

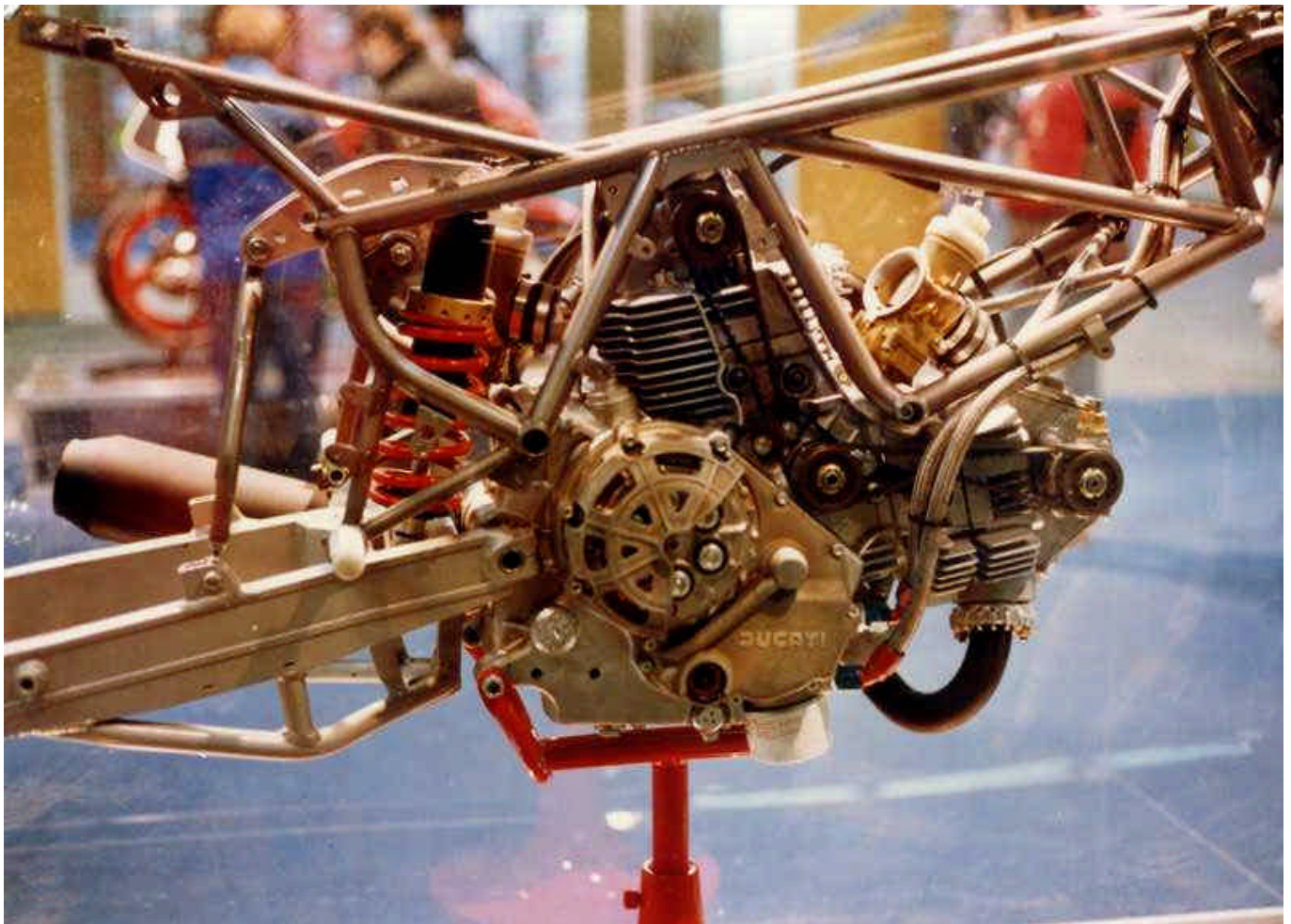
# NEWS

der

## Ducati-TT-InteressenGemeinschaft



Ausgabe 2/2004 ? Herausgegeben von Rudolf Wasner und Christoph Lagemann  
www.ducati-tt.de ? ttig@ducati-tt.de



*Dieser Rahmen mit Motor von einer 750 F1-Racing wurde bei der Motorshow 1985 in Bologna vorgestellt  
Foto: Hermann Beyreuther*

### *Inhalt:*

*Vorwort von Christoph Lagemann*

*Seite 2*

*Bericht zum TT-IG-Treffen von Rudi Wasner*

*Seite 3*

*Wichtige Termine 2004*

*Seite 5*

*Geschichte: Ducati TT1 und F1-Racing*

*Seite 5*

*Fahrerprofil: Margret Lingen*

*Seite 7*

*Neuigkeiten*

*Seite 10*

*DUCATI-SPEEDWEEK: Rückblick 2003 – Vorschau 2004*

*Seite 10*

*Pinwand*

*Seite 11*

*Kontakt*

*Seite 12*

Hallo TT-IG Freunde!

Wie angekündigt, hier die zweite NEWS für 2004. Die erste Ausgabe beschäftigte sich auch mit unseren Vorstellungen über diese Interessengemeinschaft, die wahrscheinlich einzigartig in der Fülle der verfügbaren Informationen über TT-Ducatis ist. Der Bericht von Mirco und die Zusammenstellung von Rudolf ergaben eine 13-seitige Ausgabe, die von vielen gelobt wurde! Auch auf der Homepage hat sich einiges getan: Rudolf entwickelt seine Seite immer weiter und es haben sich interessante Kontakte ergeben!

Von 19. bis 21. März diesen Jahres trafen sich mehrere TT-IG Freunde bei schlechtem Wetter im Waldcafé Dachsloch. Wegen der frühen Jahreszeit reisten wir wieder mit den Autos an. Zwei Wochen vorher waren dort noch "Ski und Rodeln" gut! Am Freitag Abend kamen zwei Gäste aus Holland an, am Samstag Nachmittag wurde die "Gemeinde" dann komplett. Abends wurden intensive „Benzingsprache“ geführt und Rudolf hatte sich die Mühe gemacht, einen Laptop mit Beamer und Videos mitzubringen. Die Verpflegung kam dabei nicht zu kurz. Am Sonntag Morgen zeigte Jörg Bohnenstiel noch verschiedene Teile für die TT2 und andere Ducatis, unter anderem eine Verlicchi-Schwinge und eine luftgefederte Gabel, deren geringe Masse (meistens Gewicht genannt) alle Anwesenden erstaunte. Da die meisten Teilnehmer noch eine sehr weite Heimreise vor sich hatten, war dieses TT-IG-Treffen gegen Sonntag Mittag zu Ende. Es war ein schönes Treffen, bei dem keine Langeweile aufkommen konnte. An dieser Stelle möchte ich Euch aufrufen, aktiv mitzuarbeiten und zu überlegen, ob nicht ein Treffen in Eurer Gegend mit oder ohne Motorrad, ganz abhängig von der Jahreszeit machbar wäre!

Für das Jahr 2005 ist ein gemeinsames Treffen im Juli mit der Pantah-IG geplant, weitere Informationen dazu folgen noch. Schaut daher öfters mal unter [www.ducati-tt.de](http://www.ducati-tt.de) nach!

Falls gewünscht, werden Euch Rudolf und ich bei der Organisation behilflich sein, es hat sich nämlich gezeigt, dass mit relativ wenig Aufwand sehr schöne Wochenenden zu gestalten sind! Schreibt uns Eure Ideen, ruft uns an, wir sollten uns in möglichst verschiedenen Regionen innerhalb und von mir aus auch außerhalb Deutschlands treffen.

Leider konnte ich dieses Jahr nicht zum Ducati Clubrace nach Assen (Holland) fahren, diese Veranstaltung ist von den TT-Fahrern immer gut besucht, denn sie bietet eine tolle Atmosphäre und spannende Rennen. Wer auf die Eintrittspreise, das Gedränge und die Anonymität eines WM Laufes gerne verzichtet, ist auf solchen Clubveranstaltungen gut aufgehoben und es darf nicht vergessen werden, dass die Clubs erst durch die Eintritts- und Nenn gelder in der Lage sind, die teuren Strecken zu mieten!

Weitere Veranstaltungen laden auch dieses Jahr noch zu sportlicher Fahrweise ein. Ganz besonders möchte ich die Prüf- und Einstellfahrten von Peter Daum und seinem Team erwähnen: Der Veranstaltungsort hat von einem Flugplatz in Bitburg nach Kastellaun im Hunsrück gewechselt. Ein ehemaliges Militärgelände mit unterschiedlichsten Herausforderungen an Fahrer und Motorrad steht dann für einen Samstag zu Verfügung. Bei dieser zwanglosen und lockeren Zusammenkunft ist ein eigenes Flair entstanden, auf dass sich jedes Jahr wieder viele Teilnehmer freuen. Bei dieser Veranstaltung steht das Fahren ohne Wettbewerbsbedingungen im Vordergrund, denn es gibt außer Spaß und Anerkennung für faires Verhalten nichts zu gewinnen. Wie der Name schon sagt, ist die Sache zum Abstimmen von Fahrwerk und Motor ideal. Wer auf lange Geraden und Kurvenfahren bei hohen Geschwindigkeiten verzichten kann, ist gut bedient. Vielleicht sehen wir uns ja bei einer der nächsten Veranstaltungen der "Twin Test GBR"? Ich plane einen Bericht für Euch nach unseren Fahrten auf dieser Strecke!

Noch ein paar Sätze zur Vergangenheit und der Zukunft der IG: Bei der Entstehung der TT2 IG im Jahr 2001 habe ich vor allem an einen intensiven Austausch von allen möglichen Daten, Tipps und gegenseitige Hilfe gedacht. Um so mehr freue ich mich, dass nun ein guter Kontakt unter einigen Ducati Fahrern und IG Mitgliedern existiert. Hin und wieder kommt es vor, dass wir uns gegenseitig anrufen oder uns einfach in der Werkstatt zusammensetzen und über eine der schönsten Nebensachen der Welt, die Motorräder, reden! Dadurch, dass ich meine TT2 bis jetzt nur bei schönstem Wetter auf der Straße und nicht im Rennen fahre, ergab sich kaum eine Vergleichsmöglichkeit von Fahrer und Material. Wenn wir uns zum Ziel setzen könnten, eine gemeinschaftliche Rennstreckenmietung mit anderen Veranstaltern durchzuführen, könnte sich das mal ändern! Ich denke an die zahlreichen Gruppen wie die "Ducati Freunde Rhein-Ruhr" oder andere Italo Stammtische und Ducati Clubs, die auf Veranstaltungen anderer Anbieter fahren. Leider treffen dort oft zu unterschiedliche Fahrzeuge und Fahrernaturen aufeinander, so dass sich meiner Ansicht nach unnötige Risiken für Mensch und Maschine kaum vermeiden lassen. Das hat mich bisher unter anderem auch davon abgehalten, an echten Rennen teil zu nehmen. Vor allem für weniger geübte wäre es eine Alternative zu solchen Sachen wie Kastellaun.

Wie seht Ihr die Chancen, in einer Gemeinschafts-Veranstaltung in ein oder zwei Jahren ungezwungenes Gasgeben auf einer Rennstrecke zu verwirklichen? Diskutiert das doch mal mit den Ducati (?) Fahrern Eures Vertrauens! Für meinen Teil freue ich mich auf die Prüf- und Einstellfahrten in Kastellaun am 24. Juli und am 21. August 2004. Zumindest Mirco und ich werden dort unseren TTs die Strecke zeigen!

Jetzt wünsche ich Euch noch alles Gute und viel Spaß beim Durchlesen der NEWS!

Bis bald!

*Christoph Lagemann*



## -----Bericht zum TT-IG-Treffen-----

Auch in diesem Jahr wurde wieder ein Treffen für Mitglieder der Ducati-TT-IG von Christoph Lagemann organisiert. Als Veranstaltungsort wurde von ihm diesmal das "Waldcafé Dachsloch" ausgewählt.

### **Hier die Kontaktdaten mit Beschreibung:**

77319 Bad Berleburg, Dachsloch 3, Tel. 02750-222888

"Der urgemütliche Wochenendtreff für Natur- und Wanderfreunde. Ideal für Gesellschaften mit Übernachtungsmöglichkeit für 15 Personen in Doppelzimmern. Separate Ferienwohnung vorhanden." Als Zeitpunkt wurde von ihm wieder der März gewählt, meine Ducati Paso war somit als Reisegefährte weniger geeignet. So musste unser Ford Escort für die Reise herhalten, was jedoch den Vorteil hatte, dass ich somit in der Lage war wesentlich mehr "Gepäck" mitzunehmen. Da ich am Freitag aus familiären Gründen noch gebunden war, entschloss ich mich dazu, gleich Samstags am frühen Morgen abzufahren. Um 5 Uhr aufgestanden ging es dann um kurz vor 6 Uhr los.

Bei der Ausfahrt Pocking auf die Autobahn A3 "aufgesprungen" fuhr ich dann vorbei an Regensburg, Nürnberg und Würzburg bis kurz vor Frankfurt. Beim Autobahn-Kreuz Seligenstadt fuhr ich rechts ab auf die A45 in Richtung Giessen, Siegen. An der Ausfahrt Nr. 25 "Dillenburg" ging es dann über die B253 bis zur Landstraße L877. An Hatzfeld vorbei führte der Weg dann vor Diedenshausen bei einem linksseitig gelegenen Holzwerk rechts auf eine kleine Teerstraße Richtung Dachsloch. Dieser relativ schmale Weg führte dann nach etwa 2 km Bergaufpassage zum Weiler Dachsloch. Dieser aus nur ein paar Häusern bestehende Ort liegt eigentlich wunderschön in idyllischer Lage. Zum Zeitpunkt meiner Ankunft, nach mehr als 600 km Fahrt, regnete es jedoch heftig und zu dieser Jahreszeit ist es in dieser hohen Lage einfach noch zu kühl.

In der urigen Gaststätte wurde ich bereits von Christoph erwartet, Wilfred Habers und ein Motorradkumpel aus Holland wurden auch begrüßt, beide waren bereits seit Freitagabend anwesend. Man kam gleich ins Gespräch und langsam gesellten sich immer mehr Leute zu unserer Runde. Anwesend waren insgesamt 11 TT-Freunde: Christoph Lagemann, Jörg Bohnenstiehl, Mirco Schlüter mit Freundin Steffi, Dirk Stieler, Wilfred Habers mit einem Freund aus Holland, Michael Nikulzew mit Freundin Astrid Saul, Wolfgang Saul und ich.

Es wurden natürlich die verschiedensten Themen angesprochen und durchdiskutiert. Dabei zeigte sich schnell, dass jeder TT-Fahrer mit dem einen oder anderen technischen Problem zu kämpfen hat. Verschiedenste Fotoalben, Motorrad-Zeitschriften und Zeitungs-Berichte wurden in der Runde herumgereicht und bestaunt. Dazu hatte nun wirklich jeder der Anwesenden reichlich an Geschichten, Meinungen und Erfahrungen beizutragen. Besonders interessant fand ich die Zeitschriften aus Japan, die von Christoph und Jörg mitgenommen wurden. Mit den japanischen Schriftzeichen hatten wir natürlich so unsere Probleme, jedoch war die Qualität der einzelnen Bilder hervorragend und die Vielfalt der gezeigten Ducatis und den dazu passenden Anbauteilen zeigte das überragende Interesse der Japaner an der Marke aus Bologna. Ducatis genießen in Japan offensichtlich Kultstatus, besonders interessant auf dem dortigen Markt ist wegen der nationalen Führerscheinregelung die Klasse bis 400 cc. Ich habe in diesem Zusammenhang auch erstmals erfahren, dass früher speziell für den japanischen Markt ein Pantah-Gehäuse mit 6-Gang-Getriebe (!) produziert wurde, und zwar für die 400 F3. Allerdings stellt sich hier natürlich sofort die Frage, welchen Belastungen ein solches "Schmalgetriebe" standhält. Bei einem 400 cc-Motor dürfte das noch nicht so entscheidend sein, bei einem 750 cc-Triebwerk sieht das Ganze schon anders aus...!

Etwa um 18 Uhr bot ich dann in der Runde an, Videofilme über Beamer mit Leinwand zu zeigen.



*Die Vorführung der Videofilme sorgte für reichlich Gesprächsstoff.*

*3. und 2. von rechts: Wilfred Habers mit seinem Kumpel*

Auch wurde von mir vorgeschlagen, verschiedene Bilder über den Beamer vom PC aus zu zeigen und in der TT-Homepage zu blättern. Es fiel dann sofort die Entscheidung zugunsten der Videos und innerhalb kurzer Zeit wurde eine kinoartige Atmosphäre hergestellt. Gezeigt wurde u.a. ein Video von den TT-Races auf der Isle of Man von 1985. Damals siegte Tony Rutter im Formel 2-Rennen auf einer Werks-F1-Ducati in den Farben rot-weiß-grün, die eigens mit einem 600 cc-Motor ausgestattet wurde. Eingebaut wurde dieser Motor sogar von unserem IG-Mitglied Werner Kaiser, der zu dieser Zeit sehr gute Kontakte zu Ducati Bologna hatte. Als weiteres wurden Filme aus der Oldtimerszene und von einem Vergleichstest zwischen einer Ducati 900 Superlight und einer Bimota db2 gezeigt. Diese Berichte sorgten natürlich für reichlich Gesprächsstoff. Zwischendurch wurde bestens für das leibliche Wohl gesorgt. Kurz vor Schluss zeigte Jörg Bohnenstiel noch die Gewichtsunterschiede von TT-Hinterradschwingen aufgrund von mitgebrachten Teilen aus Stahl und Aluminium. Ein Teil war aus einer Serien-F1 aus Stahl, ebenfalls aus Stahl war ein Eigenbau mit der Serienschwinge einer Pantah und das dritte Exemplar war ein originales Aluminiumteil von Verlicchi. Jörg teilte uns mit, dass er in der Lage ist kostengünstig eine Pantah-Schwinge umbauen zu lassen. Außerdem hat er natürlich als "Auslandsvertretung" von Old Racing Spare Parts (Sitz in Italien) alle sonstigen Anbauteile passend für TTs in seinem Verkaufssortiment. Zu später Stunde wurden nach einem unterhaltsamen Abend die Segel gestrichen und es ging ab in die Kiste.



*An der Verpflegung durfte es auch nicht scheitern. Von links: Astrid und Wolfgang Saul, Steffi mit Freund Mirco Schlüter, Michael Nikulzew und Christoph Lagemann*



*Jörg Bohnenstiel beim Fachsimpeln mit Dirk Stieler*



*Alle waren vom leichten Gewicht der Verlicchi-Aluschwinge und der luftgefederten Gabel beeindruckt. Hier seht ihr mich gerade beim „Gewichtstest“*

Am nächsten Morgen war ich schon früh auf den Beinen, da ich mit den Gedanken schon beim Formel 1-Lauf im Fernsehen und der anschließenden Heimreise war. Gemeinsam wurde dann das reichhaltige Frühstück genossen, typisch für die Region waren natürlich auch Blut- und Leberwurst dabei. Als es dann ans Zahlen ging, konnte ich mit Freude feststellen, dass die Preise sehr human waren, denn 20 Euro für eine Übernachtung mit gutem Frühstück sind ein Wort. Zwar waren die Zimmer sehr einfach, für unsere Bedürfnisse jedoch vollkommen ausreichend. Gestärkt und gut gelaunt machte ich mich dann während der Formel 1-Übertragung mit vielen neuen Infos im Gepäck auf die Heimreise.

*Rudi Wasner*

## -----Wichtige Termine 2004-----

22.-25.07.04	<b>Int. Ducati Speed Week</b> auf der Rennstrecke in Brunn/Brno in der Tschechischen Republik (CZ)	0039-055-686649 <a href="mailto:miniati@motoitaliana.it">miniati@motoitaliana.it</a> ; <a href="http://www.motoitaliane.it/dsw/de">www.motoitaliane.it/dsw/de</a> ; <a href="http://www.ducatispeedweek.org">www.ducatispeedweek.org</a>
24.07.04 und 14.08.04 und 21.08.04	<b>Prüf- und Einstellfahrten</b> für italienische/klassische Motorräder bei Kastellaun/Hausrück	Peter Daum 02672-2340 <a href="mailto:peter+tini@rz-online.de">peter+tini@rz-online.de</a>
15.-19.09.04	<b>Intermot 2004</b> , Motorradausstellung in München, Messegelände	<a href="http://www.intermot-muenchen.de">www.intermot-muenchen.de</a>
25.-26.09.04	22. Int. <b>Ducati-Treffen in Thal</b> bei Feldkirchen-Westerham, Nähe Rosenheim in Bayern	Wolfgang Göbel/Gerd Buller 089-8411415 <a href="mailto:ducati1@gmx.de">ducati1@gmx.de</a> ; <a href="http://www.ducati-club-muenchen.gmxhome.de">www.ducati-club-muenchen.gmxhome.de</a>

Es ist geplant, das **Clubtreffen 2005** Mitte bis Ende Juli zusammen mit der Pantah-IG in den Jugendherbergen Freusburg oder Morsbach abzuhalten. Wir werden euch über die Homepage auf dem Laufenden halten.

## -----Geschichte: Ducati 750 TT1 und F1-Racing-----



Beide Aufnahmen stammen vom 24-Stunden-Rennen 1984 in Le Mans. Hier ist die Werks-TT1 mit der normalen Cantilever-Federung am Hinterrad zu sehen, baugleich der TT2



Mit der Startnummer 5 wurde eine Werks-TT1 an den Start gebracht, bei der schon die neue Federung der späteren F1-Racing getestet wurde, Fotos: Jörg Laibacher

Die Gefahr, dass es bald keine TT2-Meisterschaftsklasse mehr geben könnte, beschleunigte die Entwicklung einer 750 cc TT1-Ducati für 1984. Dabei sollte die Hubraumgrenze für Langstrecken- und TT1-Wettbewerbe auf 750 cc begrenzt werden, und mit der 650 SL Pantah hatte Ducati bereits einen Hub von 61,5 mm homologiert. Schon im März **1982** fuhr Jimmy Adamo eine 750er TT2, die Reno Leoni präpariert hatte, und damit belegte er bei den 200 Meilen von Daytona einen dreizehnten Rang. Dieses Motorrad lieferte fast 95 PS bei 10.250 U/min und lief beinahe 250 km/h.

Im Jahr **1983** schaffte Tony Rutter mit einer 750 TT1 einen dritten Platz in der BOTT-Klasse in Daytona. Im Juli 1983 war es wieder Zeit für einen Ducati-Erfolg in Barcelona, als Benjamin Grau, Enrique de Juan und Luis Reyes mit einer TT1 das nicht zu der WM zählende 24-Stunden-Rennen gewannen. Das 135 Kilogramm leichte Motorrad war von Franco Farnè präpariert worden und lieferte 86 PS bei 9.000 U/min. Allerdings beschränkten sich die Fahrer während des Rennens darauf, nicht über 8.000 U/min zu gehen und hatten so maximal 83 bis 84 PS zur Verfügung. Vor 250.000 Zuschauern drehten sie 708 Runden, achtzehn mehr als das zweitplatzierte Kawasaki-Team aus Frankreich.

**1984** wurde das gleiche Motorrad wie die 600 TT2, welche Tony Rutter in der Formel 2 bewegte, mit 750 cc auch in der Formel 1 eingesetzt. Damit wurde Rutter 1984 Dritter in der Gesamtwertung. Die Ducati 750 konnte auch bei Langstreckenrennen punkten. In Le Mans (der Lauf zählte in dem Jahr nicht zur WM) kamen Marc Granie, Philippe Guichon und Didier Vuillemin als vierte unter den 18 Teams (von 54), die ins Ziel kamen, an. Sie untermauerten diese Platzierung mit einem vierten Platz beim 1.000 km-Rennen auf dem Österreichring, einem dritten Rang beim 24-Stunden Rennen in Spa und einen vierten Platz im 6-Stunden Rennen in Mugello. In der Meisterschaft belegten sie den fünften Platz. Die Werksmaschine von Walter Villa und Walter Cussigh machte die ganze Saison über Probleme, kam aber auf den vierten Platz beim ADAC 8-Stunden Rennen auf dem Nürburgring GP-Kurs. Die TT1 unterschied sich ein wenig von der TT2. Sie hatte noch die (breitere) Cantilever-Schwinge und eine blaurote Lackierung anstelle des gelbroten Lackes der TT2. Das Ritzel saß weiter außen, damit die Kette dem breiten Reifen nicht ins Gehege kam. Das Hinterrad hatte eine Schnellwechsellvorrichtung, die Bremsscheibe samt -zange blieben beim Radwechsel an der Schwinge. Ein 16 Zoll-Vorderrad war Serie, aber die meisten fuhren mit 18 Zoll-Vorderrad. Die 35 mm-Marzocchi-Gabel blieb. Mit 88 mm Kolben und 61,5 mm Hub ergab sich ein Hubraum von 748 cc.



*Diese F1-Racing wurde 1985 bei der Motorshow in Bologna gezeigt, Foto: Hermann Beyreuther*



*Diese Aufnahme wurde 1984 beim BOL D'OR in Le Castellet im Ducati-Zelt gemacht, Foto: Sepp Stark*

Die Nasskupplung verschwand zugunsten einer mechanisch betätigten Trockenkupplung in einem NCR-Gehäuse. Mit den gleichen Ventilgrößen wie die TT2 stieg die Leistung auf 80 PS am Hinterrad. Die Werksmaschine von Walter Villa unterschied sich deutlicher von den Kundenversionen der TT1 (1984 wurden etwa 25 Maschinen produziert), im Lenkwinkel von 66 Grad ebenso wie an der Hinterhand: Dort kam ein progressives System zum Einsatz, das an Suzukis Full Floater-Vierkantschwinge erinnerte. Und gerade die Federung sorgte für Probleme, schon im ersten Rennen in Le Mans schied die Werksmaschine aus. Während der Saison 1984 wurde bei der Werksmaschine eine 41,7 mm Kayaba-Gabel (von einer Suzuki RG 500) mit hydraulischen Andidive erprobt, aber letztendlich wählte man die neue 42 mm Marzocchi-Gabel mit Alu-Tauchbeinen. Die Bremsanlage hatte die neuen, schnell demontierbaren Vierkolben-Zangen von Brembo, mit größeren 300 mm-Scheiben vorn und einer 230 mm Scheibe hinten. Die Dreispeichenräder stammten von Marvic, vorn im 16-Zoll-Durchmesser, hinten mit 16, 17 oder 18 Zoll-Durchmesser. Die Felgenbreiten waren selbstverständlich unterschiedlich, sie reichten vorn bis zu 3,5 Zoll und hinten bis zu 5,5 Zoll. Ende der Saison wurden regelmäßig ein 16 Zoll-Vorderrad und ein 17 Zoll-Hinterrad verwendet. Bereift mit den neuen Michelin Radialreifen, betrug das vom Werk angegebene Trockengewicht 130 Kilogramm.

Motorseitig waren die Unterschiede zur TT2 erheblich. Größere Ventile (44 und 38 mm), ein größerer Ventilhub und schärfere Steuerzeiten waren seine Merkmale. Stärkere, amerikanische Carillo-Pleuel saßen auf der polierten, aber sonst serienmäßigen Kurbelwelle; verdichtet wurde mit 10,3:1. Einmal während der Saison gab es Probleme mit den Kolben, öfters dagegen machten die Ventilsitze Ärger. Der Zweizylinder leistete 94 PS bei 10.000 U/min, bei 24 Stunden-Rennen entwickelte er lediglich 90 PS. Die 41-mm-Vergaser stammten von Dell'Orto-Malossi. Die Bosch-Zündung und -Lichtmaschine befanden sich jetzt auf der linken Seite unter einem Magnesium-Deckel außerhalb des Ölsumpfs. Eine mechanisch betätigte Trockenkupplung ersetzte die frühere hydraulische.

Damit hatten sich die Werks-TT1 technischerseits von den TT2 doch ganz erheblich entfernt und standen bereit für eine neue Attacke auf die Langstrecken-WM und die italienische F1 für das folgende Jahr. **1985** war dann ein schwarzes Jahr für Tony Rutter, denn ein schwerer Unfall beim F1-Rennen in Montjuich beendete seine Karriere.

Trotz der ganzen Entwicklungsarbeit an der TT1, die in erster Linie von Fabio Taglioni, Franco Farnè

und Walter Villa geleistet wurde, war die Langstreckensaison 1985 noch weniger vom Erfolg gekrönt als im Vorjahr. Die einzigen guten Resultate waren ein fünfter und ein sechster Platz beim ersten Lauf in Monza mit Walter Cusigh/Oscar la Ferla und Virginio Ferrari/Marco Lucchinelli. In der Formel-1 wurde Dieter Rechtenbach Gesamtsechster, nach einem zweiten Platz in Montjuich Park, seit jeher Ducatis Erfolgsstrecke. Ein weiteres Highlight in der TT1-Geschichte war Marco Lucchinellis sechster Platz in Daytonas F1-Rennen im März. In der italienischen Formel-1-Meisterschaft sah es anders aus. Hier belegte Ducati die ersten sieben Plätze, Meister wurde Virginio Ferrari vor Marco Lucchinelli. Das Jahr **1986** fing gut an, als Marco Lucchinelli das BOTT-Rennen in Daytona mit der Versuchs-851 (92 x 64 mm) gewann. Sein Schnitt lag knapp über 167 km/h. Lucchinelli siegte später auch in der BOTT-Klasse in Laguna Seca, ebenso wie beim Eröffnungsrennen der TT F1-WM im Autodromo Santa Monica von Misano. Sein Schnitt an jenem 6. April lag bei 145,06 km/h. Leider konnte er diesen Erfolg in keinem der restlichen Rennen wiederholen. In der Meisterschaft war schließlich der sechstplatzierte Graeme McGregor mit einer privaten TT1 bester Ducati-Mann.

Im 8-Stunden Rennen von Jerez am 28. September teilten Juan Garriga und Marco Lucchinelli sich eine Vierventil-750 TT1. Sie hatten Pole, führten auch in der Anfangsphase und wurden schließlich Zweite. Später, beim Barcelona 24-Stunden-Rennen am 26. Oktober (nicht zur WM zählend), konnte das Trio Juan Garriga, Carlos Cardus und der zuverlässige Benjamin Grau mit der 851 cc-Version der TT1 gewinnen und bewiesen so die Zuverlässigkeit des größeren Motors. Ebenfalls 1986 wurde mit einer 818er Ausführung (92 x 61,5 mm) experimentiert. Mit dem Motor ging Jimmy Adamo im BOTT-Rennen in Daytona an den Start.



Werkseinsatz mit der TT1 1984 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans, Foto: Jörg Laibacher



Hier die Werks-F1 bei ihrem Einsatz 1984 während des BOL D'OR in Le Castelet, Foto: Sepp Stark

Die letzte Show für den luftgekühlten Renner war das Pro Twins-Rennen in Laguna Seca **1987** unter Marco Lucchinelli. Der an Einlasskanälen und Kühlluftführung modifizierte Motor saß in einem serienmäßigen TT1-Chassis, die White Power-Gabel war neu, ebenso das superleichte GSG Roma-Federbein. Die 17-Zoll-Räder stammten von Marvic.

Neben den Werksmaschinen waren auch die TT1-Replikas immer für Erfolge gut. In Spanien entwarf Antonio Cobas einen Rahmen für die F1, die Kreation wurde 1985 in Misano von Kenny Roberts getestet. Juan Garriga fuhr das gleiche Motorrad im WM-Lauf in Montjuich Park (im gleichen Rennen, wo Tony Rutter sich verletzte). Auch er stürzte und schied aus. In Australien erzielte 1984/85 der spätere GP-Fahrer Kevin Magee mit einer 750 TT1 (Tuner: Bob Brown) einige hervorragende Ergebnisse, gegen eine Armada von Hondas und Kawasakis mit 1000 cc Hubraum. Später wurde der Motor auf 850 cc vergrößert und von Robert Holden und Aaron Slight mit sehr viel Erfolg in der immer wichtiger werdenden Superbike-Klasse gefahren. Bei BOTT-Rennen auf der ganzen Welt übernahmen TT1-Replikas die frühere Rolle der größeren Zweizylinder, als direkter Konkurrent der japanischen Mehrzylinder taugte die TT1 aber kaum mehr: Das Potential der Zweiventil-Zylinderköpfe war ausgereizt.

[www.ducati-tt.de](http://www.ducati-tt.de), Rudi Wasner

## -----Fahrerprofil: Margret Lingen-----

Im Familien-Betrieb, zu dem damals zwei Trend-Möbelhäuser in Schiefbahn gehörten, absolvierte die im Juli 1956 geborene Margret Lingen zunächst ihren Eltern zuliebe eine Schreinerlehre (später die Schreinermeisterprüfung). Während ihrer Lehrzeit hatte sie einen Arbeitsunfall, der ihre Sportkarriere um ein

Haar hätte erst gar nicht beginnen lassen: Sie verlor an einer Kreissäge vier Finger der linken Hand. Nun dachte sie, dass es endgültig mit dem Motorradfahren aus sei. Im selben Jahr brachte Moto Guzzi die V35 mit Integralbremssystem auf den Markt. Da Ihre Eltern den Motorsport überhaupt nicht unterstützen wollten, besonders ihre Mutter machte sich Sorgen um ihre temperamentvolle Tochter, bekam sie keinerlei finanzielle Unterstützung. Sie trug Zeitungen aus, kaufte für ältere Leute Lebensmittel ein und hatte dann später auch Kontakt zum Messe-Service in Düsseldorf und Köln, dort bediente sie auf Messeständen. Sie wurde dabei auch ziemlich schnell in den Verkauf integriert. Schon bald hatte sie genügend Geld zusammengetragen, um sich nun endlich die V 35 kaufen zu können. Als die Maschine zuhause stand, lies sie als erstes Kupplung und Gas auf die rechte Lenkerseite verlegen und verzichtete vollständig auf die Handbremse. Später machte sie trotz massiver Proteste der Eltern das Fachabitur und absolvierte ein Studium der Innenarchitektur mit Abschluss „Dipl.Ing.“ und Bauvorlageberechtigung für den Innen- und Außenbereich. Ihr Slogan lautet: „Schönheit kommt von innen, gute Architektur resultiert aus einer sinnvollen Innenarchitektur, Power kommt von innen (Motor). Das Herz sitzt im Inneren, und wenn man(n)/frau Gas geben möchte, muss das Herz am rechten Fleck sitzen“. Rennstreckenerfahrung sammelte sie während dieser Zeit auf dem Nürburgring, dem Zweiradfieber verfallen wich die V35 dann einer 850er Le Mans, und so nahm die Geschichte ihren Lauf.



*Eine Autogrammkarte von Margret, gewidmet Werner Kaiser und seiner Frau Vera*



*Das Fahrertrio Rainer Vossen, Margret Lingen und Dieter Rechtenbach vom „Trend-Möbel-Racing-Team“, Foto: Werner Kaiser*

Oft düste sie Samstags nach der Arbeit zum Nürburgring, um dort Ihre Runden zu drehen. Übernachtet hat sie dabei in Breitscheid im Schlafsack, um morgens von den ersten Motorengeräuschen geweckt zu werden. Es war damals eine spannende und aufregende Zeit. Jedes mal wenn sie meinte, einen schnellen Fahrer erblickt zu haben, egal ob in einem Porsche oder auf einem Motorrad, hing sie sich dahinter und versuchte zu erfahren, wie derjenige Gas gibt oder an welcher Stelle sie ihn überholen konnte. Oft musste sie dabei feststellen, dass die im Start- und Zielbereich manchmal so auffallenden Fahrer mehr Wert auf die Schau mit ihren Geräten legten und Margret dann auf der Rennstrecke oft genug ein leichtes Spiel hatte. Im Jahre **1980** erhielt die damals junge Studentin die Gelegenheit, im freien Training beim damaligen Yamaha-Cup auf einer XS 400 einige Runden mitzudrehen. Sie war von diesem Test dermaßen beeindruckt, dass sie bereits am nächsten Tag eine Lizenz beantragte und sich in den Cup einschrieb. Der Erhalt der Lizenz war gar nicht so einfach, weil ihr ja die Finger fehlten: Der damalige Sportarzt übersah jedoch diesen Umstand und fragte auch nicht nach. Erst im Qualifikationsrennen wurde sie von Herrn Vetter, dem damaligen Leiter der Renn- und Marketingabteilung, darauf aufmerksam gemacht, dass sie doch ihren linken Handschuh richtig anziehen solle, weil alles so flattert. Dieser Moment war für sie einer der schlimmsten, denn sie musste nun beichten, dass ihr einige Finger fehlten. Zu diesem Zeitpunkt fuhr sie schon hervorragend im Mittelfeld mit und nach dem Einverständnis der OMK bekam sie nun endlich die offizielle Erlaubnis Rennen zu fahren. Die damaligen Worte des OMK-Verbandes waren: „Sie fahren besser als manch anderer in Ihrer Klasse, der aber noch alle 10 Finger hat!“ **1981** nahm sie dann zusammen mit vier anderen Mädchen unter insgesamt 50 gleichausgerüsteten Startern am Yamaha-Cup teil. Dabei gelang es der Rheinländerin, sich für alle Läufe zu qualifizieren. Obwohl Yamaha sich von ihrer Leistung beeindruckt zeigte und ihr für **1982** wieder einen der begehrten Startplätze reservierte, nahm sie in diesem Jahr mit einer Ducati 500 Pantah in der neu ausgeschriebenen Viertakt-Klasse teil und belegte u.a. in Zolder (Belgien) den zehnten Rang als einzige Frau unter 70 Männern.

Im Januar **1983** schloss sich Margret mit Rainer Vossen und Dieter Rechtenbach zum "Trend-Möbel-Racing-Team" zusammen, um gemeinsam um den OMK-Pokal in der 500er Viertakt-Klasse zu fahren. Dafür wurden aus italienischen Spezialteilen drei identische Maschinen mit Ducati 500 Pantah-Motor



und Verlicchi-Rahmen aufgebaut. Betreut wurden die Motoren von Werner Kaiser, Basis bei allen drei Maschinen war der TT-Rahmen von Maltry.



Margret in einem ihrer ersten Rennen auf der TT-Ducati,  
beide Fotos: Werner Kaiser

So von hinten dürften sie mehrere ihrer männlichen Kollegen  
gesehen haben

In 1984 nahm Margret an den TT-Races auf der Isle of Man teil. Dabei ging sie in den Klassen der Formel 1 und der Formel 2 an den Start. Im Formel 1-Rennen (Viertakter bis 750 cc) schied sie aus, im Formel 2-Rennen (Viertakter bis 600 cc), das über vier Runden ging, belegte sie mit ihrem „600 cc-TT-Strassenmotorrad“(!) den 28. Platz. Margret war dabei die erste Frau, die den TT-Kurs mit über 150 km/h Schnitt umrundete. Sieger wurde der Australier Graeme McGregor vor Tony Rutter und Trevor Nation, beide ebenfalls auf TT-Ducatis unterwegs. Der Motorsportjournalist Alan Cathcart kam damals auf einer Laverda zwei Plätze vor Margret ins Ziel.



Die drei TT-Fahrer bei der Startaufstellung, Margret ganz links,  
Foto: Werner Kaiser

Später fuhr sie dann für das Hein-Gericke-Team in der  
Superbike-Klasse

Im gleichen Jahr fuhr sie auch Rennen im Rahmen der Endurance-Weltmeisterschaft. Der erste Einsatz war bei den 24-Stunden von Spa (Belgien) mit einem auf 748 cc aufgebohrten Pantah-Motor von Ducati-Händler Klaus Thomé im TT-Rahmen. Mit dabei: Matthias Meyer und Jörg Thumecke. Nach Problemen mit einem zusammengeschmolzenen Kolben, einer defekten Lichtmaschine und stärker werdenden Ölverlust kam dann morgens um acht Uhr das Ende: Motorschaden. Am 2. September 1984 fand dann der 4. Lauf zur Endurance-Weltmeisterschaft am Nürburgring statt. Bei diesem 8-Stunden-Klassiker konnte sie das Rennen beenden, sie belegte gemeinsam mit Matthias Meyer den 21. Platz.

**1985** fuhr sie dann im Hein-Gericke-Team auf einer Cagiva Alazzurra 750 mit TT-Fahrwerk und Ducati Pantah-Motor in der Superbike-Klasse. Die Saison verlief enttäuschend, Margret hatte dabei regelmäßig mit Fahrwerksabstimmungen und Motorschäden zu kämpfen, was ihre Motivation und ihr Fahrkönnen auf den Nullpunkt brachte. Meist reichte es der damals zumindest „Schnellsten Frau Deutschlands auf zwei Rädern“ nicht mal zur Qualifikation für das Rennen. Was nutzt das beste Fahrkönnen, wenn einem die Technik immer einen Streich spielt?! Im Laufe dieses Jahres nahm sie auch teil an einem "Grand Prix" in Malaysia. In der offenen Klasse fuhr sie zusammen mit Eddie Lawson, Randy Mamola und Co. im Pulk.

In der folgenden Zeit testete sie mehr als 6 Jahre lang zusammen mit Joachim Stuck, Prinz Leopold von Bayern, Rauno Altonon, Prof. Bernt Spiegel, Toni Mang, Martin Wimmer und Reinhold Roth die verschiedensten Motorräder für das „Goldene Lenkrad“. Die zu dieser Zeit auf dem Markt befindlichen

Motorräder sollten dabei von einer Jury getestet werden. Über 10 Jahre war sie Instruktorin für die „Motorradpresse Stuttgart“ und zeigte dabei so manchem Teilnehmer aus dem In- und Ausland, wie man auf oder in der „grünen Hölle“ auf dem Nürburgring Gas gibt, oder auch vernünftigerweise abbremst. Sie hatte in den Jahren insgesamt nur 2 Teilnehmer die gestürzt sind, und das ist fast einmalig. Sie bemühte sich immer zu erkennen, wo die Ängste oder die Schwierigkeiten eines Motorradfahrers liegen, dafür hatte sie ein Auge. Diese Eigenschaft kommt ihr auch heute noch in ihrem Berufsleben zu Gute: Erkennen wo es hakt, um dann den Kern zu fassen, um ein gutes Resultat zu erzielen.

**Heute** ist Margret geschieden, hat einen prächtigen elfjährigen Jungen und führt ein eigenes Planungsbüro, ein Einrichtungsstudio und das ehemalige Bestattungsunternehmen ihrer Eltern. Vor einigen Monaten integrierte sie ein Wohncafe in ihrem Geschäft: Dabei können es sich die Besucher auf ihren eigenen Möbeln gemütlich machen und in aller Ruhe den Kaffee genießen. Jeden Freitag ab 17 Uhr gibt es dazu einen „Biker-Kuchen“ und ab 18 Uhr schwingt sie sich dann auf ihr „Moped“ und dreht damit ihre Runden. Leider bleibt ihr in den letzten Jahren nur sehr wenig Zeit für ihr geliebtes Zweirad, eine inzwischen betagte Honda 750 VFR. Eine Honda aber auch nur aus dem einen Grund, weil die Kupplung so leicht zu ziehen ist, denn jünger wird die liebe Margret ja auch nicht mehr...

Spaßeshalber oder vielleicht doch ernst sagt sie: „...und mit 60 heirate ich noch mal, nehme mir die Zeit und sause mit dem Partner durch die Gegend! Denn mit 80 möchte ich mich auch noch aufs Bike schwingen, so Gott es will!“

Wenn ihr sie mal besuchen wollt, hier ist ihre Adresse:

**Margaretha Lingen-Zanker, 47877 Willich-Schiefbahn, Königsheide 78**  
**Tel. 02154-484941, Fax 02154-484943, <http://www.mldesign.de>, [info@mldesign.de](mailto:info@mldesign.de)**

*[www.ducati-tt.de](http://www.ducati-tt.de), Rudi Wasner*

## -----Neuigkeiten-----

Dirk Stieler, ein guter Freund von Christoph Lagemann, produziert ohne Gewinnabsichten einen neuen **Lichtmaschinen-Regler**, passend für alle TT-Ducatis. Dieser Regler ist bei ihm für relativ wenig Geld erhältlich und es gibt ihn für 2-polige und 3-polige Lichtmaschinen.

Weitere Infos unter: <http://www.dirk-stieler.de>, [stieler@ducati-stieler.de](mailto:stieler@ducati-stieler.de), Tel. 0271-740-2452

Die von Ducati auf der Motorshow in Tokio im Herbst 2003 erstmals vorgestellten Retrobikes in Anlehnung an die Königswellen-Ducatis aus den 70ern (**DUCATISportClassic** mit 3 verschiedenen Modellen) sind in Ducati-Kreisen offenbar sehr gut angekommen.

Infos unter: <http://www.ducati.de> oder <http://www.ducati.com>

Aus Japan gibt es wieder Interessantes zu berichten:

Mittlerweile gibt es im Web schon 4 verschiedene **TT-Ducatis mit abgeänderter Hinterradfederung**.

Die meisten davon sind in Anlehnung an die Werks-F1.

Infos unter: <http://www.ducati-tt.de>, Rubrik „*Bilder-Galerie*“; <http://sp-co.com/f1club/> und [http://www.ducati-tio.co.jp/body/tt\\_f1.html](http://www.ducati-tio.co.jp/body/tt_f1.html).

## -----DUCATI-SPEEDWEEK 2003 – 2004-----

Die **DUCATI-SPEEDWEEK 2003** fand von 30.07. bis 03.08. auf dem A1-Ring in Österreich (Steiermark) statt. Veranstalter waren das Ducati-Werk, der Desmo Owners Club (D.O.C.), der Motorclub Aquile Desmo und die Zeitschrift Mondo Ducati. Als Rahmenprogramm wurden von Ducati, welche sich erstmalig bei der Speedweek präsentierte, Fahrkurse auf den neuen Modellen angeboten. Außerdem wurden geführte Touren in der Umgebung und eine Damen-Fahrschule durchgeführt. Giancarlo Falappa durfte hierbei nicht fehlen. Als Highlight wurde in der Ducati Village die neue Ducati-MotoGP-Maschine präsentiert, wer hätte sich erhofft, dass dieses Bike gleich von Anfang an die GP-Szene so aufmischen würde?! Der Stuntfahrer Christian Pfeiffer rundete mit seinen akrobatischen Einlagen die Veranstaltung ab.

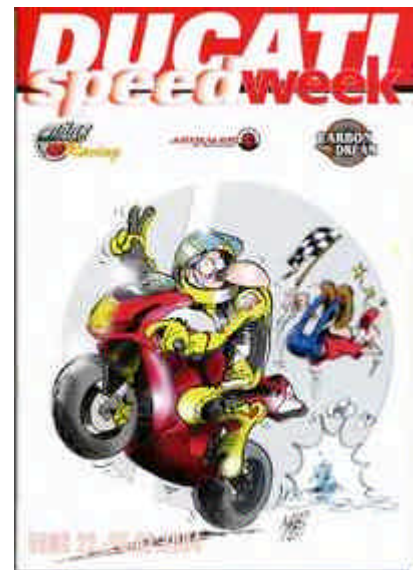
**Fazit:** Als langjähriger Besucher dieser Veranstaltung konnte ich mit Erleichterung feststellen, dass in diesem Jahr wieder ein leichter Besucheranstieg zu erkennen war, nachdem es in den letzten Jahren

immer weniger Ducati-Fans an den Ring zog. Vielleicht mag dafür das Engagement des Ducati-Werkes ausschlaggebend gewesen sein. Als dramatisch kann man es aber nur bezeichnen, wenn man sich vor Augen führt, dass alte Königswellen-Ducatis, diverse andere Oldtimer und so manch skurrile Eigenbauten immer seltener geworden sind, wo doch gerade Oldtimer-Rennveranstaltungen derzeit einen echten Boom erleben. Meiner Meinung nach ist es höchste Zeit für die Veranstalter, diese in der Vergangenheit so zahlreich besuchte Veranstaltung wieder zu einem Treffen gleichgesinnter Ducati-Fahrer zu machen, andernfalls sehe ich die Zukunft dieses Ducati-Rennens wirklich gefährdet. Es ist auch festzustellen, dass noch nie so wenige TT-Ducatis in Zeltweg anzutreffen waren wie in diesem Jahr, hoffentlich ändert sich das zukünftig wieder. Diese Veranstaltung muss einfach weg vom reinen und mittlerweile zu professionellen Rennsport, wieder zurück zu seinen Wurzeln: Benzinreden, basteln mit einem finanziellen Aufwand der überschaubar ist, Familientreffen, sehen und gesehen werden, das waren doch immer die Reize in den vergangenen Jahren, und natürlich gute Freunde treffen, wie in jedem Jahr, und der Spaß darf dabei niemals auf der Strecke bleiben!

Bilder zur Veranstaltung sind zu finden auf meiner Homepage unter [www.ducati-tt.de](http://www.ducati-tt.de).

Da für die Dauer von zwei Jahren der A1-Ring in Zeltweg umgebaut wird, findet die **DUCATI-SPEEDWEEK 2004** dieses Jahr erstmalig auf dem Automotodrom in Brünn/Brno (Tschechischen 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 in diesem Jahr zählt die Wiedereinführung der Einzylinder-Klasse. Organisiert wird das Ganze vom Motoclub Aquile Desmo (kurz „MCAD“), insgesamt gehen 10 Klassen an den Start. Die Kosten für die Einschreibung zu einer dieser Klassen bewegen sich von 150 bis 290 Euro. Das Rennprogramm sieht folgendermaßen aus:  
 22.07.04, Do: Freies Fahren                      23.07.04, Fr: Freie Trainings  
 24.07.04, Sa: Zeittrain. und 2 Rennen      25.07.04, So: 6 Rennen  
 Für die Zuschauer kostet das Super-Ticket 22 Euro (Do-So), die Samstags- und Sonntagskarten jeweils 15 Euro.

**Weitere Infos unter:** MOTOCLUB AQUILE DESMO c/o FBA, Via del Larione 11A, I-50126 Firenze – ITALIA, Tel 0039-055-686649 oder [aquiledesmo@motoitaliana.it](mailto:aquiledesmo@motoitaliana.it); <http://www.motoitaliane.it>



**Dieses Jahr werde ich auf jeden Fall wieder bei der DUCATI-SPEEDWEEK als Zuschauer vertreten sein. Die IG-Mitglieder Marcus Sauer, Dieter Schnalzer und Max Wimmer werden laut eigenen Angaben auch wieder mit ihren TTs an den Start gehen. Vielleicht trifft man sich im Rahmen dieser Veranstaltung?! Würde mich freuen! Einen Bericht mit Bildern werde ich natürlich auch wieder erstellen.**

*Rudi Wasner*

## -----Pinwand-----

<p><b>Joachim Graul</b> vom 10.07.2004  <a href="mailto:ducjo@gmx.de">ducjo@gmx.de</a> oder <a href="mailto:Joachim.Graul@t-online.de">Joachim.Graul@t-online.de</a></p>	<p>Suche für eine <b>Paso 907IE</b> einen Frontscheinwerfer oder nur das Scheinwerferglas!          Oder kann mir jemand einen Hersteller/Bezugsadresse mitteilen?</p>
<p><b>Ralf Nissen</b> vom 13.06.2004          Tel. 04602-967182 ab ca. 18.30 Uhr oder AB  <a href="mailto:ralfnissen@foni.net">ralfnissen@foni.net</a></p>	<p>Suche wirklich dringend einen <b>2-1 Krümmer</b> in gutem Zustand für <b>Ducati F1</b>. Auch gerne Nachbau in Edelstahl.</p>
<p><b>Alfred Schabel</b> vom 10.06.2004          Tel. 07171-870519          oder 0172-6217295  <a href="mailto:alfredschabel@aol.com">alfredschabel@aol.com</a></p>	<p><b>Verkaufe Ducati 900 SS:</b>          Bj. 1/94, 84 PS, 24.000 km, Keihin-Vergaser, hohe Termignoni, Stahlflexleitungen, polierte Felgen, 190er-Hinterreifen, DSM-Höckersitzbank, Spiegler Bremsanlage, Kundendienst und alle Verschleiß-teile neu, die originale Sitzbank ist auch dabei</p>
<p><b>Michael Giacalone</b> vom 24.04.2004  <a href="mailto:MGiacalone67@aol.com">MGiacalone67@aol.com</a></p>	<p>Ich habe für meine <b>Ducati 750 F1</b> eine tiefe Verkleidungsscheibe anfertigen lassen. Diese Scheibe ist</p>

	entweder ca. 3 cm hoch oder ca. 6 cm hoch zu haben. <b>Die F1 Scheibe könnte man über mich beziehen, der Preis liegt bei 168 Euro zzgl. Versandkosten (per Nachnahme).</b> Sollten mehrer Ducatisti interessiert sein, so kann der Preis noch um ca. 25 bis 28 Euro fallen. Die Scheibe ist klar wie das Original, das Material hat das Prüfzeichen DOT112 und ist für Verkleidungsscheiben geeignet.
<b>Josef Hölzl</b> vom 30.04.2004 Tel. 09651-2741 Fax 09651-4219 hoelzl-vohenstrauss@t-online.de	<b>Verkaufe Rennpantah mit Maltry-Rahmen in 1A-Zustand, Aufbau 1990</b> <b>Motor:</b> Gehäuse 600 cc auf 750 cc aufgebohrt, Kayser-Renngetriebe mit langem 1. Gang, NCR-Trockenkupplung, hohe NCR-Kolben, Ventile 38/44, Serien-Pleuel bearbeitet, Dellorto 41,5 mm, 2in1 mit Karbontopf <b>Fahrwerk:</b> Maltry-Rahmen von Werner Kaiser, Campagnolo Magnesiumfelgen 16/18 Zoll, Bremboscheiben 280 mm schwimmend, Aeroquip Bremsschläuche, Magnesium-Gabelbrücken, Steuerkopfrohr aus Alu, M1R-Gabel 42 mm, Excenterschwinge, Alutank, schmale Rennkette <b>Zubehör:</b> 1 Verkleidung, Hinterrad, diverse Kettenräder
<b>Werner Klees</b> vom 10.02.2004 Tel. 06853-1884 w.klees@t-online.de	Ich suche für meine <b>Ducati Pantah</b> Bj. 83 eine <b>Zündbox</b> . Eingebaut war eine Bosch Box mit der Nummer 1211280034.
<b>Jens Kapfer</b> vom 25.01.2004 jens.kapfer@freenet.de	Suche <b>18-Zoll Räder von Campagnolo oder Marvic</b> , eventuell auch 16-Zoll Vorderrad
<b>Christophe Fouquereau</b> vom 11.01.2004 r-fouquereau@club-internet.fr oder www.christophefouquereau.fr www.ducati-tt.de, Rudi Wasner	Suche eine <b>Schwinge</b> mit Verstärkungen wie beim ersten Model der Ducati 851 (drei Streben) für meine TT F1 Lucchinelli Replika

\*\*\*\*\*

### **Kontakt:**

#### **Ducati-TT-InteressenGemeinschaft**

Email: [ttig@ducati-tt.de](mailto:ttig@ducati-tt.de)

#### Für den Bereich Deutschland Nord:

Christoph Lagemann  
D-57078 Siegen  
Mühlchenstraße 8  
Tel. +49(0)2732-57642  
[chrilag@t-online.de](mailto:chrilag@t-online.de)

#### Für den Bereich Deutschland Süd:

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

### **In eigener Sache:**

Aus Kostengründen wurde die NEWS 2/2004 nur noch an diejenigen TT-IG-Mitglieder in Papierform gesandt, von denen uns keine Email-Adresse bekannt ist. Zukünftig ist die Papierausgabe nur noch gegen Unkostenerstattung erhältlich. Die Ausgaben 1/2005 und 2/2005 kosten zusammen nur 5 Euro (inkl. Druck und Versand). Oder ganz einfach baldmöglichst die Email-Adresse mitteilen, über die ihr zu erreichen seid!

### **Bei Interesse an der Papierausgabe die 5 Euro spätestens bis Dezember 2004 überweisen an:**

Rudolf Wasner, Sparkasse Bad Füssing, BLZ 740 500 00, Kto.Nr. 570 562 835 mit dem Vermerk "NEWS 2005 für -dein Name-"; die komplette Adresse kann ich dann dem Mitgliederverzeichnis entnehmen. Wir bitten um Verständnis, aber bisher haben wir alles aus der eigenen Tasche bezahlt.

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

**Margret Lingen, Werner Kaiser, Jörg Laibacher, Sepp Stark und Hermann Beyreuther**