

Die Geschichte der TT-Ducatis



www.ducati-tt.de

***Rudolf Wasner ?Hinterberg 2 ?94148 Kirchham
08533-7992 ? info@ducati-tt.de***



--Die Erfolgsstory--

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

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



Von Franco Farnè präparierte 600 cc Renn-Pantahs für den Einsatz in der italienischen Junioren-Meisterschaft.

Tony Rutter, Sieger des TT F2 Laufes 1981 auf der Isle of Man.

Der erste Renneinsatz einer Pantah auf der IoM erfolgte im Jahre 1979 durch den Stuttgarter Ducati-Tuner und –Liebhaber Alfred Bajohr. Er bohrte den 500er Serienmotor innerhalb des zulässigen Hubraumlimits auf 597 cc (81 x 58 mm) auf und erreichte im Training zur Formel 2 Klasse (Zweitakter von 251 bis 350 cc und Viertakter von 401 bis 600 cc) den sensationellen sechsten Startplatz. Damit sorgte er als absoluter TT-Neuling für einige Aufregung unter den Konkurrenten. Dieser Erfolg des Pantah-Triebwerks war später die Inspiration für Pat Slinn und Steve Wynne von Sports Motorcycles, selbst einen Pantah-Renner bei den TT-Rennen einzusetzen. Bereits beim ersten Einsatz 1981 auf der Isle of Man gelang der Sieg auf einer umgebauten Serien-Pantah. Beim zweiten Lauf zur Weltmeisterschaft in Ulster/Nordirland wurde dann von Fahrer Tony (Anthony) Rutter erstmals eine waschechte TT2-Ducati mit Werksrahmen eingesetzt. Ein zweiter Platz reichte zum Gewinn der Weltmeisterschaft. Tony konnte von 1981 bis 1984 insgesamt vier Weltmeister-schaftstitel in der TT Formel 2 gewinnen, die größten Siege die bis dahin auf einer Ducati errungen wurden. In den folgenden Jahren wurde der von Verlicchi in Bologna gefertigte Rahmen in teilweise abgeänderter Form außer in der TT Formel 2 auch in den Klassen der TT Formel 1 (Viertakter von 601 bis 750 cc) und der Formel 1-Weltmeisterschaft eingesetzt. Weiterhin in der Langstrecken-Weltmeisterschaft und bei vielen nationalen Meisterschaften. Im Werk wurde von der TT2 und der TT1 eine limitiert Stückzahl an Production-Racern aufgelegt und an ausgesuchte Kunden verkauft. Erfolgreiche Fahrer auf TT-Ducatis waren Massimo Broccoli, Walter Cussigh, Virginio Ferrari, Marco Lucchinelli, Walter Villa, Trevor Nation, Dieter Rechtenbach, Rainer Vossen und Rainer Nagel aus Deutschland als Vizeweltmeister 1982 in der TT F2-Klasse. Maßgeblich beteiligt am Erfolg der TT-Ducatis waren bei Ducati Ing. Dr. Fabio Taglioni, Franco Farnè und Giuliano Pedretti. Auch Pat Slinn spielte hierbei als Freund und Schrauber

von Tony Rutter mit eine entscheidende Rolle für den Gewinn der vier Weltmeisterschaftstitel.

Bei den Serienmotorrädern wurde die 600 SL Pantah erstmalig Ende 1980 der Öffentlichkeit vorgestellt, Anfang 1981 wurden dann die ersten Exemplare an die Kunden ausgeliefert. Als weitere Ducatis mit Pantah-Motor folgten bis 1985 die 350 SL, 350 XL, 600 TL und 650 SL.

Ducati hat es in diesen Jahren selbst versäumt, eine Straßenversion der überaus erfolgreichen TT-Ducatis auf den Markt zu bringen. Die Produktion von Komplettmaschinen wurde daraufhin von verschiedenen Privatleuten umgesetzt, so z.B. Steve Wynne von Sports Motorcycles, die Firma BKM und Roy Thersby, alle mit Sitz in England. Helmut Thomé, Georg Drewitz, Arno Werkmeister und die Firma WRF aus Berlin produzierten für den deutschen Markt. Die Hersteller der TT-Fahrwerke waren dabei größtenteils die Firmen Verlicchi in Italien und Harris in England. Die von Ducati gebaute 750 F1, welche als werksseitige Replika der TT-Ducatis zu sehen ist, wurde ab 1985 produziert.

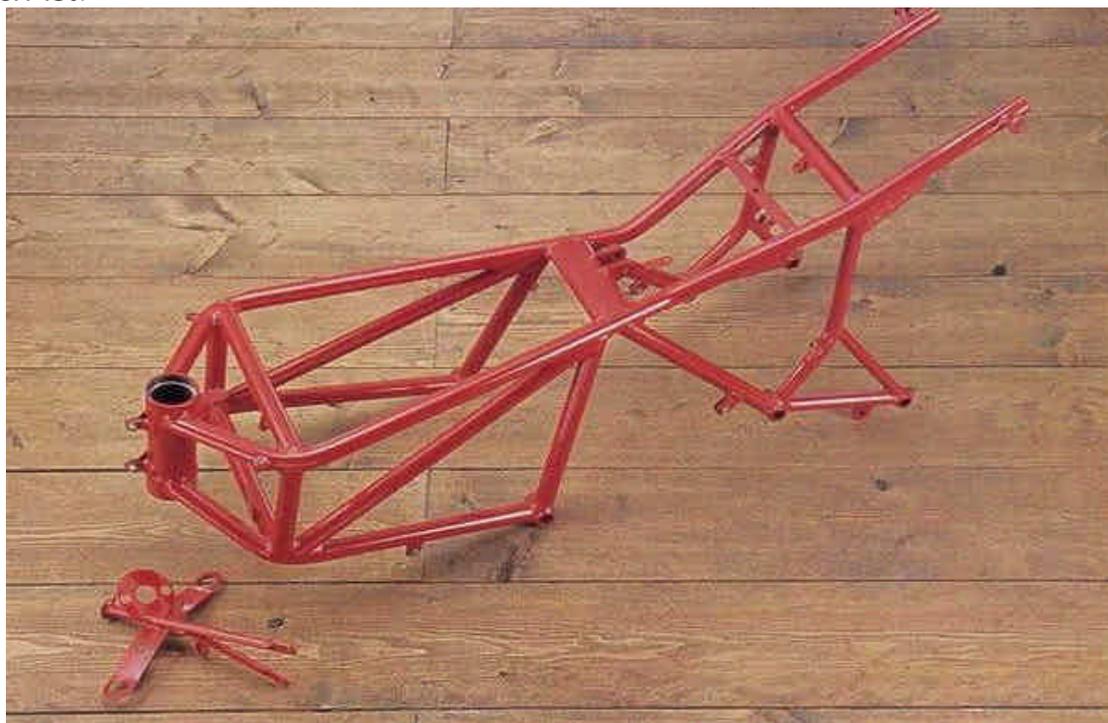


„Dr. T.“ mit einem der ersten TT2-Rahmen.

Bis 1988 folgten die Sondermodelle Montjuich, Laguna Seca und Santamonica. Als kleinere Schwestermodelle waren von 1986 bis 1988 die 350 und 400 F3 im Programm. Diese Maschinen konnte jedoch zu keiner Zeit an das Image der echten TT-Renner anknüpfen, der Unterschied zum Original war einfach zu groß.

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

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



Ein originaler TT2-Rahmen aus dem Hause Verlicchi.

--Ducati 600 TT2--

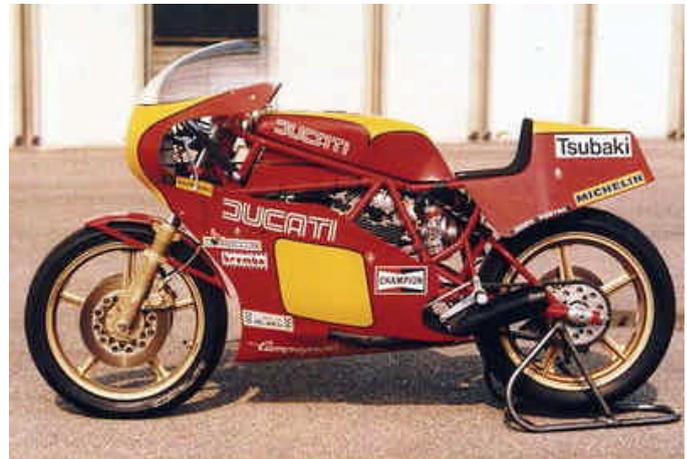
Da die letzte 900 NCR mit Königswellen-Motor als Rennmaschine insgesamt wenig erfolgreich war, schlüpfte die Pantah mit ihrem Zahnriemen-Motor in deren Rolle: In der Saison 1980 sah man erstmals zwei 600 cc Renn-Pantahs, die Franco Farnè im Ducati-Werk präpariert hatte. Sie agierten in der italienischen Junioren-Meisterschaft (TT2 -Klasse für Zweitakter von 251 bis 350 cc und Viertakter von 401 bis 600 cc) sehr erfolgreich, im Sattel saßen Waner Francini, Paolo Menchini und Guido Del Piano.

Die Rennmaschinen (insgesamt vier Stück) basierten auf dem Rahmen der Serien-SL, verfeinert durch Komponenten aus dem Marocchi-Rennsortiment. Die rot-gelb lackierten Maschinen ähnelten der 900 NCR, die Leistung der 583 cc großen Motoren betrug 70 PS bei 9.800 U/min. Für die Saison 1981 zog dann Fabio Taglioni sein Trumpf-As: Die TT2, genau fünf Werksrennmotorräder entstanden in der Ducati-Rennabteilung.

Den Winter über hatte der Spanier Angel Nieto – 14-facher 50er/125er-Weltmeister – die Maschine getestet, unterstützt durch den Langstreckenfahrer Salvador Canellas. Die Konstruktion war so gut, dass die Maschine ihr Debutrennen am 29. März 1981 in Misano gewann, den ersten Lauf zur italienischen TT2-Meisterschaft, gefahren von Sauro Pazzaglia. Als die TT2 gerade ihre ersten Gehversuche auf italienischen Strecken absolvierte, kam Tony Rutters modifizierte 500er SL-Pantah bereits auf ganz passable Rundenzeiten. Gebaut für die Isle of Man im Juni 1981, war sie in der Werkstatt von Steve Wynne von Sports Motorcycles aufgebaut worden. Eigentlich hatte ihm Ducati zwei Werksmaschinen versprochen, die aber nie auftauchten. Stattdessen griff Wynne auf ein abgeschriebenes Unfallmotorrad zurück, dessen Rahmen von Ron Williams (Firma Maxton) gerichtet und verstärkt wurde. Renn-Veteran Tony Rutter gewann mit der Rekordgeschwindigkeit von 164 km/h und fuhr seine schnellste Runde mit 166,58 km/h. Ducati war mit dem Ergebnis so zufrieden, dass Rutter für die zweite Runde in Ulster am 22. August 1981 eine Werksmaschine erhielt. Bei furchtbarem Wetter sicherte sich Rutter den zweiten Platz und wurde somit 1981 Weltmeister in der Formel 2.



Tony Rutter in Ulster auf dem Weg zum Gewinn der TT Formel 2 Weltmeisterschaft 1981.



Eine von fünf TT2-Werksmaschinen für die Saison 1981, zu Anfang gedacht für den Einsatz in der italienischen TT F2-Meisterschaft.

Die TT2 markierte Ducatis Comeback auf den Rennstrecken, nachdem sich das Werk seit 1975 nicht mehr offiziell engagiert hatte. Bei 81 mm Bohrung erhöhte sich der Hubraum auf 597 cc und lag damit fast am Hubraumlimit. Taglioni zeichnete einen ganz neuen Rahmen, der dann bei Verlicchi in Bologna gebaut wurde. Der aus Chrommolybdän-Stahl bestehende Rahmen wog nur 7 Kilogramm und hatte ein Zentralfederbein von Paioli. Der Rahmen aus geraden Rundrohren war sehr kompakt und stabil, mit zahlreichen Verstärkungen rund um den Lenkkopf. Der Motor war am Rahmen an vier Punkten befestigt und diente als tragendes Element. Der 18 Liter große Kunststofftank war zum größten Teil vom Rahmengeflecht umschlossen.

Mit ihrer Marzocchi-Gabel (35 mm Tauchrohre aus Magnesium) und 280 mm Brembo-Vorderradbremsscheiben brachte es die Rennmaschine auf 122 Kilogramm. Dank des Radstandes von nur 1395 mm geriet sie außerdem sehr kompakt. Die 18 Zoll-Räder von Campagnolo waren vorn 2.15 Zoll und hinten 3.00 Zoll breit.

Im Motor herrschte purer Rennbetrieb. Die 81 mm Borgo-Kolben verdichteten mit moderaten 10:1 ; die Ventile aber waren mit 41 mm Einlass und 35 mm Auslass größer. Ihre Betätigung erfolgte desmodromisch, der Ventilhub auf der Einlassseite betrug zwölf, der auf der Auslassseite zehn Millimeter. Das italienische Rennreglement erlaubte den Einsatz von 40 mm Dell'Orto Vergasern, für die WM-Läufe mussten aber die serienmäßigen 36er verwendet werden. Die Spitzenleistung wurde mit 76 PS bei 10.750 U/min angegeben. Überall am Motorrad zeigte sich das Bemühen um eine Gewichtsreduzierung, wie offen-laufende Antriebsriemen zu den Nockenwellen, Primärtriebdeckel aus Magnesium und die hydraulische betätigte Kupplung. Der zwei-in-eins Auspuff war ebenfalls ultraleicht. Im Inneren waren alle Zahnräder ausgebohrt. Die Zündung stammte von Bosch, die kleine Batterie saß im Höcker. Und weil die italienischen Regeln einen Anlasser vorschrieben, war dieser auch an der Rennmaschine vorhanden, ebenso die 200 Watt-Lichtmaschine.

Die TT2 war eine sehr gute Rennmaschine nach bester Art des Hauses. Fabio Taglioni's Schöpfung entpuppte sich als perfekte Kombination aus Motorleistung und Gewicht. Sie war leicht, agil und verfügte über ein breites Leistungsregister und Fabio Taglioni war auf die spezifischen Verbrauchszahlen besonders stolz: 187 Gramm/PS/Stunde, weniger als ein Diesel!



Einsatz der Werks-Rennmaschinen in der italienischen TT Formel 2 Meisterschaft. Auf dem linken Bild ist Franco Farné gerade mit der Vorbereitung der TT2-Renner beschäftigt. Beim Fahrer auf dem rechten Bild handelt es sich um Sauro Pazzaglia, dem ersten Sieger auf einer TT-Ducati.

Wie gelungen sie war, demonstrierte Massimo Broccoli im Oktober 1981 im letzten Lauf zur italienischen Halbliter-Meisterschaft in Mugello. Auf einer TT2, auf 500 cc heruntergebucht, beendete er das Rennen auf dem siebten Platz in einem Starterfeld, das die Zweitakter von Yamaha und Suzuki dominierten – mehr als ein Achtungserfolg, zumal Broccoli als italienischer TT2-Meister vor der Kawasaki-motorisierten Bimota KB2 bereits feststand. Schon in ihrer ersten vollen Saison hatte die Ducati TT2 die beiden Rennserien gewonnen, für die man sie gebaut hatte.

Die TT2 war 1982 noch erfolgreicher. In der italienischen TT2-Serie gewann Walter Cussigh mit seiner Werksmaschine jeden Lauf und der mittlerweile 40 Jahre alte Tony Rutter wurde wieder TT2-Weltmeister. Für die italienischen Rennen betrug die Motorleistung 78 PS bei 10.500 U/min mit 41 mm Dell'Orto Vergasern. Cussigh bevorzugte ein Campagnolo 16 Zoll-Vorderrad mit einem Michelin 3.25-4.50 Reifen. Rutter fuhr noch ein 18 Zoll-Vorderrad, das er auf holprigen Straßenkursen für die bessere Alternative hielt. Auf der Isle of Man fuhr er bedeutend schneller als im Vorjahr und siegte im Formel 2-Rennen mit einem Schnitt von 174,61 km/h. Seine schnellste Runde absolvierte er mit 175,85 km/h. In der Radarfalle bei der Verandah wurde er mit 232 km/h gemessen. Mittlerweile wurde die Weltmeisterschaft über drei Rennen ausgetragen und Rutter entschied den Titel für sich – mit maximalen Punktezahlen. Vila Real in Portugal gewann er mit 139,51 km/h und das letzte Rennen in

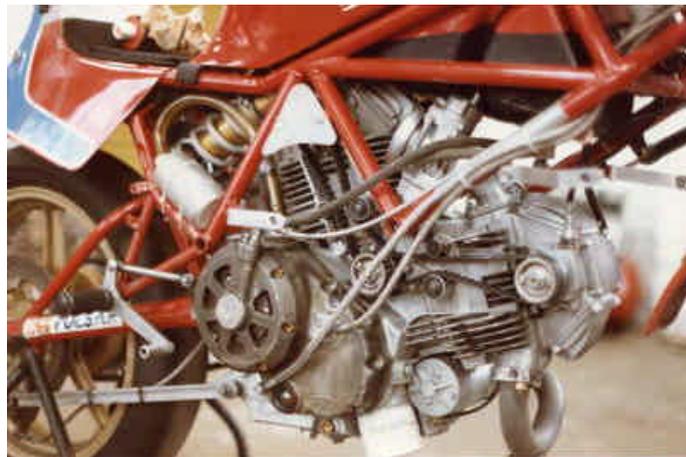
Ulster mit 162,1 km/h. In diesem Jahr wurde der Titel des Vizeweltmeisters von Rainer Nagel geholt.

Für 1982 wurde eine kleine Serie Renn-TT2 für Privatfahrer gebaut. Sie ähnelten den Werksmaschinen sehr, hatten jedoch nicht den Magnesium-Kupplungsdeckel oder die hydraulisch betätigte Trockenkupplung. Serienmäßig dagegen waren die Marzocchi-Renngabel aus Magnesium und die Campagnolo 18 Zoll-Räder. Ventilgrößen und Steuerzeiten entsprachen wiederum den Werksrennern: Der Einlass öffnete 74 Grad vor dem oberen Totpunkt und schloss 92 Grad nach dem unteren. Der Auslass öffnete 100 Grad vor dem unteren Totpunkt und schloss 64 Grad nach dem oberen. Bestückt mit den 36 mm-Vergasern, lieferte der Motor 76 PS bei 10.750 U/min. Unterschiede gab es im Primärtrieb, die Rennmaschine war länger übersetzt (36/70, das ergab 1,94:1). Die Endübersetzung war mit 3,15:1 kürzer. Wie die Werksmaschine hatte auch die Kundenversion einen Ölkühler in der Verkleidung. Mit dem elektrischen Anlasser wog das Motorrad ganze 130 Kilogramm. Das hintere Federbein kam 1982 nicht mehr von Paioli, sondern Marzocchi, ein PVS 1 mit getrennter Gaskammer. In dem Jahr entstanden etwa 20 Rennreplikas. Insgesamt wurden 1982 etwa 25 Exemplare der TT2 von Ducati gebaut. Die Rennresultate von 1983 waren nicht so glorreich wie im Vorjahr. Tony Rutter gewann wieder die Formel 2-Weltmeisterschaft, aber nicht so überlegen wie früher. Auf der Isle of Man erreichte er allerdings einen Doppelsieg, vor seinem Markenkollegen Graeme McGregor. Der Renndurchschnitt betrug 174,13 km/h, und die schnellste Runde fuhr Rutter mit 176,12 km/h. Bei den zwei übrigen Rennen in Ulster und Assen belegte er jeweils den zweiten Platz, was allerdings für den WM-Titel reichte. 1983 wurde eine zweite TT2-Serie aufgelegt. Diese war praktisch identisch mit den Vorjahresmodellen, jedoch mit einem Campagnolo 3.50-16 Vorderrad. Die Vergaseranlage – Dell'Orto 41 mm – war von Malossi modifiziert worden, ihr ist es wohl zuzuschreiben, dass die Leistung jetzt mit 78 PS bei 10.500 U/min angegeben wurde. 1983 wurden wie im Jahr zuvor etwa 25 Werks-TT2 produziert.

Im Jahr 1984 saß Tony Rutter immer noch im Sattel einer 600 TT2 und wurde in der Formel 2 zum vierten Mal in Folge Weltmeister. Auf der Isle of Man konnte Rutter das F2-Rennen zwar nicht gewinnen (er wurde zweiter), doch in Vila Real siegte er mit einem Schnitt von 146,14 km/h. Trevor Nation, ebenfalls mit einer 600 TT2, belegte den zweiten Platz in der Meisterschaft.



Tony Rutter's F2 Maschine 1984 in Brünn in der Tschechischen Republik.



Ein 600 cc Motor für 1983 mit einer Trockenkupplung aus Magnesium, gemessen mit 246 km/h!

1985 war das letzte Jahr für die TT2. Tony Rutter fuhr eine Werks-TT1 mit progressiver Hinterradfederung und dem 600 cc-Motor und konnte wieder das F2-Rennen auf der Isle of Man gewinnen, jedoch etwas langsamer als in den Jahren zuvor; der Schnitt betrug 173,47 km/h. In Vila Real war er Zweiter und im Montjuich Park Dritter. Ein schwerer Unfall beim F1-Rennen in Montjuich beendete frühzeitig seine Karriere und er hatte Glück, dass er mit dem Leben davon kam, da die Ärzte nach dem Unfall ihn zuerst für tot erklärt hatten. Obwohl er die Saison nicht zu Ende fuhr, wurde er in dem Jahr F2-Vizeweltmeister. Seine Rekordzahl von vier WM-Titeln in der Tourist Trophy Formel 2 gehören zu den wichtigsten Ergebnissen in der Ducati-Rennbilanz.

--Ducati 750 TT1 und F1-Racing--

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.



Eine der raren Production TT1 des Jahres 1984, von der nur etwa 25 Stück gebaut wurden.

Oscar La Ferla auf einer TT1 zum Sieg in Misano im Juni 1983.

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.

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.



Eine der beiden Werks-TTs bei den 24 Stunden von Le Mans 1984. Die Hinterradfederung entspricht hier schon dem späteren 750 F1-Renner.



Die Werks-Langstreckenmaschine beim 8-Stunden-Rennen am Nürburgring 1984 in der einfachen Cantilever-Ausführung mit Stahlschwinge.

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 Antidive 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.

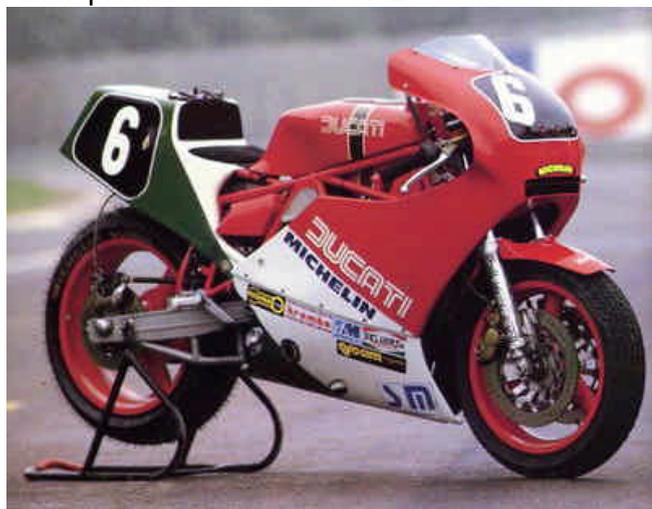
Motorseitig waren die Unterschiede zur TT2 erheblich. Größere Ventile (44 und 38 mm), ein größerer Ventilhub und schärfere Steuerzeiten waren seine Merkmale. Stärkere, amerikanische Carillo-Pleuel saßen auf der polierten, aber sonst serienmäßigen Kurbelwelle; verdichtet wurde mit 10,3:1. Einmal während 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 Ölumpfs. Eine mechanisch betätigte Trockenkupplung ersetzte die frühere hydraulische. Damit hatten sich die Werks-TT1 im Hinblick auf die Technik 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 Cussigh/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.



Die 750er F1-Rennmaschine von 1984 nach den Tests durch Tony Rutter und Walter Villa.



Der 500er GP-Weltmeister Marco Lucchinelli in voller Fahrt auf der Werks F1.

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.

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.

*Textauszüge von Ian Falloon;
Fotos von Ducati Bologna, Pat Slinn, Alan Cathcart, Ian Falloon und Jörg Laibacher*



Verantwortlich für den Inhalt:

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

Weitere Informationen über TT-Ducatis sind im Internet zu finden unter:

<http://www.ducati-tt.de>