

NEWS

der

Ducati-TT-InteressenGemeinschaft



Ausgabe 1/2005 ? Herausgegeben von Rudolf Wasner und Christoph Lagemann
www.ducati-tt.de ? ttig@ducati-tt.de



Tony Rutter bei der Startaufstellung zum TT Formel 1-Lauf 1985 im Montjuich Park in Spanien, bei dem er so schwer verunglückte. Links neben ihm steht sein damaliger Schrauber und Weggefährte Pat Slinn.

Foto: Pat Slinn

Inhalt:

Vorwort

Vorschau zum 3. TT-IG-Treffen 2005

Wichtige Termine 2005

Geschichte: 24 Std. von Le Mans 1984

Profil: Werner Kaiser

Neuigkeiten auf der INTERMOT 2004

Bericht zur DUCATI-SPEEDWEEK 2004

Pinwand

Kontakt

Seite 2

Seite 3

Seite 4

Seite 5

Seite 7

Seite 9

Seite 10

Seite 12

Seite 12

Liebe TT-Freunde,

seit der letzten NEWS im Juli 2004 hat sich natürlich wieder jede Menge getan.

Wie euch bereits im letzten Jahr von Christoph Lagemann mitgeteilt wurde, laufen seit geraumer Zeit die Vorbereitungen für das **3. Treffen der Ducati-TT-IG**, welches von 17. bis 19. Juni 2005 gemeinsam mit der Pantah-IG auf der Freusburg bei Siegen stattfinden wird. Die Organisation in der TT-IG wird hierbei ausschließlich von Christoph übernommen, also bei Fragen zum Treffen bitte nur an ihn wenden. Leider ist die Resonanz unter unseren Mitgliedern bisher sehr schwach. Das kann unter Umständen auch daran liegen, dass der bekannt gegebene Termin für eine Vorbuchung bereits im Sommer 2004 zu früh war. Hier hat sich nun folgendes geändert: Schlafplätze auf der Burg müssen nun bis spätestens 8 Wochen vor dem Treffen gebucht werden. Wer also Interesse hat, der soll sich rechtzeitig bei Christoph melden. Der Veranstaltungsort und die Preise sind auf alle Fälle in Ordnung und ich denke, dass es eine rundherum gemütliche Veranstaltung werden wird. Nützliche Infos zum Treffen findet ihr im IG-Bereich auf der Homepage (HP) www.ducati-tt.de. Um das Interesse am Treffen zu verstärken wurde von der Pantah-IG eigens ein Fotowettbewerb ins Leben zu rufen. Infos dazu findet ihr unter www.pantah-ig.de. Seit einiger Zeit ist im IG-Bereich ein Bericht von Christoph zu seiner Teilnahme bei den **Prüf- und Einstellfahrten 2004 in Kastellaun** zu finden, veröffentlicht wurde dieser Text bereits in einer der letzten Ausgaben der Motalia.

Unsere **Mitgliederzahl** ist mittlerweile auch schon auf 33 angestiegen, die Mitglieder kommen bereits aus 5 verschiedenen Ländern. Von vielen Mitgliedern sind im IG-Bereich der HP bereits Texte mit Bildern von ihren Motorrädern hinterlegt. Wer sein Profil noch ergänzen oder erweitern möchte, soll einfach mit mir Kontakt per Email oder Telefon aufnehmen, und dann wird gemeinsam die beste „Übertragungsform“ der Infos vereinbart.

In den anderen Bereichen meiner Webseite gibt es natürlich auch viele Neuerungen:

- Die HP wird nun auch in **englischer Sprache** angeboten. Es sind zwar noch nicht alle Seiten übersetzt, ich bin jedoch bemüht dies im Laufe des Jahres umzusetzen. Die Zahlen sprechen hierbei eine deutliche Sprache, denn von den mittlerweile knapp 12.000 Zugriffen erfolgt zur Zeit der größte Teil auf die englischen Seiten, besonders viele Zugriffe erfolgen dabei aus Japan. Mails von Besuchern bekomme ich ebenfalls überwiegend in englischer Sprache. Ich bin noch immer auf der Suche nach jemanden, der mir bei einer professionellen Übersetzung der Seiten behilflich sein kann, vielleicht gibt es da einen Englisch-Fachmann unter euch?!
- In der Zwischenzeit hat sich ein sehr guter Kontakt zu **Pat Slinn** aus Großbritannien ergeben. Pat ist ein guter Freund von Werner Kaiser und Tony Rutter. Als ehemaliger Teamchef und Mechaniker von Tony hat er ihn in allen Weltmeisterschaftsjahren von 1981 bis 1985 bis zu seinem schrecklichen Unfall in Spanien begleitet. Pat unterstützt mich enorm mit vielen Bildern und Berichten aus der damaligen Zeit. Darunter befinden sich auch Unterlagen aus der Zeit von Mike Hailwood 1978 und 1979. Pat war zu dieser Zeit Mitglied im Team rund um Mike, ich plane daher auch eine neue Rubrik auf der HP mit der Bezeichnung „Hailwood-TT“. Die Realisierung wird voraussichtlich 2005 erfolgen.
- Unser IG-Mitglied **Werner Kaiser** unterstützt mich ebenfalls mit sehr vielen Fotos, Negativen und Dias aus seiner eigenen TT-Zeit in den Achziger-Jahren. Gerade auch bei Fragen zu technischen Belangen ist man bei ihm bestens aufgehoben.
- Die Rubrik „**Bilder-Galerie**“ wurde von mir umgestaltet und erweitert, viele neue Bilder von Werks- und Production-TTs wurden dabei neu eingepflegt. Beispielsweise sind seit neuestem auch Aufnahmen der Ex Rainer Nagel TT dabei, bekommen habe ich die Bilder von Claus Carstens.
- In der Rubrik „**Geschichte**“ wurden die Profile von Pat Slinn, Tony Rutter und Werner Kaiser ergänzt oder erweitert.
- Unter „**Veranstaltungen**“ findet ihr seit einiger Zeit Berichte zur Ducati Speedweek 2004 in Brünn, zur Intermot 2004 in München und Infos zu älteren Veranstaltungen, so z.B. zum Ulster Grand Prix 1983 und zum Mailänder Salon 1984.
- Bereits vor ein paar Monaten wurde die Rubrik „**Prospekte**“ neu eingefügt. Die Originale befinden sich fast vollständig in meinem Besitz. Falls jemand weitere Prospekte haben sollte, so würde ich mich freuen, wenn er Kontakt mit mir aufnimmt. Mein Wunsch ist es, möglichst viele Ducati-Modelle zu erfassen, um damit Jedermann die Möglichkeit zu bieten die Original-Prospekte seiner Lieblings-Modelle ansehen oder ausdrucken zu können.

Im Allgemeinen würden sich Christoph und ich sehr darüber freuen, wenn uns zukünftig noch mehr Mitglieder durch Aktivitäten oder Infos unterstützen könnten. Besonders gefragt sind Erfahrungsberichte

oder Geschichten aus dem eigenen TT-Leben. Aber auch Fotos oder Berichte zu Veranstaltungen sind jederzeit herzlich willkommen!
Offen sind wir auch für Vorschläge bezüglich einer neuen oder besseren Gestaltung der Rubrik „Ducati-TT-IG“, wer Vorschläge hat, einfach melden.

Viele Grüße

Rudi Wasner

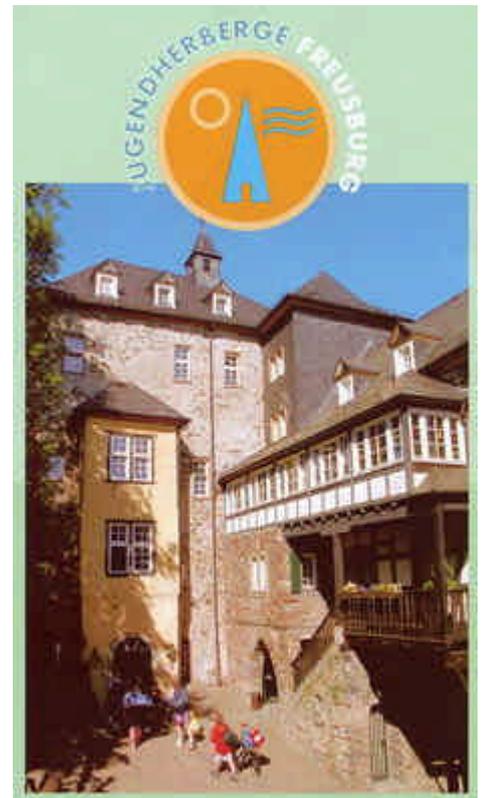


-----Vorschau zum 3. TT-IG-Treffen 2005-----

Wie bereits Mitte 2004 bekanntgegeben, findet von **17. bis 19. Juni 2005** in der Nähe von Siegen unser **3. Treffen der Ducati-TT-IG** statt. Die gemeinsam mit der Pantah-IG stattfindende Veranstaltung wird organisiert von Christoph Lagemann und Dirk Stieler. Als Veranstaltungsort wurde die hoch über dem Siegtal gelegene **Jugendherberge in der „Freusburg“** gewählt, zum guten Gelingen tragen auf der Burg eine Feuerstelle, eine Möglichkeit zum Grillen, eine Abstellmöglichkeit für die Motorräder innerhalb der Burgmauern und ein großzügiger Raum zum Feiern bei. Die Getränkepreise während des Treffens sind sehr human, so kostet z.B. eine Flasche Bier 0,33 l nur 1,- Euro!

Auf der Burg besteht in der Jugendherberge die Möglichkeit zur **Übernachtung**, im Preis sind dann ein Abendessen und das Frühstück enthalten. Es ist jedoch zu beachten, dass diese Schlafplätze spätestens bis 8 Wochen vor dem Treffen gebucht werden müssen! Danach ist leider keine Anmeldung in der Herberge mehr möglich. Da die Anzahl der Betten begrenzt ist, gilt: „Wer zuerst kommt, malt zuerst“. Der genaue Preis steht noch nicht fest, er wird jedoch 25,- Euro nicht überschreiten.

Als weitere Möglichkeit kann ein Zimmer **im Gasthof „Zum Giebelwald“** zum Preis von 25,- Euro die Nacht pro Person incl. Frühstück bezogen werden. Diese Pension liegt etwa 3 km von der Burg entfernt. Eventuell besteht als weiteres die Möglichkeit, auf einem Privatgelände **Zelte** aufzubauen, das muß jedoch noch abgeklärt werden.



Innenbereich der Burg mit Feuerstelle



Zugang zur Jugendherberge

Am Samstag ist eine kleine Ausfahrt durch das Bergische Land geplant, zum Mittagessen kehrt man dann auf der Strecke in ein Gasthaus ein.

!!!Weitere Informationen mit Bildern sind im Internet über die TT-IG-Seiten abrufbar!!!

Bitte wendet euch bei allen Fragen zum Treffen und zur Reservierung an

Christoph Lagemann

oder

Dirk Stieler

Tel. 02732-57642

Tel. 0271-352916

Mobil 0172-5645530

Email dirk@pantah-ig.de

Email chrilag@pantah-ig.de

Übrigens: Um das Interesse am Treffen zu verstärken, wurde von der Pantah-IG eigens ein **Fotowettbewerb** ins Leben gerufen. Genauere Infos sind im Internet unter www.pantah-ig.de abrufbar.

-----Wichtige Termine 2005-----

05.-08.05.05	ClassicBEARS am Eurospeedway Lausitz Veranstalter Art Motor	02202-905797 info@art-motor.de www.art-motor.de
26.-29.05.05	ClassicBEARS am Schleizer Dreieck Veranstalter Art Motor	02202-905797 info@art-motor.de www.art-motor.de
Juni 2005	Ducati-Königswellentreffen und Treffen Freunde italienischer Motorräder beim Pauliwirt zwischen Erharting und Neumarkt St. Veit	Josef Stark Tel. 08631-2763 oder 0172- 8443599 Fax 08631-161494
17.-19.06.2005	Treffen der Ducati-TT-IG gemeinsam mit der Pantah-IG in der Freusburg bei Siegen	Christoph Lagemann 02732-57642 oder 0172-5645530 chrilag@pantah-ig.de
Juli 2005	ClassicBEARS auf dem Motopark Oschersleben im Rahmen des Festival ITALIA Veranstalter Art Motor	02202-905797 info@art-motor.de www.art-motor.de
21.-24.07.05	Int. Ducati Speed Week auf der Rennstrecke in Brünn/Brno in der Tschechischen Republik	0039-055-686649 miniati@motoitaliana.it
16.07.05 und 20.08.05 und 03.09.05	Prüf- und Einstellfahrten für italienische/klassische Motorräder bei Kastellaun/Hausrück	Peter Daum 02672-2340 peter+tini@rz-online.de
09.-11.09.05	Suberbike-WM-Lauf am Eurospeedway Lausitz	www.eurospeedway.de
10.-11.09.05	23. Int. Ducati-Treffen in Thal bei Feldkirchen- Westerham, Nähe Rosenheim in Bayern	Wolfgang Göbel/Gerd Buller 089-8411415 ducati1@gmx.de ; www.ducati-club- muenchen.gmxhome.de
September/ Oktober 2005	ClassicBEARS auf dem Motopark Oschersleben im Rahmen des BIKEtoberfest Veranstalter Art Motor	02202-905797 info@art-motor.de www.art-motor.de

-----Geschichte: 24 Std. von Le Mans 1984-----

Auszug aus dem Bericht von Friedemann Kirn in "MOTORRAD 10/1984"

„Erstmals waren die Nachtschwärmer eines 24-Stunden-Rennens in drei Klassen unterwegs: mit Maschinen nach der neuen WM-Formel bis 750 cc, Prototypen bis 1000 cc und Produktionsmaschinen bis 1300 cc.

In den Straßen von Le Mans wurde Volksfest gefeiert. So ab zehn Uhr nachts, als der Autoverkehr längst abgeflaut war, ging's auf Motorrädern weiter. Tausende vergnügter Schaulustiger lungerten im Bahnhofsviertel herum, kletterten auf Lichtmasten, bogen die Wartehäuschen von Bushaltestellen durch und ließen in der Straßenmitte gerade den Meter Platz, den die Motorräder brauchten, um auf dem Hinterrad zwischendurch zu eiern.



Auf dem Circuit Bugatti herrschte dieselbe vergnügte Stimmung wie jedes Jahr beim 24-Stunden-Rennen. Die Zuschauer drängten sich beim Start auf den Tribünen, verloren sich dann nach und nach auf dem großen Areal, zündeten Lagerfeuer an, tranken ein paar über den Durst und fühlten sich pudelwohl. Und wie sonst entlud sich alle Begeisterung am Sonntag fünf vor drei, als die Zuschauer die Strecke stürmten und die ankommenden Fahrer wie in einem Ameisenhaufen verschwanden.

Es störte niemanden, dass neben Prototypen (bis 1000 cc) und Produktionsmaschinen (bis 1300 cc) auch die vielgeschmähte neue WM-Formel TT1 bis 750 cc am Start war. Im Gegenteil: Dadurch wurde das Feld nur noch bunter, das Rennen nur noch spannender.



Zumal sich das heisere Bellen italienischer Zweizylinder in das Fauchen der Vierzylinder mischte. Ducati war mit dem angekündigten Werksteam gekommen und setzte für all diejenigen ein Zeichen, die an das bevorstehende Ende der traditionsreichen Firma geglaubt hatten. Aus einem Etat, den Ducati und Cagiva gemeinsam aufbrachten, waren einige leichtgewichtige, wieselflinke Pantah 750 aufgebaut und zwei Mannschaften ins Rennen geschickt worden.

"Der Motor ist exzellent", jubelte Jean-Claude Jaubert, abwechselnd mit dem italienischen Exweltmeister Walter Villa auf der Werks-Ducati Nummer 1 unterwegs. "Nur mit dem hinteren Federbein gibt's Probleme. Gelegentlich hüpf't das Motorrad wie ein Gaul; ich kann die Leistung gar nicht

hundertprozentig ausnutzen." Perugini, der dritte Mann im Team, versuchte es trotzdem und fiel prompt auf die Nase. Durch den Boxenstopp weit zurückgeworfen, kam morgens um drei das endgültige Aus: Jaubert schlich sich mit laut rasselndem Getriebe an die Box.

Dafür wurde an den Nachbarboxen die gesamten 24 Stunden lang mit riesigen Transparenten gewedelt. "Du-ca-ti, Du-ca-ti...", skandierten die Fans, die Hände zum Victoryzeichen in den Himmel gereckt. Die zweite Werks-Ducati mit den Herren Guichon, Granie und Vuillemin lag nach wenigen Stunden auf Platz fünf und schob sich unter immer heftiger werdendem Gebrüll bis ins Ziel auf Platz vier vor. Und eine weitere halbprivate Pantah unter Salles/Roullet/Moisset überstand den harten Kampf gegen die Tücken der Technik.

Nachts hatte nämlich plötzlich der hintere Zahnriemen angefangen, Problem zu machen. Außerdem kündigten sich mit heftiger Rauchentwicklung durchgebrannte Kolbenringe an. Die Therapie der Ducati-Mechaniker: bei jedem Boxenstopp ein Maß Öl in den Tank. Die Ducati hielt durch, und die Begeisterung der Fans schäumte über.

Sogar Honda-Teamchef Jean-Louis Guillou freute sich mit. Nach dem werkseitigen Rückzug von Suzuki und Kawasaki war die ganze Endurance nämlich von vornherein als Honda-Markencup verspottet worden, und Guillou hatte insgeheim gefürchtet, einen Kampf gegen Windmühlenflügel ausfechten zu müssen. Doch mit Ducati zeigte sich endlich ein halbwegs ernst zu nehmender Gegner. "Sehen Sie, so schlecht ist das neue Reglement doch gar nicht", meinte Guillou überzeugend. "Honda spielt mit, die Italiener spielen mit und haben, wie man sieht, ein hervorragendes Team..."



Ergebnisse:

1. Platz Van der Mark und Brand auf einer privaten Bakker-Suzuki GSX 998 cc
2. Platz Lees, Oxley und Kultahlati auf einer privaten Honda VF 858 cc
3. Platz Coudray, Ioga und Sarron auf der Werks-Honda RSR 748 cc
4. Platz Guichon, Granie und Vuillemin auf der Werks-Ducati TT1 748 cc (Start-Nr. 4)

Die Werks-Ducati mit Walter Villa, Jean-Claude Jaubert und Perugini fiel aus wegen Getriebeschaden (Start-Nr. 5).



**Alle Fotos
Jörg
Laibacher**

-----Profil: Werner Kaiser-----

Unser IG-Mitglied Werner erzählt seine Geschichte:



„Geboren bin ich am 20.08.1950 in Anselfingen bei Engen und bereits mit 12 Jahren war ich Besitzer einer 125er DKW, die ein Geschenk vom damaligen Nachbarn war. Mit 14 Jahren besaß ich eine Rixe mit 125 cc, dieses Moped bekam ich ebenfalls von meinem Nachbarn geschenkt. An diesem Fahrzeug unternahm ich meine ersten Tuning-Versuche, die jedoch anfangs voll in die Hose gingen: Kolbenklemmer und andere unschöne Sachen waren die Regel. Obwohl ich schon damals eine besondere Liebe für Zweiräder entwickelte, machte ich zu dieser Zeit auf anraten meiner Eltern hin irrtümlich eine Maurerlehre. Mit 18 Jahren war ich dann Besitzer einer DKW RT 250. Diese Maschine fuhr ich jedoch nicht lange, denn die Zeit der „Mäxe“ war angebrochen. Eine NSU Max stellte zur damaligen Zeit das reinste Tuning-Paradies dar. Nach etwa 4 Mäxen kaufte ich dann erstmals eine Ducati, eine Einzylinder 250 Mach I. Das war dann schon ein richtig schnelles Motorrad. Schon damals gab es dafür richtige Renn-Nockenwellen zu kaufen, ein Megaphon zum Fahren auf der Straße war auch erhältlich, die tolle Akustik kann man sich heute schön vorstellen. Diese Lautstärke war zur damaligen Zeit noch möglich, es war eine tolle Zeit! Später wurde ich dann noch Besitzer einer Yamaha TD 250 mit Zeitaktmotor, die dann nach diversen Tuning-Maßnahmen ging wie eine Rakete, jedoch nie für lange Zeit. Danach hatte ich mich für einige Jahre den Engländerinnen verschworen, besonders der Marke Norton. Die Mach I hatte ich damals zur Seite gestellt, bis sie dann 1985 verkauft wurde. Mit der Norton ging es dann erst richtig los. Da wurde geschraubt, getunt, gefahren und wieder geschraubt. Nebenbei habe ich einen guten Freund kennen gelernt, der den Engländerinnen das Laufen beigebracht hat. Er wurde damals nur „James“ genannt (Norton Wolfgang), von ihm habe ich damals alles gelernt, was man über Motorräder und Tuning wissen muß. Nach einigen Norton-Jahren stand dann wieder eine Ducati im Haus, eine 900 SS Königswelle, auf die ich anfänglich sehr stolz war. Ich mußte jedoch bald feststellen, dass die edle Italienerin eine ganze Ecke langsamer war als meine alte Norton. Aber es kam ja der Winter und da wurde dann mächtig geschraubt. Ich hatte nämlich von einem Ducatisti erfahren, dass es in Bologna den Giorgio Nepoti und den Rino Caracchi gab, besser bekannt unter dem Namen NCR. Bei den Beiden kaufte ich die verschiedensten Teile ein, gute Ratschläge wurden mir ebenfalls mit auf den Weg gegeben. Danach wurde getunt auf „Teufel komm raus“, die Ducati dankte es und lief dann wirklich sensationell gut.



Werners erste Ducati war eine 250 Mach I. Besonders beeindruckt hat ihn damals die tolle Akustik des offenen Megaphons.



Ulster GP 1983: Das linke Motorrad ist die Werks TT2 von Tony Rutter, rechts daneben stellt Werner gerade das Federbein von Dieter Rechtenbachs Renner ein.

Im Frühjahr **1981** sah ich dann zum erstenmal bei einem 500er-Lauf in Imola im Rahmen der italienischen Meisterschaft eine TT2 mit 500 cc, das Motorrad gefiel mir auf Anhieb sehr gut. Als ich dann einige Zeit später am Nürburgring mit meiner Königswellen-Ducati ein paar Runden drehte, lernte ich den Dieter Rechtenbach kennen. Zu dieser Zeit war Dieter richtig angefressen, denn er hatte damals das Glück und konnte eine von Willi Willems nach Deutschland importierte Production-TT2 testen, und die Ducati ging ihm nicht mehr aus dem Kopf! Nachdem er wußte, dass ich einige gute Kontakte nach Italien hatte, schmiedeten wir den gemeinsamen Plan, eine eigene TT2 auf die Beine zu stellen, das war **1982**. Ich rief den Schweizer Werner Maltry in Italien an, den ich ja bereits von meinen Italien-Reisen her kannte, und sagte ihm, dass wir TT2-Fahrwerke bräuchten. Maltry machte das Unmögliche möglich und

bereits drei Monate später waren die ersten TT-Rahmen fertig. Gebaut wurden die Rahmen in der Gegend von Pesaro in Italien. Vorlage war dabei ein Werks-TT2-Rahmen von Verlicchi mit schräg gestelltem Zentralfederbein (Cantilever). Nachdem ich die ersten gefertigten Exemplare zur Ansicht bekam mußte ich feststellen, dass die Rahmen nicht 100 %-ig in der Spur liefen. Die bereits falsch produzierten Rahmen wurden dann auf die richtigen Maße abgeändert und konnten anschließend problemlos verbaut werden.

In der Zwischenzeit gesellten sich Margret Lingen und Rainer Vossen zu uns, und nicht zu vergessen Dieter Pasch, ein Freund von Dieter der auch ein guter Schrauber war. Diese Truppe war dann für die Kunststoffteile zuständig. Es wurde polyestert wie die Weltmeister, und anfangs wurde sehr viel Abfall produziert, um nicht zu sagen Berge von Polyester-Schrott. Aber Dieter und seine Truppe haben nicht aufgegeben, bis die erforderlichen Teile endlich montagefertig zur Verfügung standen. Zu dieser Zeit wurde ich von Dieter und Rainer schon vollends mit Motoren eingedeckt, die ich ordentlich zum Laufen bringen sollte. So machte ich mich voller Elan über das Tuning von Pantah-Motoren her. Für den Motor von Margret Lingen war zu Anfang Ducati Drewitz zuständig.

So standen im Frühjahr **1983** letztendlich vier fahrfertige TTs für den Einsatz in der 500-Viertakt-Klasse zur Verfügung. Diese 500 cc-Renner hatten damals Zubehörteile vom allerfeinsten, sie waren wunderschön und auch schnell, wie man später sehen konnte. So wurde das Trend-Möbel-Team geboren. Rainer Vossen hat dann auch die Junioren-Pokal-Meisterschaft in der 500-Viertakt-Klasse mit der von uns aufgebauten TT2 auf Anhieb gewonnen, ich denke Dieter Rechtenbach belegt am Ende den dritten Platz. Die TT2 wurden von Margret, Rainer und Dieter bei nationalen und internationalen Rennen eingesetzt, meistens in Begleitung von Dieter Pasch und mir. Wir waren damals als doch kleines und junges Team sehr erfolgreich mit unseren TTs. Im gleichen Jahr nahm ich auch zusammen mit Dieter Rechtenbach am Ulster GP in Nordirland teil, Dieter belegte dabei den 4. Platz. Bei diesem Rennen konnte ich Pat Slinn und Tony Rutter als gute Freunde kennen lernen. Sie besuchten mich sogar einmal bei meinem damaligen Zuhause in Anselingen, Fahrten zum Ducati-Werk wurden ebenfalls gemeinsam unternommen. Nachdem Tony Rutter 1985 in Spanien so schwer gestürzt war und seine internationale Rennkarriere als vierfacher TT F2-Weltmeister endete, brach der Kontakt mit der Zeit ab.

1984 baute ich eine fünfte TT mit Maltry-Rahmen auf, sie hatte 600 cc und der jetzige Eigentümer ist Josef Hölzl. Später wurde von mir ein Königswellen-Motor von Ducati in ein TT-Fahrwerk eingebaut, das Motorrad wurde danach bei verschiedenen Rennveranstaltungen eingesetzt, so z.B. beim Ducati-Treffen 1985 auf dem Salzburgring.



TT-Races 1984 auf der Isle of Man: Rainer Vossen hier nach dem Training der Formel 1-Klasse. Werner schiebt die 750 cc-Maschine zurück zum Fahrerlager.



Vorstart zur Klasse der Formel 2. Auch in diesem Rennen schied Rainer, wie später im F1-Lauf, aus. Ausfallursache war ein gerissener und undichter Tank.

Im gleichen Jahr nahm ich auch mit Rainer Vossen bei den TT-Races auf der Isle of Man teil. Rainer ging in den Klassen der Formel 1 und der Formel 2 an den Start. Mit Dieter Rechtenbach nahm ich 1984 auch an einem BoT-Lauf in Assen teil, er konnte dabei den hervorragenden zweiten Platz hinter Tony Rutter belegen. Das war wiederholt ein Beweis dafür, wie gut unsere Motorräder liefen.

Im folgenden Jahr **1985** hatten sich Dieter, Rainer und Margret mit dem Zubehörhändler Hein Gericke zusammengetan und es wurden Rennen in der deutschen Superbike-Klasse bestritten. Bei Dieter Rechtenbach wurde damals auch eine Bimota db1 für die Rennstrecke aufgebaut. Ich nahm in jenem Jahr dann selbst mit meiner TT an verschiedenen nationalen Rennen teil.

Für die Saison **1986** hatte ich ursprünglich einen Einsatz mit Otto Felske in der deutschen BoT-Klasse geplant, ein Unfall von ihm am Nürburgring verhinderte jedoch dieses Vorhaben. Ich habe mich dann mit

Jochen Kuhnle zusammen getan, der ja die BoT ins Leben gerufen hat. Zwischen den Jahren **1987 bis 1990** wurde der Hubraum meiner TT2 erst auf 704 cc vergrößert, später sollten es dann 750 und 820 cc sein. Meine Ducati war auch in den letzten Jahren noch immer sehr schlagkräftig, denn Jochen war mit ihr immer im Vordergrund zu finden. Es wurden auch verschiedene Ducati-Clubrennen bestritten.

Nachdem sich Otto Felske wieder von seinem schweren Unfall am Nürburgring erholt hatte, gab auch er wieder richtig Gas und brachte die TT, wenn er nicht gerade im Kies landete, immer unter die ersten drei Plätze ins Ziel. Anfangs konnte sich Otto als einziger TT-Fahrer unter den Vierventil-Ducatis noch immer behaupten, es wurde jedoch immer schwerer für ihn und die Konkurrenz war bald erdrückend. Also bauten auch wir 1990 einen Vierventiler mit 888 cc Hubraum auf, der dann auch sehr schnell war, aber das ist eine ganz andere Geschichte...

Seit **1990** wartet die TT nun auf einen neuen Einsatz, 2005 werde ich ihrem Drängen voraussichtlich nachgeben. Die Vorbereitungen für eine Teilnahme in der Classic-Szene laufen bereits.

Heute wohne ich zusammen mit meiner Frau in Gebenbach, in der Nähe von Amberg. Teile meines Kellers habe ich mittlerweile zu einer hervorragend ausgestatteten Werkstatt umfunktioniert, ich bin somit in der Lage alle nur erdenklichen Reparatur-, Umbau- und Tuningarbeiten an den Motorrädern selbst vorzunehmen.

Um fahrerisch in Übung zu bleiben, setze ich derzeit eine 350er Aermacchi und eine Ducati Einzylinder bei den verschiedensten Veteranenrennen ein, was natürlich auch jede Menge Spaß macht..."

Dezember 2004, Werner Kaiser



Werner bewegte seine TT auch selbst in verschiedenen nationalen Rennen.



Eine Aufnahme von 2004: Hier steht er hinter seiner ehemaligen BoT-Maschine, aktueller Hubraum ist 820 cc.

-----Neuigkeiten auf der INTERMOT 2004-----

Von 15. bis 19. September 2004 fand die 4. internationale Motorrad- und Rollermesse auf dem Gelände der "Neue Messe München" statt. Besonders interessant fand ich die folgenden Stände.

BAINES RACING: „Project Imola“, angeboten wurden 3 verschiedene Modelle auf Basis eines Rahmenkits



DUCATI: „SportClassic“, ausgestellt wurden die drei bekannten Modelle Paul Smart 1000, Sport 1000 und GT 1000



BIMOTA: „db5 Mille“ mit 1000cc Zweiventilmotor von DUCATI



-----Bericht zur DUCATI-SPEEDWEEK 2004-----

Wegen eines zweijährigen Umbaus des A1-Ring in Zeltweg fand die DUCATI-SPEEDWEEK in 2004 von 22. bis 25. Juli erstmalig auf dem Automotodrom in Brünn/Brno (Tschechische Republik) statt. Diese unweit der österreichischen Grenze liegende GP-Strecke befindet sich 522 km von München entfernt, nach Berlin sind es 535 km. Zu den wichtigsten Neuerungen 2004 zählt die Wiedereinführung der Einzylinder-Klasse. Organisiert wurde das Ganze vom Motoclub Aquile Desmo (kurz „MCAD“), insgesamt gingen 10 Klassen an den Start. Die Kosten für die Einschreibung zu einer dieser Klassen bewegten sich von 150 bis 290 Euro. Für die Zuschauer kostete das Super-Ticket 22 Euro (Donnerstag bis Sonntag), die Samstags- und Sonntagskarten jeweils 15 Euro.

Das Rennprogramm gestaltete sich folgendermaßen:

- 22.07.04, Donnerstag: Freies Fahren
- 23.07.04, Freitag: Freie Trainings
- 24.07.04, Samstag: Zeittraining und 2 Rennen
- 25.07.04, Sonntag: 6 Rennen



Max Wimmer (2. von links) aus Schärding (A) mit seiner 750er Harris-TT. Der Motor stammt aus der Ex-Rennmaschine des Österreichers Josef Zauner, damals erfolgreich u.a. bei Langstreckenrennen unterwegs. Max hatte 2001 einen schweren Sturz in Zeltweg, bei dem es den Original-Rahmen kräftig verbog. Beim Neuaufbau wurde ein Harris-Rahmen der zweiten Serie verwendet. Nach ein paar Einsätzen bei der SPEEDWEEK in den letzten Jahren entschloss sich Max dazu, dieses Jahr in Brünn nur noch in der Rookie-Duck-Klasse anzutreten, da ihm das schöne Gerät für den Renneinsatz mittlerweile zu schade ist. Mit dabei waren mehrere Freunde vom Schärding Stammtisch, eine hübsche "Glücksfee" durfte dabei nicht fehlen.



Marcus Sauer (D) auf seiner rabenschwarzen 750 TT2 vom "Werksteam Augustiner-Bräu München" hatte in diesem Jahr Pech: Er rutschte unverschuldet auf einer fremden Ölspur aus, schlitterte ins Kiesbett und fing sich dabei einen Stein im Brennraum ein. Die Folge war ein verbogenes Einlass-Ventil beim stehenden Zylinder. Das gab wieder einmal Arbeit für Heinz Tschinkel, der in diesem Jahr frisch vermählt mit seiner Gattin angereist kam. Bei der fälligen Reparatur wurde ein neues Ventil einer Honda "passend gemacht". Heinz war auch flink genug bei seinen Arbeiten und Markus konnte somit doch noch am Abschluss-Rennen teilnehmen. Beim ersten Start des Motors nach der Reparatur hatte sich "Tschink" den stürmischen Applaus der Anwesenden redlich verdient.



Francesco Greggio aus Italien, früherer Besitzer dieser 750er TT war Silvano Mozzato.



Besitzer dieser Ducati TT1 ist Marco Bernotto aus Italien.



Oscar Muzio (I) war in diesem Jahr wieder auf seiner TT1 unterwegs. Der 900er-Motor vom letzten Jahr musste jedoch für diese SPEEDWEEK einem 750er-Aggregat weichen. Weiteres Novum war die Aluschwinge in Anlehnung an die Werks-F1-Racing.



Milan Horak und seine 750 F2. Bedingt durch den "etwas größeren Körperumfang" des Fahrers wurde hier kurzerhand die Sitzfläche verlängert.

-----Pinwand-----

Max Wimmer vom 23.01.2005 Tel. 0043-664-7983350	Verkaufe meine Harris-TT mit 750 cc 1a Lack, Rahmen Harris 2. Serie, Räder und Bremsen von Aprilia RS 250, Ex Zauner Rennmotor mit NCR-Trockenkupplung, M1R, mit Zubehör und Ersatzteilen, VB 11.500,- Euro Weitere Infos mit Bildern sind zu finden in meinem TT-IG-Mitgliederprofil
Oliver Gayer vom 07.01.2005 Tel. 06021-91011, Abends oder AB werkstatt@massari.de	Verkaufe wegen Hobbyaufgabe meinen TT-Renner TT-Rahmen unbekannter Herkunft, FI-Gabel mit 40 mm von Bimota, 16/17-Zoll-Räder, vorne 4-Kolben mit 280er-Scheiben, 36er Dell'Ortos, Motor und Schwinge von 750 Sport, Teile von 750 SS, VB 3.800,- Euro Bilder und weitere Details auf Anfrage
Robert Stephan vom 07.01.2005 Tel. 0174-5235337 robert.stephan@ivm-automotive.com	Suche Ducati 750 F1
Christoph vom 02.12.2004 desmo.racerz@tiscali.fr www.desmo-racerz.com	Verkaufe eine komplette Rennverkleidung für Ducati F1. Fotos sind zu finden unter: http://desmoracerz.free.fr/occasion.html Verkaufe auch ein sehr schönes rotes Vorderrad, Fotos auf Anfrage.
Heinrich Dismon vom 28.10.2004 Tel. 02454-8945 heinici@arcor.de	Suche M1R-Gabel sowie F1-Rahmen/Brief.
Ralf Nissen vom 23.10.2004 Tel. 04602-967182 ab ca. 18.30 Uhr oder AB ralfnissen@foni.net	Suche für meine Ducati F1 eine Vollverkleidung die der Werks-Vollverkleidung entspricht. Die Verkleidung von Old Racing Spare Parts ist bekannt. Hat jemand Erfahrungen mit der einteiligen Vollverkleidung vom Italo Shop Neuss (lt. Katalog "Form wie Werksvollverkleidung")? Wem sind andere lieferbare Nachbauten bekannt? Ich bin für jeden Hinweis dankbar!
Uwe Mengel vom 20.09.2004 Tel. 06659-4225 Uwe.Mengel@gmx.de	Suche eine 18-Zoll-Vorderradfelde der Größe 2.15 oder 2.50 für meine Königswellen-Ducati.
Meier Thomas vom 30.08.2004 tom75@bluewin.ch	Suche für Ducati Paso 907 IE ein Kühlwasserexpansionsgefäß.
Norbert Zwerenz vom 12.08.2004 Tel. 0173-8790923 zwerenz.norbert@freenet.de	Verkaufe alte Ducati-Verkleidung, baugleich der F1. die Verkleidung ist außen weiß und innen schwarz, sie sollte aber neu gerichtet werden. Außerdem sind schleifen, spachteln und lackieren erforderlich. Es ist ein H4-Schweinwerfer montiert und die Verkleidungsscheibe hat 2 kleine Risse an den Befestigungslöchern. VHB sind 170 Euro.
Gerd Buller vom 26.07.2004 gebu3@gmx.de	Verkaufe F1-Rahmen mit TT-Umbau, sieht aus wie der TT-Rahmen mit allen Anschlüssen für die TT, jedoch passend für F1-Tank. Dazu verkaufe ich eine passende F1-Schwinge mit Achs- und Kettenspanner u.s.w., die Schwinge ist grundiert.
Fritz Zinn vom 23.07.2004 mail@fwzinn.de	Suche komplettes Dekor-Set (Verkleidungsaufkleber u.s.w.) für Cagiva Alazzurra 650, oder wer kann mir bei der Suche weiterhelfen.
Jens Kapfer vom 23.07.2004 jens.kapfer@freenet.de	Suche einen Satz originale Zylinder mit Kolben von der Ducati F1 aus der ersten Generation, mit dem kleinen Kopf und den kleinen Ventilen. Natürlich nur in gutem Zustand.

Auszug aus www.ducati-tt.de

Kontakt:

Ducati-TT-InteressenGemeinschaft

Email: ttig@ducati-tt.de

Für den Bereich Deutschland Nord:

Christoph Lagemann
 D-57078 Siegen
 Mühlchenstraße 8
 Tel. +49(0)2732-57642
chrilag@pantah-ig.de

Für den Bereich Deutschland Süd:

Rudolf Wasner
 D-94148 Kirchham
 Hinterberg 2
 Tel. +49(0)8533-7992
info@ducati-tt.de

„Herzlichen Dank“ für die Unterstützung zu dieser NEWS gehen an:

Werner Kaiser, Pat Slinn und Jörg Laibacher