erheblich steigen.

Grundlage für die Zulassung bzw. Homologation des neuen

Triebwerks war die Ducati 650 SL Pantah, die im Gegensatz zu ihren Vorgängermodellen über einen Kurbelwellenhub von 61,5 mm verfügte. Zusammen mit Kolben von 88 mm Durchmesser ergab sich ein Hubraum von 748 ccm. Bei Verwendung der alten Kurbelwelle mit 58 mm Hub wäre ein Erreichen des Hubraumlimits von 750 ccm schwierig und wenig sinnvoll gewesen.

Der erste Auftritt einer Renn-Pantah mit 750 ccm war bereits 1982 bei den 200 Meilen von Daytona in den USA. Der US-

Boy Jimmy Adamo belegte mit dieser Maschine den 13. Rang, dabei lieferte der Motor bereits knapp 95 PS. Tony Rutter war erstmalig 1983 beim BoT-Lauf in Daytona auf einer TT1 unterwegs, er fuhr dabei den hervorragenden dritten Platz ein.

Der Montjuich-Park in Barcelona war bereits seit Jahren bekannt als Ducati-Erfolgstrecke. Das 24-Stunden-Rennen 1983 hatte zwar keinen Weltmeisterschaftsstatus, das Interesse am Rennen mit insgesamt 250.000 Zuschauern war jedoch sehr groß.

Die vom Ducati-Werk eingesetzte und von Franco Farnè vorbereitete Maschine wurde von den Fahrern Benjamin Grau, Enrique de Juan und Luis Reyes bewegt, und zwar überaus erfolgreich: Nach 24 Stunden wurden 708 Runden gezählt, was den ersten Platz bedeutete. Das zweitplatzierte Kawasaki-Team hatte ganze 18 Runden weniger. Die eingesetzte TT1 wog nur 135 kg und leistete 86 PS bei 9.000 U/min, es war jedoch nicht erforderlich, über das ganze Rennen das volle Leistungspotential auszuschöpfen.

Aufgrund dieser Erfolge beschleunigte Ducati 1983 die

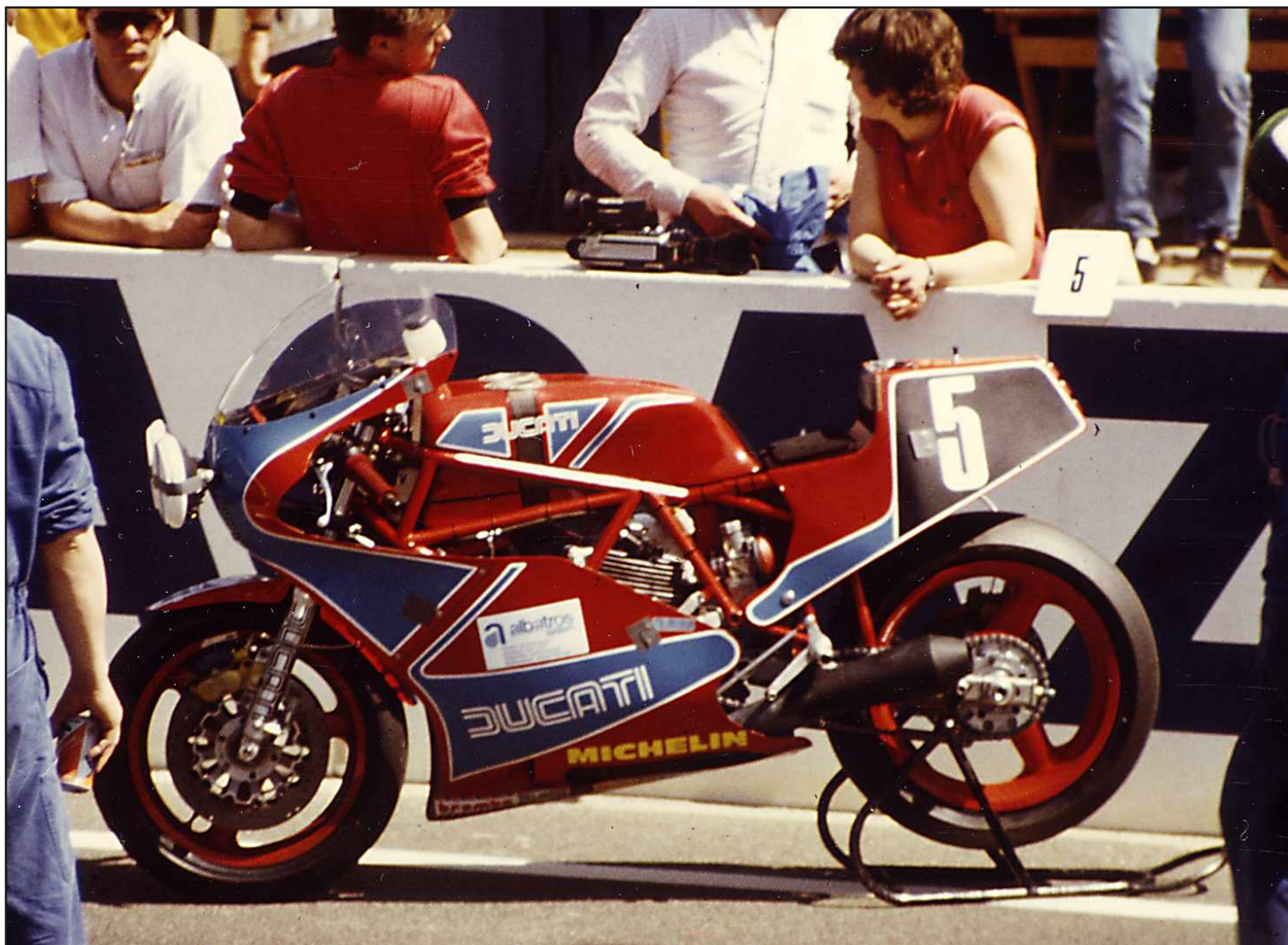
Entwicklung der TT1 und ab der Saison 1984 konzentriert sich die Rennabteilung verstärkt auf Einsätze in den neuen Klassen. Tony Rutter nahm in jenem Jahr erstmalig auch in der WM mit einer Werksmaschine an der TT F1-Klasse teil. Das eingesetzte Motorrad war im Prinzip eine TT2, in der das große Triebwerk eingebaut wurde. Auf der Isle of Man gelang ihm der hervorragende dritte Platz, in der TT F2-Klasse war er nur einen Platz besser. In der Jahreswertung konnte Rutter dann in der F1-Klasse den dritten Platz belegen. Beim Lauf zur TT-F1 WM auf der Isle of Man nahm auch der deutsche Rainer Vossen teil. Er kam auf

der Strecke immer besser zu recht, bis er durch einen technischen Defekt ausfiel.

Außer in der TT F1-Klasse wurde die neue 750er auch wieder bei Langstreckenrennen eingesetzt, und das durchaus erfolgreich. Im nicht zur WM zählenden Lauf in Le Mans konnte das Team mit den Fahrern Marc Granie, Philippe Guichon und Didier Vuillemin den vierten Platz erringen, von 54 gestarteten Teilnehmern.

Kurze Zeit später konnte diese Mannschaft bei den 1.000 km von Zeltweg in Österreich auf der Werks-Duc wiederum Vierter werden. Für großes

Aufsehen sorgte jedoch das österreichische Privatteam mit den Fahrern. Dr. Franz Kaserer und Josef Zauner. Hinter den Werksmaschinen von Honda und Suzuki konnten beide bei dieser Veranstaltung auf dem Österreichring mit ihrer privat aufgebauten TT1 die fünftbeste Trainingszeit erringen, und das noch vor der Werks-Ducati mit dem fünffachen Weltmeister Walter Villa. Im Rennen lief es dann noch besser, denn Kaserer lag vor dem ersten Boxenstopp an der hervorragenden zweiten Stelle. Die große Ernüchterung folgte dann jedoch zu Mitte des Rennens, als ganz überraschend die Leistung der Batterie nachließ und Josef



Die im Jahre 1984 bei den 24-Stunden von Le Mans eingesetzte TT1 unter Villa/Jaubert/Perugini war die erste Werks-Ducati mit der neuen Hinterradfederung. Dieses progressive System, das an die Full-Floater-Vierkantschwinge von Suzuki erinnerte, bereitete besonders bei der Abstimmung große Probleme. Später wurde dieses System in die 750 F1 Racing übernommen und perfektioniert.

Zauner auf den immer noch sehr guten siebten Platz zurückfiel. Das endgültige "Aus" kam dann in der 155. Runde durch Motorschaden.

Bei den weiteren Saisonrennen im belgischen Spa und im italienischen Mugello konnte das Ducati-Team um Granie/Guichon/Vuillemin den dritten und den vierten Rang belegen, in der Meisterschaft reichten diese Ergebnisse zum fünften Platz. Das weitere Werksteam um Walter Villa und Walter Cussigh hatte das ganze Jahr über Probleme mit ihrer TT1, die einzige gute Platzierung war ein vierter Platz beim 8-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

1984 wurde vom Ducati-Werk auch wieder eine Kleinserie von sog. Production-Racern für Privatfahrer aufgelegt, wie vergleichsweise bei der TT2. Insgesamt wurden etwa 25 Maschinen aufgebaut. Die Unterschiede zur Production-TT2 waren nur geringfügig. In der TT1 wurde eine breitere Cantilever-Schwinge eingebaut, gleichzeitig wurde das Ritzel weiter nach außen versetzt. Damit war der Einbau eines breiteren Reifens möglich. Dem Hinterrad wurde gleichzeitig eine Schnellwechsellvorrichtung spendiert, die einen Wechsel des Hinterrads ohne Ausbau von Bremscheibe und -zange ermöglichte. Bei der Größe des Vorderrades war mittlerweile 16 Zoll Standard, was jedoch die meisten Kunden nicht davon abhielt, auf 18 Zoll umzurüsten. Wiederholte Verwendung fand die mehrfach verstellbare Marzocchi-Gabel mit Magnesiumteilen und 35 mm Standrohrdurchmesser. Die bei den Production-TT2 verbaute Ölbadkupplung aus den Serien-Pantahs wurde nun endlich durch eine über Seilzug betriebene Trockenkupplung aus dem Hause NCR ersetzt, ganz wie bei den Werksrennern. Die Leistung stieg nun beim hubraumstärkeren Motor auf 80 PS

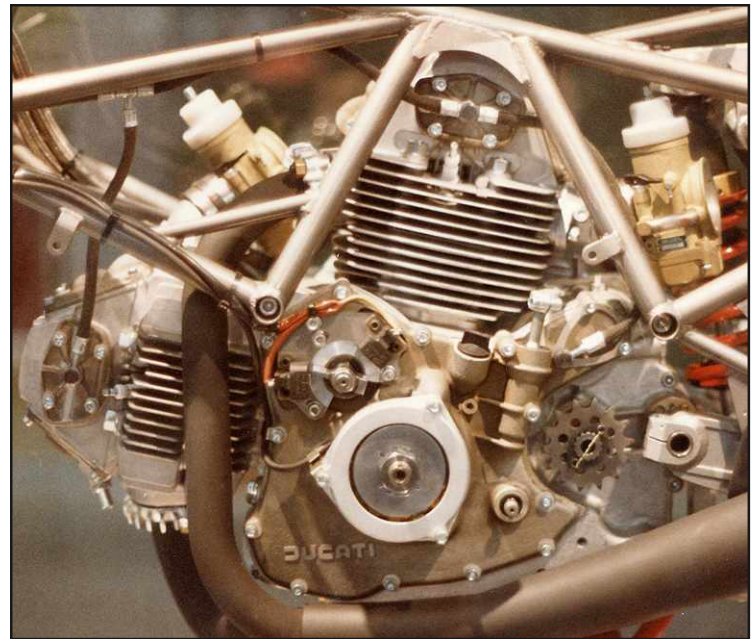
am Hinterrad an, bei Verwendung der gleichen Ventile wie in der TT2. Die Lackierung der TT1 war rot-blau, ganz im Gegensatz zum rot-gelb der TT2-Renner.

In diesem Jahr war der Unterschied zwischen den Werksmaschinen und den Production-Racern erheblich. Der Werksrenner hatte mit 66 Grad einen anderen Lenkkopfwinkel, außerdem wurde erstmalig mit einer anderen Hinterradfederung experimentiert. Es kam ein progressives System zum Einsatz, das an die Full-Floater-Vierkantschwinge von Suzuki erinnerte. Aber gerade diese Änderung am TT1-Rahmen führte zu erheblichen Problemen. Vorne wurden nun auch andere Gabeln getestet, alle mit Rohrdurchmesser von 41 mm und mehr. Die Bremsanlage stellte man um auf 300 mm-Scheiben vorne und 230 mm hinten. Außerdem verbaute man am Vorderrad die neuen Vierkolbenzangen von Brembo mit Schnellverschluss. Es wurden Dreispeichenräder aus Magnesium von Marvic verwendet, und zwar wahlweise in den Größen zwischen 16 und 18 Zoll. Aufgezogen wurden die neuen Radialreifen von Michelin, das Resultat war ein Trockengewicht der Maschine von ganzen 130 Kilogramm.

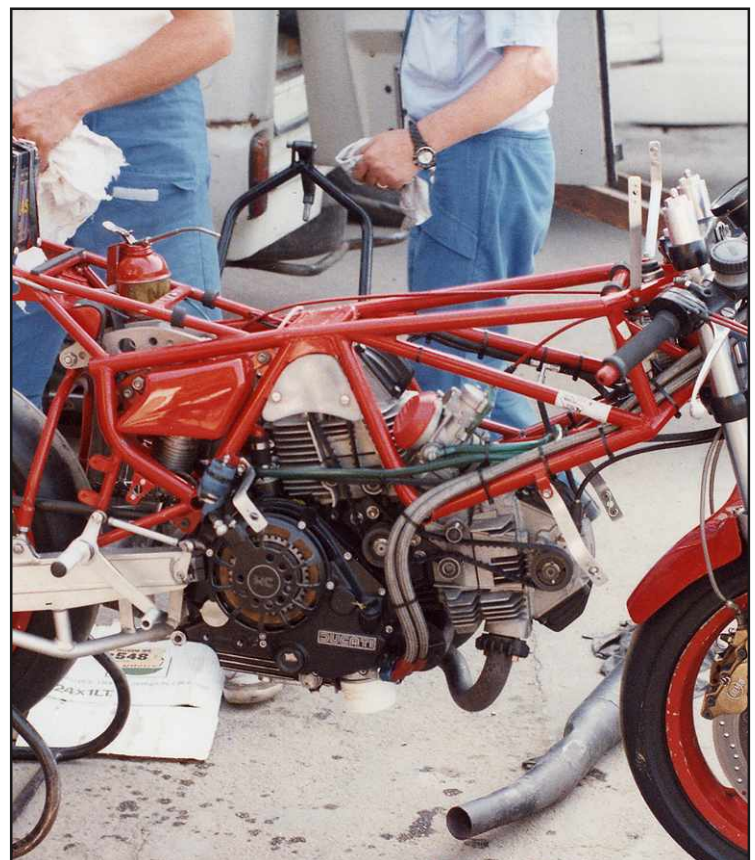
Als Ergebnis der Probleme aus den Änderungen des TT1-Rahmens wurde ein neues Fahrwerk geschaffen, die 750 F1 Racing. Diese Maschine wurde von Beginn an in den Farben rot-weiß-grün lackiert, an ihr wurden nur noch Räder in den Größen 16 bis 17 Zoll verbaut. Die Anbauteile wie Tank, Sitzbank und Vollverkleidung unterschieden sich komplett von den TT1-Teilen. Über die ganze Saison wurden auch erhebliche Änderungen am Motor vorgenommen. So wuchsen die Ventile auf 44 und 38 mm an, Carillo-Pleuel wurden verwendet und die Verdichtung wurde auf 10,3:1 angehoben.

Außerdem wurden 41er Vergaser von Dellorto-Malossi eingebaut. Die Motorleistung stieg durch diese

Pflegemaßnahmen auf 94 PS an. 1984 gelang dem späteren Superbike-Piloten Davide Tardozzi der Gesamtsieg in der



Diesen Motor passend für die Werks-F1 hatte Ducati für das Ende der Saison 1985 und für die Saison 1986 als Leihgabe für Tony-Rutter-Racing vorbereitet. Rutter hatte jedoch im Juni 1985 in Montjuich seinen schweren Unfall, so wurde der Motor doch nicht abgegeben.



Die Werks-F1 während des 24-Stunden-Rennens in Barcelona 1984. Fahrer waren Rau und Garriga.

italienischen TT F1-Meisterschaft. Ebenso erfolgreich waren in Großbritannien die Piloten Tony Rutter und Trevor Nation mit ihren TT-Ducs unterwegs, sie machten in der BoT-Klasse alle Siege unter sich aus.

Im Jahre 1985 konzentrierte man sich bei Ducati außer auf die Langstrecken-WM nur noch auf italienische Rennklassen, eingesetzt wurde überwiegend die 750 F1 Racing. Virginio Ferrari holte den Titel in der italienischen TT F1-Meisterschaft, zweiter wurde Marco Lucchinelli, die weiteren fünf Plätze wurden ebenfalls von Ducatis belegt. Walter Cussigh wurde Champion in der italienischen Langstrecken TT-F1-Meisterschaft. International blieben die Erfolge im ganzen Jahr jedoch erheblich hinter den Vorjahresergebnissen zurück, trotz großer Anstrengungen durch die Entwickler Fabio Taglioni, Franco Farnè und Walter Villa. Hinzu kam noch der tragische Unfall von Tony Rutter beim Lauf zur TT F1-WM im Park von Montjuich/Barcelona. Rutter hätte dabei beinahe sein Leben verloren, seine Rennfahrerlaufbahn war ab diesem Zeitpunkt ohnehin beendet. Nach dem Neustart des Rennens gelang dem deutschen Dieter Rechtenbach ein sensationeller zweiter Platz. Er war jedoch auf einer privaten Gericke-Cagiva unterwegs, die als Basis einen TT2-Rahmen von Maltry hatte. In der Meisterschaft konnte Rechtenbach Gesamtsechster werden. Ein weiterer Höhepunkt war der sechste Platz von Marco Lucchinelli im Formel 1-Rennen in Daytona.

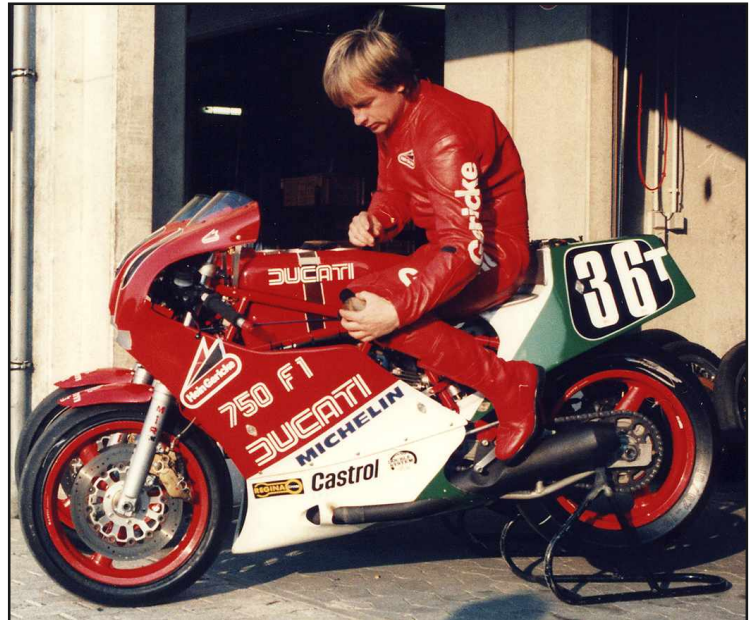
1985 konnte Hein Gericke zwei Werks-F1 für das 8-Stunden-Rennen am Nürburgring ergattern. Als Fahrer wurden Manfred Fischer und Dieter Rechtenbach ausgewählt. Die Vorstellung dauerte jedoch nicht allzu lange, da sich das

Team nach drei Stürzen zurückziehen musste.

Die Saison 1986 startete vielversprechend, als Marco Lucchinelli den BoT-Lauf in Daytona gewinnen konnte, allerdings auf der neuen Versuchs-851. Die Zeit der luftgekühlten Zweiventiler ging nun zu Ende, die neue Vierventil-Ducati mit Wasserkühlung bahnte sich ihren Weg. Die späteren Erfolge mit diesem leistungsstarken Triebwerk sind uns ja bestens bekannt.

Das letzte große Rennen mit der luftgekühlten F1-Racing war das Pro Twins-Rennen 1987 in Laguna Seca, im Sattel saß Marco Lucchinelli. Neu an der Maschine waren die Gabel von White Power und das GSG Roma-Federbein.

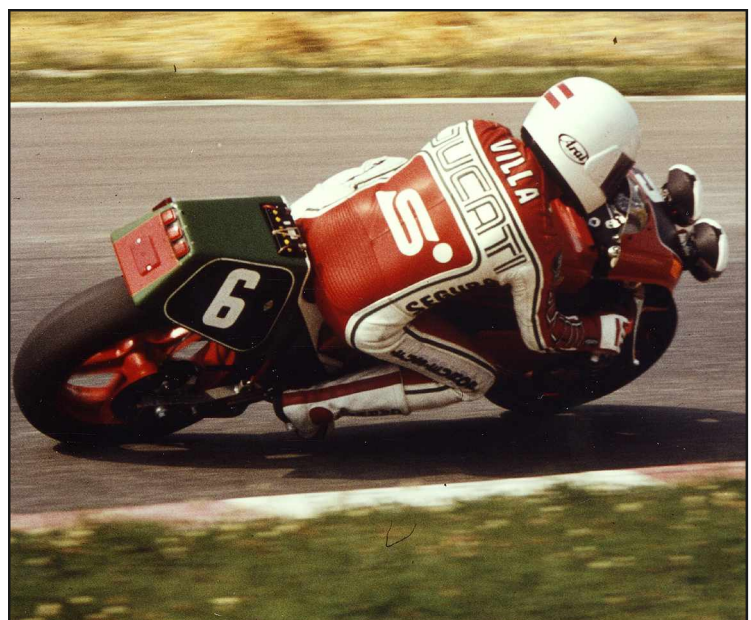
1985 entschloss sich Ducati endlich dazu, die Erfolge aus dem Rennsport in die Serienproduktion einfließen zu lassen. Als Ergebnis kam dabei die 750 F1 heraus. Da sie optisch nicht ganz gelungen war wurde sie 1986 einer eingehenden Modellpflege unterzogen. Dabei wurden einige Verbesserungen erzielt, Motor- und Fahrleistung blieben jedoch immer noch unter den Erwartungen der Ducati-Gemeinde zurück. Außerdem war die Cantilever-Federung am Hinterrad bereits überholt. Im selben Jahr kam auch das erste Sondermodell in den Handel, die 750 F1 Montjuich. Endlich hatten die Ducati-Fans eine F1-Replika, die ihre Vorstellungen am ehesten erfüllte. Einziger Haken war der Preis. Außerdem wurden von der Montjuich nur ganze 200 Stück produziert. 1987 folgte die 750 F1 Laguna Seca, an der jedoch bereits billigere Komponenten aus der Paso verbaut wurden. Den Abschluss bildete die 750 F1 Santamonica von 1988, die ebenfalls wie ihre Vorgänger in einer Auflage von 200 Stück



Manfred Fischer, seinerzeit amtierender Deutscher Meister in der Klasse bis 500 ccm, bei der Sitzprobe auf der 750er Werks-F1 vor dem Start zum 8-Stunden-Rennen am Nürburgring 1985.



Während der 24 Stunden von Le Mans 1984 wurde diese halbprivate F1 Racing von den Fahrern Salles/Roulet/Moisset eingesetzt.



Der fünffache Weltmeister Walter Villa im Sattel einer Werks-F1 bei den 24 Stunden von Le Mans 1984.

produziert wurde. Bereits 1986 wurde ein kleineres Schwestermodell der F1 eingeführt. Die Ducati 350 F3 und die hubraumstärkere Version mit 400 ccm und Sechsganggetriebe für den japanischen Markt wurden bis 1988 produziert.

Rückblickend lässt sich feststellen, dass Fabio Taglioni mit der Schaffung des Pantah-Motors dem Ducati-Konzern Ende der 70er Jahre ein Konzept mit auf den Weg gegeben hat, das die

Grundlage für alle heute produzierten Ducati-Motoren darstellt. Die Wurzeln der sportlichen Ambitionen von Ducati gehen bereits zurück zu den Einzylindern in den 50er Jahren. Die großen Königswellen-Renner mit 750 und 900 ccm sorgten dann für die ersten richtig großen und internationalen Erfolge, 1972 in Imola und 1978 auf der Isle of Man.

Die Pantah-Renner, vertreten durch die 600er TT2, die 750er

TT1 und F1 Racing, führten diesen erfolgreichen Weg weiter, ja sie waren sogar erfolgreicher als sämtliche Ducati-Konstruktionen zuvor. Das verdient Respekt und Anerkennung, auch von der alten Königswellen-Garde. Durch die Weiterentwicklung zum Vierventilmotor mit Wasserkühlung wurde das Tor zum Anschluss an die Technik aus Fernost ganz weit aufgestossen. Ducati war wieder in der Lage, den japanischen Vierzylindern paroli zu

bieten, ja sogar zu schlagen. Die zahlreichen Siege und Titel in der Superbike-WM haben es deutlich gezeigt.

In der heutigen Zeit ist bei verschiedenen Classic-Veranstaltungen wieder ein klarer Trend zu erkennen, dass immer mehr Fahrer auf die Stärken der TT-Ducatis setzen. Ein Zeichen dafür, dass die Szene lebt und in Bewegung ist. Und das ist gut so.



Dieter Rechtenbach (Nr. 25) 1985 im Montjuich-Park von Barcelona auf der Gericke-TT bei der Startaufstellung zum Formel 1-Lauf im Rahmen der TT-Weltmeisterschaft. An diesem Tag hat er mit seinem zweiten Platz das beste Ergebnis seiner Rennfahrer-Karriere erzielt.