

NEWS

der

Ducati-TT-InteressensGemeinschaft



Ausgabe 1/2004 • Herausgegeben von Rudolf Wasner und Christoph Lagemann
www.ducati-tt.de • ttig@ducati-tt.de



Tony Rutter auf der Werks-Ducati 600 TT2

Inhalt:

<i>Worte von Rudi Wasner</i>	<i>Seite 2</i>
<i>Erklärung von Christoph Lagemann</i>	<i>Seite 4</i>
<i>Berichte von IG-Mitgliedern: Mirco Schlüter</i>	<i>Seite 5</i>
<i>Wichtige Termine 2004</i>	<i>Seite 7</i>
<i>Geschichte: Ducati 600 TT2</i>	<i>Seite 8</i>
<i>Fahrerprofil: Tony Rutter</i>	<i>Seite 10</i>
<i>Neues</i>	<i>Seite 11</i>
<i>Pinwand</i>	<i>Seite 12</i>
<i>Aktuelles Mitgliederverzeichnis (nur für Mitglieder)</i>	<i>Anlage 1</i>
<i>Fragebogen (nur für Mitglieder)</i>	<i>Anlage 2</i>

Liebe IG-Mitglieder,

seit Gründung der IG durch Christoph Lagemann im Jahre 2001 hat sich einiges getan und ich denke es ist nun an der Zeit, dass ich als Mitglied auch einmal ein Lebenszeichen von mir gebe. Ich bin 38 Jahre alt und habe seit 1982 die verschiedensten Ducati-Modelle gefahren. Schon vor einigen Jahren hatte ich mir vorgenommen, im Internet eine eigene Homepage (HP) mit dem Hauptthema "TT-Ducatis" aufzubauen. Das ganze hat nun viel Vorarbeit benötigt und seit Anfang 2003 ist sie nun im Netz: Meine HP unter „<http://www.ducati-tt.de>“. Mit diesen Seiten möchte ich alle Fahrer und Liebhaber von TT2-, TT1- und F1-Ducatis ansprechen. Da ich absolut kein „Inseldasein“ anstrebe habe ich mir zum Ziel gesetzt, dass mit der Schaffung dieser HP eine internationale Kommunikations-Plattform hergestellt wird um folgende Bereiche abdecken zu können:

- In Absprache mit Christoph wurde speziell für die „**Ducati-TT-IG**“ eine eigene Rubrik geschaffen. Darin wird z.B. über alle Mitglieder und die einzelnen Club-Aktivitäten berichtet. Ich stelle den Webspace kostenlos zur Verfügung und habe dabei natürlich Christoph in die Gestaltung mit einbezogen. Außerdem hat jedes Clubmitglied kostenlos und ohne großen eigenen Aufwand die Möglichkeit, Hintergrundinformationen von sich und seinem Motorrad zusammen mit Bildern hinterlegen zu lassen. Dazu müssen mir die Infos nur auf dem Postwege oder per Email zugesandt werden.
- Unter der Rubrik „**Technik**“ wurde von mir ein Bereich geschaffen, der TT-Schraubern Hilfestellungen in verschiedenen Aufgabenbereichen geben soll. Darin werden die wichtigsten Bereiche einzeln aufgelistet und genauer erläutert. Hier ist meine Zielvorstellung, dass mit der wachsenden Fülle dieser Information jeder TT-Neuling in der Lage sein soll, eine Maschine mit den verschiedensten Komponenten relativ problemlos aufzubauen. Denn wer von uns hat bisher noch kein „Lehrgeld“ beim Einkauf neuer Teile bezahlt?! Ich bin mir sicher, dass sich mit diesen Tipps jeder von uns das eine oder andere Ärgernis ersparen kann, denn wer kennt schon alle Maße und Details von den einzelnen Bauteilen wie Gabel, Federbein u.a.?! Es ist natürlich auch ganz klar, dass ich dazu die Hilfe von euch allen benötige. Bitte seid behilflich bei der Erstellung dieser „Datenbank“, jede einzelne Information die ich erhalte ist wichtig. Nur keine Scheu, einfach auf dem Postwege zusenden oder Email an „info@ducati-tt.de“.
- Im Bereich „**Markt**“ sollen möglichst viele Hersteller aufgelistet werden, die noch spezielle TT-Teile zum Verkauf anbieten. Bei meinen Recherchen hat sich nämlich gezeigt, dass es derzeit besonders schwierig ist einen neuen TT-Rahmen zu ergattern. Wer noch einzelne Quellen hat, der soll mir doch bitte die Adressen zukommen lassen. Es hat sich nämlich gezeigt, dass einzelne Händler jederzeit bereit sind, bei entsprechender Nachfrage neue Teile zu besorgen. Dabei ist es z.B. jederzeit möglich, direkt bei Verlicchi in Italien eine Kleinserie von Rahmen in Auftrag zu geben, Mindestabnahme etwa 50 Stück.
- Unter der neuen Rubrik „**Pinwand**“ soll TT-IG-Mitgliedern und Besuchern die Möglichkeit geboten werden Suchanfragen, Verkaufsanzeigen oder ähnliches zu veröffentlichen. Ich werde auch verschiedene Leserbriefe hinterlegen die ich bereits erhalten habe.

Natürlich wird es letztendlich erforderlich sein, die HP auch in englischer Sprache zu gestalten, was insgesamt keine einfache Sache darstellt. Das größte Problem sind all die Fachausdrücke, dabei hat mir Roy Thersby aus England bereits seine Hilfe angeboten. Wenn mich von euch jemand unterstützen könnte, dann wäre das auch eine tolle Sache.

Ein wichtiges Augenmerk habe ich bei meiner HP auch darauf gerichtet, dass die Gestaltung möglichst einfach und unkompliziert ist. Ich habe nicht vor mich technisch und gestalterisch auszulassen, denn Schickimicki und Spielereien halte ich für absolut überflüssig. Die konkrete Information, einfache Navigation und leichtes Handling stehen im Vordergrund, auch auf möglichst akzeptable Ladezeiten wurde wenn realisierbar geachtet.

Gleich von Beginn an hat sich gezeigt, dass Infomaterial über TT-Ducatis auf dem Markt kaum vorhanden ist, aber Dank meines Privatarchivs an Prospekten, Zeitungsartikeln und Bildern hatte ich die erforderliche Grundlage zur Gestaltung der Homepage. Die Besorgung von Unterlagen und Informationen, als auch der Unterhalt der HP waren bisher insgesamt gesehen sehr kostenintensiv, es wurde von mir auch immens viel Zeit investiert, meine Frau kann ein Lied davon singen! Das Hauptproblem jedoch ist immer wieder die Tatsache, dass die Informationsquellen sehr dünn gesät sind. Livio Lodi, Leiter des Ducati-Museums, hat mir bereits im Sommer diesen Jahres Hilfe und Unterstützung zugesagt, außerdem werde ich demnächst intensiveren Kontakt mit Verlicchi, Harris, Sports Motorcycles Racing und einzelnen ehemaligen Herstellern von TT-Komplettmaschinen aufnehmen. Dabei wäre mir auch groß geholfen, wenn mir jemand die Kontakt- oder Email-Adressen von Alan Cathcart, Ian Fallon, Mick Walker oder Tony Rutter zukommen lassen könnte. Ich bin mir

sicher, dass diese Herren noch die meisten Informationen für uns hätten. In der Rubrik „**Geschichte**“ habe ich schon einiges aus der Historie hinterlegt, beispielsweise die Fahrerprofile von Margret Lingen und Rainer Nagel, beide werden mir demnächst selbst Bilder und Texte zukommen lassen.

Es muss natürlich noch erwähnt werden, dass die ganze Angelegenheit absolut keinen kommerziellen Hintergrund hat und auf rein persönlichen Enthusiasmus basiert.

Dem Infoblatt wurde außer einer aktuellen Mitgliederliste noch ein Fragebogen beigelegt aus dem einfachen Grund, einen Überblick mit möglichst vielen Informationen von allen IG-Mitgliedern zu bekommen. Christoph und ich würden uns sehr darüber freuen, wenn die Anzahl der Rücksendung von Fragebögen möglichst groß ist, eine Zusage über die Veröffentlichung von Daten im Internet wäre auch super. Was spricht dagegen?! Schließlich hat jeder von uns seine eigene Motorrad-Geschichte, die bestimmt auch für den einen oder anderen interessant ist.

Was hat sich neues getan?

Im Laufe des Sommers 2003 hatte ich ein Gespräch mit Livio Lodi, dem Leiter des Ducati-Museums in Bologna. Dabei hat er mir wärmstens empfohlen, dass ich Mitglied im D.O.C. (Ducati Owners Club) werden sollte, außerdem sollte die TT-IG ebenfalls im D.O.C. registriert werden, denn das hätte nur Vorteile für die Vereinigung. Seit Anfang November 2003 bin ich nun auch selbst Mitglied im D.O.C. (als Fahrer einer Paso 906!), außerdem wurde von mir in Absprache mit Christoph die Integration der Ducati-TT-IG in den D.O.C. kürzlich beantragt. TT-Ducatis sind zwar keine Original-Ducs mit Werks-Fahrgestellnummern, jedoch handelt es sich dabei um „Exclusiv-Ducatis“ auf Basis eines Ducati-Motors mit Grundlage des Original Ducati-TT-Rahmens der werkseitig niemals in Serie ging und in keinem Fließbandmotorrad Verwendung fand.

Voraussetzungen für die Registrierung im D.O.C. sind:

- Wahl eines Clubnamens mit Logo:
„Ducati-TT-InteressenGemeinschaft“ mit dem neuen Logo auf dem Titelblatt!
- Wahl eines Club-Präsidenten:
Präsident hört sich schlimm an und wie sollten wir eine Wahl durchführen?!
Christoph war sich mit mir einig, dass es am sinnvollsten ist, wenn er für den Bereich Deutschland Nord zuständig ist und ich für den Bereich Deutschland Süd, praktisch als Vertreter der IG („federführend“).
- Wahl eines gemeinsamen Treffpunkts:
Einen zentralen Treffpunkt gibt es bei uns nicht, da die Mitglieder über das gesamte Bundesgebiet verteilt sind. Dann soll eben der zentrale Treffpunkt das Internet sein, in Form der Homepage und von Emails. Eigentlich, bedingt durch die Mitgliederstruktur, eine optimale und kostengünstige Lösung.
- Erstellung einer Mitgliederliste:
Diese ist bereits vorhanden und wird von Christoph geführt, Auszüge davon sind auch auf den TT-IG-Seiten hinterlegt.
- Erstellung einer Email-Adresse und einer Website für den Club:
Beides ist auch bereits vorhanden, denn als Email-Adresse haben wir „ttig@ducati-tt.de“ festgelegt und die Website ist zu finden unter „<http://www.ducati-tt.de>“, Rubrik „Ducati-TT-IG“.
- Organisation von Veranstaltungen:
Ein Treffen wie 2003 ist auch dieses Jahr wieder geplant, organisiert wird das Ganze wieder von Christoph. Außerdem bietet sich natürlich die Möglichkeit, sich im Rahmen von anderen Veranstaltungen zu treffen, alles eine Frage der Organisation.
- Infos an Club-Mitglieder:
Wird z.B. durch diese **NEWS** realisiert.

Die Mitgliedschaft im D.O.C. ist weder mit Kosten, noch Verpflichtungen für die Vereinigung und all seinen Mitgliedern verbunden, dafür aber mit vielen Vorteilen, z.B.

- Unterstützung der IG durch das Ducati-Werk.
- Zusendung von Ducati-News und anderen Infos.
- Bevorzugte Behandlung bei Händlern.
- Teilnahme an Veranstaltungen.
- Organisationshilfe bei eigenen Clubveranstaltungen u.v.m.

Ist doch ganz einfach, oder?! Christoph und ich hoffen, dass ihr damit einverstanden seid. Eine andere Organisations-Möglichkeit sehe ich bedingt durch den Status einer „ungezwungenen Vereinigung“ ohne Erhebung eines Mitgliedsbeitrags und fester Club-Struktur leider nicht. Ich möchte auch zum Ausdruck bringen, dass ich ungern auf die Vorzüge des Clubs im D.O.C. verzichten möchte, denn wie Livio Lodi erwähnte steigt mit dem Beitritt unweigerlich die Akzeptanz der IG in der „Ducati-Welt“ und es bieten sich wesentlich mehr Möglichkeiten.

Mit desmodromischen Grüßen

Rudi Wasner



Hallo TT2 Fahrer!

Nach mehreren Telefonaten mit IG-Mitgliedern habe ich mich entschlossen, unsere TT2 Interessengemeinschaft zusammen mit Rudolf Wasner unter dem Namen „Ducati-TT-Interessen-Gemeinschaft“ (Ducati-TT-IG) weiterzuführen. Das bedeutet, dass nun auch Fahrer anderer TT-Ducatis (z.B. Königswellen- und F1-Ducatis) dazugehören. Unsere TT2-IG gibt es nun seit 2001, es sind zur Zeit 26 Fahrer auf der Adressenliste, leider fehlen mir noch Adressen, die ich aber hoffentlich bald bekomme. Zu den meisten von Euch habe ich nur telefonischen Kontakt, aber mit einigen trifft man sich auf verschiedenen Veranstaltungen wieder. Diese interessanten Treffen mit anderen Fahrern machen für mich einen großen Teil der Faszination unserer Ducatis aus! Bernd Hetzel und ich lernten Rudi Wasner 2002 in Zeltweg am A1 Ring während der Ducati Speedweek kennen. Wir merkten sehr schnell, dass wir es mit einem TT-Kenner zu tun hatten. Rudolf hat seit Jahren alle verfügbaren Informationen gesammelt, die mit dem Thema der TouristTrophy-Ducatis zu tun haben. Er stellt einen Teil seines Archivs im Internet zur Verfügung. Der Aufbau seiner Internetseite hat ihn sehr viel Zeit und auch Geld gekostet. Das Angebot von Rudi, zusammen mit mir einen Internationalen "Club" zu gründen (ich weiß, dass es einige gibt, bei denen dieser Begriff auf Abneigung stößt, deswegen in Anführungszeichen), habe ich deshalb angenommen, um besser an Informationen, Teile und die Menschen, die sich mit diesem Thema auseinandersetzen, heran zu kommen. Aus diesem Grunde erscheint es sinnvoll, den Schritt in Richtung Ducati Owners Club (D.O.C.) zu tun. Für "uns" als bisherige TT2-IG bedeutet das keinerlei Nachteile. Es ist nicht geplant eine Vereins-Struktur zu schaffen, sondern den Bereich TT-Ducati für alle Interessierten zu öffnen. **Es werden keine Beiträge erhoben!** Spenden sind aber jederzeit herzlich willkommen! Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die meisten von uns weder Lust noch Zeit haben sich aktiv an der Gestaltung zu beteiligen. Es ist wünschenswert die Arbeit von Rudolf Wasner zu unterstützen, indem wir unsere Ideen und Vorschläge zu dieser neu geformten Ducati-TT-Gemeinschaft einbringen. Rudis Seite ist die ideale Ausgangsbasis für dieses Vorhaben! Ihr seht also, es entstehen keine Verpflichtungen wie in einem Verein! Von den Vorteilen der internationalen Struktur können wir alle profitieren! Abschließend kann ich sagen, dass ich mir die Entscheidung nicht leicht gemacht und darum auch eine Verspätung der ganzen Sache hervorgerufen habe. Als Ansprechpartner stehen Rudolf und ich jederzeit zur Verfügung. Alle Informationen werden wir untereinander austauschen. Zur schnellen Information soll das Internet dienen, allerdings freue ich mich auch über Eure Anrufe! Teilt uns Eure Meinung mit! Wer nicht mehr in der neuen Ducati-TT-Gemeinschaft geführt werden möchte (was schade wäre!) soll dies Rudolf oder mir unter den genannten Adressen mitteilen! Vielen Dank an alle, die mir signalisiert haben, dass sie meine Arbeit gut finden!

Lasst es Euch und Euren Familien gut gehen, bis hoffentlich bald!

Christoph Lagemann



-----Berichte von IG-Mitgliedern: Mirco Schlüter-----

Hallo TT-Freunde,

ich hoffe ihr erinnert euch an mein erstes Schreiben. Hatte von meinem TT2 Rahmen und den damit verknüpften Plänen berichtet. Nun wollte ich mal mitteilen, was daraus geworden ist.

Vielleicht wisst ihr noch, dass ich mir eine 91er 750 SS als Schlachtmotorrad gekauft hatte. Hieraus nutzte ich den Motor, die Räder, den Kettenradträger, die Gabelbrücken, die Schwinge, die Zündung, Teile der Bremse, Teile der Elektrik, den Drehzahlmesser, anfangs die Gabel und weitere Kleinteile. Ich werde jetzt nacheinander auf Fahrwerk, Motor, Elektrik, Bremse und Anbauteile eingehen. Zum Schluss folgt dann eine kurze Info über die ersten Fahreindrücke und ein paar technische Daten. Das alles wird natürlich nur grob angerissen, falls also Fragen entstehen, einfach mal melden.

Fahrwerk: Die im letzten Schreiben angesprochenen Probleme mit Gabel und Radversatz wurden als erstes angegangen. Mittels Distanzring setzte ich das untere Lenkkopflager auf dem Jochrohr ca. 15 mm hoch. Den Kettenradträger ließ ich 5 mm abdrehen. Nun beherbergt er nur noch ein Lager (vorher zwei), dafür wurde der Radversatz jedoch auf ca. 10 mm reduziert. Dies ist beim Fahren nicht zu spüren, zumindest nicht von mir. Die originale 750 SS Schwinge wurde mit Knotenblechen versteift, weil bei diesem Modell die Schwingen häufig rissen und sowieso zu torsionsweich sind. Das 750 SS Showa Federbein liegt im Keller. Stattdessen verbaute ich ein längeneinstellbares der Firma Öhlins. Das Showa Teil war mir deutlich zu hart und ich wollte auch gerne die Möglichkeit der Längeneinstellung haben. Anfangs dachte ich noch, dass wenigstens die SS Gabel ohne Modifikationen in der TT2 zum Einsatz kommen kann. Pustekuchen! Schon bei der ersten längeren Probefahrt, erwies sich dies als Trugschluss. Aufgrund der deutlich zu harten Feder, neigte die TT2 schon bei leichten Bodenwellen zu Lenkerschlagen. Deshalb ist nun eine solche Gabel mit weicheren Federn von White Power verbaut. Befüllt habe ich sie mit 5er Gabelöl bei Berücksichtigung einer 130 mm Luftkammer. Das funktioniert bisher prima. Auf einen Lenkungsdämpfer konnte ich bislang verzichten.



Motor: Eigentlich lebe ich nach dem Motto „Don't touch a running system“. Bei der TT2 habe ich aber eine kleine Ausnahme gemacht. Etwas „Kopfkosmetik“, ein paar Pfunde weniger auf den Hüften, zwei dickere Vergaser und eine offene Auspuffanlage können ja nicht wirklich schaden, oder?! Mit anderen Worten, um den Motor etwas lebendiger zu machen, habe ich eine leichte Aluschwungmasse verbaut und einem Freund die Zylinderköpfe in die Hand gedrückt. Er hat die Kanäle etwas geweitet und strömungsoptimiert. Zudem wurden die Ventile mit einem anderen Gradschliff versehen, der für bessere Füllung des Brennraumes im mittleren Drehzahlbereich sorgen soll. Zur Gemischaufbereitung verwende ich 41er Dell'Orto Vergaser mit kurzen tulpenförmigen Ansaugtrichtern, offen natürlich! Auslassseitig baute ich mit einem Freund eine Auspuffanlage mit dickeren Krümmern. Die Auspufftöpfe (Termignoni Carbon Racing) sind nun TT2-untypisch unter dem Höcker, weil das Motorrad damit so herrlich schmal aussieht und in der Kurve kein Auspuff aufsetzen kann. Danke Ralf!

Die Abstimmung der Vergaser hat mich etliche illegale Landstrassenkilometer und ca. 500 Gramm Gehirnschmalz gekostet. Mittlerweile bin ich aber sehr zufrieden. Eine bessere Abstimmung lässt sich wohl nur mit Lambdatester und Prüfstand erreichen, aber das kann ja jeder... Leider (oder zum Glück) kann ich keine Angaben zu Leistung und Drehmoment machen. Mangels Tacho bin ich noch nicht mal in der Lage, eine ungefähre „Topspeed“ anzugeben. Rechnerisch sind es bei 9000 1/min im letzten Gang und 15/39 sekundär Übersetzung knapp 220 km/h. Das Moped springt zuverlässig an, hat im warmen

Zustand so was wie Leerlauf, geht sehr spontan ans Gas, entwickelt ab 4500 U/min spürbaren Biss und dreht in allen Gängen an den roten Bereich (9000 U/min) oder darüber. Leider geht die Öltemperatur dann aber auch auf 140°-150° Grad, was mich sehr beunruhigt. Bin mir aber noch nicht eins mit meinem Hirn, wie ich dieses Problem beheben soll?! Ein Ölkühler ist schon dran und auf einen weiteren möchte ich eigentlich lieber verzichten.

Elektrik: Den neuen Kabelbaum zu bauen, war eigentlich ein Angstkapitel für mich, weil ich davon nur wenig Ahnung habe. Den 750 SS Kabelbaum wollte ich aber auch nicht verwenden, weil viel zu schwer und zu 70% überflüssig bei einem Rennmotorrad. Glücklicherweise besuchte mich Christoph Lagemann mal in Wolfsburg. Kurzerhand wurde er ein Winterwochenende eingespannt und am Montag hatte ich einen fertigen Kabelbaum. Kleine Abschnitte wurden aus dem SS Kabelbaum genutzt, aber das Gros fertigten wir selbst an. Erst gezeichnet und dann gelötet. Hat prima geklappt und funktioniert bisher tadellos. Danke Christoph! Die SS-Batterie wurde durch einen deutlich kleineren Akku ersetzt. Wir haben jedoch den Anlasser und die Lichtmaschine im Motorrad belassen. Dies ist sicherlich bei einem Rennmotorrad inkonsequent, weil unnötiges Gewicht herumgefahren wird. Mir war es aber bisher wichtig, das Motorrad jederzeit problemlos starten zu können.

Bremse: Statt der 750 SS Einscheibenbremse wurden an der TT2 vorne zwei Bremscheiben verbaut. Es handelt sich um vollschwimmende 320 mm Brembo Gusscheiben mit Alukorb. Dazu zwei Vierkolbensättel ebenfalls von Brembo, Stahlflexleitungen und eine 16er Brembo Handpumpe. Mit EBC grün Rennbremsbelägen funktioniert das meines Erachtens tadellos. Bissig im Ansprechverhalten, super dosierbar, wenig Handkraft (Einfingerbremse) und auch nach 15 Runden Rennstrecke kein Fading. Bei der Hinterradbremse wurden die originalen 750 SS Komponenten beibehalten, nur dass sich der Bremsattelträger nicht mehr an der Schwinge, sondern am Motor abstützt. Habe den Träger erleichtert, verkleinert und mit einer Buchse versehen. Dazu eine Alustange mit zwei Unibal-Gelenken sowie einen Halter der Ducati 900 Superlight für die Befestigung am Motor. Die Bremsleitung wurde durch Stahlflex ersetzt, die Beläge sind original Brembo. Die Umrüstung mit der Abstützung der Bremskräfte am Motor habe ich durchgeführt, weil ich kein stempelndes Hinterrad in der Anbremszone haben wollte, was bisher auch wunderbar hinlief. Wohlgemerkt, die positiven Bremseigenschaften sind an meinem bescheidenen Fahrkönnen bemessen. Bessere Fahrer wären vielleicht weniger zufrieden...?!



Anbauteile (Design): Nun kommen wir zu den Anbauteilen, die ja letztendlich für die Optik ausschlaggebend sind. Zum Einsatz kommt der typisch schlanke und flache Stecktank, den ich mir aus Aluminium besorgte. Es gibt auch welche aus GfK. Übrigens, den TT2 Tank finde ich traumhaft schön. Dann habe ich den alten schlanken TT2 Höcker verbaut, der aber für die Underseat-Auspuffanlage anders beschnitten wurde. Die Verkleidung ist ein sehr leichter Nachbau einer Ducati 750 F1 Verkleidung, sieht aber den späteren TT2 Verkleidungen sehr ähnlich. Die Schutzbleche sind aus Kohlefaser und haben die 750 SS Optik. Verbaut wurde des Weiteren eine zurückverlegte Fußrastenanlage mit am Rahmen verschraubten Aluplatten (hierfür wurde der Rahmen umgeschweißt). Als Lenker verwende ich Alustummel. Ich fürchte, dass den Puristen innerhalb der TT-IG mein Motorrad nicht so gut gefallen wird, weil es mit den modernen Komponenten natürlich technisch und optisch relativ weit von den ursprünglichen TT2-Rennern entfernt ist.

Fahrbericht: Mit dem Motorrad wurden bisher 500 km Rennstrecke absolviert, die absolut begeisternd waren. Das Fahrwerk und die Reifen funktionieren so gut, dass sich schon nach wenigen Runden Vertrauen aufbaute. Die TT2 läuft stur geradeaus, selbst wenn man auf leichten Wellen richtig an der Leine zieht, gibt es keine Zucker im Vorderrad. Ob das mit mehr Leistung aber immer noch so ist, stelle ich mal in Frage. Kurvenfahren ist der absolute Genuss. Die TT2 lässt sich mit wenig Kraftaufwand abwinkeln, fährt präzise dahin, wo man hin will, verhält sich dabei sehr neutral und bietet aufgrund ihres relativ geringen Gewichtes eine äußerst flexible Linienwahl, die man sich mit schwereren Motorrädern

nicht erlauben kann. Diese Stärke macht den besonderen Fahrspaß dieses Motorrades aus. Selbst deutlich modernere Sport-Motorräder mit sicherlich gleichwertigen Fahrern/innen kann man in der Kurve überholen. Auch auf der Bremse hat man aufgrund des geringen Gewichtes Vorteile, weil einfach weniger Masse verzögert werden muss. Apropos Gewicht: Grobe Messungen mit einer Personenwaage haben ein ungefähres Leergewicht von 145 kg ergeben. Davon lasten etwa 76,5 kg auf dem Vorderrad, was eine grobe Gewichtsverteilung von 52,5% vorn und 47,5% hinten ergibt. All diese positiven Eigenschaften haben mir in meinem ersten Classic BEARS Lauf allerdings wenig genutzt. Es waren doch glatt 10 Fahrer vor mir im Ziel. Schlimmer noch ist, dass vier dieser 10 Fahrer ebenfalls auf Ducati TT unterwegs waren. Ralf Schädel, dessen TTs Vorbild für mein Motorrad waren, Rolf Wienberg, Jürgen Mades und Ottmar Eigner haben sich vor mir platziert und mir gezeigt, was mit diesen Motorrädern alles möglich ist. Respekt meine Herren! Aber der Spaß war natürlich riesengroß.

Zum Abschluss noch ein paar Daten:

Fahrwerk

Lenkkopfwinkel:	ca. 66 Grad
Nachlauf:	ca. 100 mm
Radstand:	1385 mm
Sitzhöhe:	800 mm
Lenkerhöhe:	805 mm
Leergewicht:	ca. 145 kg
Federweg vorn/hinten:	120 mm / 125 mm
Felgen vorn/hinten:	3.5x17 / 4.5x17
Reifen vorn/hinten:	20/70-17 / 160/70-17

Motor

Hubraum:	748 ccm
Ventil Ø (E/A):	41 mm / 35 mm
Verdichtung:	9,0:1
Max. Drehmoment:	k.A.
Max. Leistung:	k.A.

Bei der Lackierung habe ich mich für eine Farbkombination aus rot, weiß und mattschwarz entschieden.

Ciao und bis bald mal.

Mirco Schlüter



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

März 04	2. Treffen der Ducati-TT-Interessengemeinschaft Der genaue Termin wird noch im Internet mitgeteilt!!	Christoph Lagemann 02732-57642 chrilag@t-online.de
13.03.04	Bundesweiter Ducati-Tag bei allen teilnehmenden Ducati-Vertragshändlern in Deutschland ab 10.00 Uhr	
07.-09.05.04	Ducati-Clubrennen des Ducati Club Niederlande auf der Rennstrecke von Assen (NL)	0031-413-474518 clubrace@ducaticlub.nl
17.-23.05.04	World Ducati Weekend auf der Rennstrecke Santa Monica bei Misano (I) und Umgebung	Ducati Motor spa www.ducati.com
11.-13.06.04	2. Treffen der Ducati-Pantah-Interessengemeinschaft beim Landgasthof Weihermühle in der Nähe von Pirmasens	Andreas Henn 0172-6716390 oder 06335-7811 www.pantah-ig.de
24.07.04 und 14.08.04 und 21.08.04	Prüf- und Einstellfahrten für italienische/klassische Motorräder bei Kastellaun/Hausrück	Peter Daum 02672-2340 peter+tini@rz-online.de
Juli 04	Ducati-Treffen des Italo-Stammtisch Mühldorf beim Pauliwirt nahe Mühldorf/Inn	Josef Stark 08631-2763
Ende Juli 04	Int. Ducati Speed Week auf der Rennstrecke A1-Ring in Österreich	0039-055-686649 miniati@motoitaliana.it

15.-19.09.04	Intermot 2004 , Motorradausstellung in München, Messegelände	
25.-26.09.04	22. 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

Wer der Meinung ist, dass es noch weitere wichtige Termine für TT-Freunde gibt, der soll uns doch diese bitte zukommen lassen. Wir werden sie auf unserer HP veröffentlichen. Man kann sich ja mal im Rahmen einer größeren Veranstaltung treffen!

-----Geschichte: Ducati 600 TT2-----

Da die 900 NCR mit Königswellen-Motor als Rennmaschine ein Totalausfall 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 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 Wanes 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 lackierte Maschine ähnelte 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 Willians (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.

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-Vorderradbremmscheiben 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, 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 offenlaufende 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 Taglionis 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!

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 Punktzahlen. 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-Rengabel 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.

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.

-----Fahrerprofil: Tony Rutter-----

Nicht viele Rennfahrer können von sich behaupten, im Alter von 39 Jahren den ersten Weltmeisterschaftstitel gewonnen zu haben. Aber bei Tony Rutter ist genau das eingetreten, als er 1981 die Weltmeisterschaft in der Tourist Trophy Formel 2 gewinnen konnte. Es war der erste von vier aufeinander folgenden Weltmeisterschaftstiteln, bis zum tragischen Unfall 1985 im Formel 1 Rennen in Montjuich, der frühzeitig seine Karriere beendete.

Er war bereits fast 20 Jahre auf britischen Kurzstrecken unterwegs gewesen, bevor er die Sports Motorcycles Pantah im Jahre 1981 bestiegen hat und sich mit Ducati einen internationalen Namen machen konnte.

Sein erstes Rennen war in Brands Hatch im Jahre 1962 auf einer 350er BSA Gold Star, bald bewährte er sich für eine Norton Manx.

Es war nach seinem ersten Besuch auf der Isle of Man im Jahre 1965, als er das Rennen in der 350er Junior-Klasse auf dem 41. Platz beendete und seine Interesse für Straßenrennen geweckt wurde. Als einer der ersten Privatfahrer die sich für Zweitakter entschieden haben, fuhr er ab 1968 Yamahas im Rennen und gewann damit seine erste Britische Meisterschaft im Jahre 1971 und seine zweite 1973. Auf der Isle of Man beendete Rutter 1972 das Junior TT-Rennen auf dem zweiten Platz hinter Agostinis MV Agusta, gewann es aber 1973 und 1974. Ein kurzer aber bitterer Flirt mit Norton Commandos aus dem John-Player-Team verschlechterte seine Meinung über Viertakter bis zum Jahre 1977, als er sich Honda Britannien anschloss um am Coupe D' Endurance teilzunehmen. Dies führte 1978 zu einer Fahrtrn privaten Mocheck Honda Team, bei der es ihm fast gelang die Werks-Hondas in der Britischen Formel 1-Serie zu schlagen, bis er einen schlimmen Unfall auf der Insel hatte: Er brach sich dabei ein Bein. 1979 kam er zurück auf einer Formel 1-Honda.



Seinen ersten Kontakt mit Ducati hatte er 1980, nachdem sich die Mocheck Honda von der TT zurückgezogen hatte. Rutter ging dabei auf Sports Motorcycles zu, die in aller Eile eine 900er Königswellen-Ducati für ihn zusammenschraubten, die aber bereits nach einer Runde ihren Dienst quittierte. Trotz allem war dies der Beginn einer der erfolgreichsten Partnerschaften im Motorrad-Rennsport und Rutter verbesserte sich laufend. 1982, im Alter von 40 Jahren, gewann er auch die Junior TT auf einer Yamaha TZ 350.

Tony Rutters Rennkarriere endete tragisch am 13. Juli 1985. Bei einem Lauf auf einer TT-Ducati im Formel 1-Rennen in Montjuich wurde der nun 44 Jahre alte Rutter in einen Massenunfall verwickelt, bei dem sieben Motorräder beteiligt waren. Rutter brach sich das Genick an zwei Stellen, erstaunlicherweise überlebte er. Obwohl er die Saison nicht beendete, wurde er noch zweiter in der 1985er TT Formel 2-Weltmeisterschaft. Bis zum heutigen Tag ist er der einzige Ducati-Fahrer der vier aufeinander folgende Weltmeisterschaften gewinnen konnte.

-----Neues-----

DUCATI Sport 1000 und Paul Smart 1000



Diese neuen Retro Bikes von DUCATI (insgesamt 3 verschiedene Studien) wurden auf der Motorshow in Tokio im Herbst 2003 erstmals der Weltpresse vorgestellt. Alle in Anlehnung an Königswellen-DUCATIs aus den 70ern. Bei diesen Exemplaren handelt es sich um Einzelstücke, die dazu gedacht sind die Reaktionen der Fans zu testen.

NCR 1000 NE



Aufgebaut wurde dieses Motorrad von den Firmen NCR und Poggipolini aus Bologna in Italien. Erstmals bei der Intermot 2002 in München der Öffentlichkeit präsentiert, wurde hier bereits der neue 1000 cc-Zweiventilmotor aus dem Hause DUCATI verbaut. Der überarbeitete Motor leistet ca. 105 bis 110 PS, bei einem Gewicht von etwa 133 kg in der Straßenversion (fahrbereit!) muss dieses Gerät eine wahre Rakete sein! Zum damaligen Zeitpunkt war eine Produktion von 30 Rennexemplaren im Jahr geplant, für einen Preis von 35.000 bis 40.000 Euro. Später sollte dann eine Straßenversion folgen. Mittlerweile soll dieses Fliegengewicht von BIMOTA in Serie produziert werden.

Ein origineller Nachbau der Werks F1-Racing, entstanden in Japan



Nähere Informationen sind zu finden unter „<http://www.aa.wakwak.com/~ari/f1f3/tt11.html>“, allerdings in japanischer Schrift.

-----Pinwand-----

<p>Hagen Sczech vom 22.09.2003 <i>IG-Mitglied</i> hagen.sczech@ingo-maurer.com</p>	<p>Suche für meine TT eine Zündbox oder wer hat Rat für mein defektes Teil? Suche eine Verkleidungsscheibe für meine TT, wer kann mir Tips geben?</p>
<p>Uwe Mengel vom 12.10.2003 Uwe.Mengel@gmx.de</p>	<p>Suche Gutachten, ABE oder Kopie eines Briefeintrags für PVM-Felgen 18 Zoll (Vgl. "Meine TT"). Suche Kontakt zu Harris Königswellenbesitzern. Eventuell verkauft jemand ein „Rolling Chassis“?! Bin auf der Suche nach was unfertigem oder Fragmenten. Wer hat einen guten Draht zu Harris?</p>
<p>Jörg Siepmann vom 11.12.2003 <i>IG-Mitglied</i> kj.siepmann@planet-interkom.de</p>	<p>Suche F1-Brief</p>
<p>Peter Luscher vom 27.10.2003 A-5020 Salzburg, Gersbergweg 10, Österreich Tel. 0043-6643026656 ra.pira@aon.at</p>	<p>Verkaufe Ducati TT1. Mit rarem Motorgehäuse aus der Werks-Rennabteilung wie Mike Hailwood TT, Titanschwinge, 2. Gehäuse u.v.m., exzellenter Zustand!</p>
<p>Peter Ripken vom 30.10.2003 pripken@tk-tak.thyssenkrupp.com</p>	<p>Ich suche ein TT-Fahrwerk von Verlicchi oder Harris, soll am besten nur Rahmen und Schwinge sein (möglichst mit Brief), möchte mir eine TT nach eigenen Vorstellungen aufbauen. Ich möchte, soweit das passt, einen 900 SS Motor einpassen. Vielleicht hat auch jemand eine komplette Maschine abzugeben?</p>
<p>Edu de Hue vom 06.11.2003 edu@racersden.com</p>	<p>Gesucht wird ein TT2-Rahmen mit Schwinge</p>
<p>Adrian Fazio vom 27.11.2003 afazio1@cox.net</p>	<p>Gesucht werden ein TT2-Rahmen mit Schwinge, Tank und Verkleidungsteilen</p>
<p>Roy Thersby vom Dezember 2003 roy@thersbygroup.freemove.co.uk</p>	<p>Zu Verkaufen: Thersby Ducati TT2 Nr. 1 für 4.000,- Engl. Pfund (Rennmaschine) und Nr. 16 für 3.500,- Engl. Pfund (Straßenmaschine) www.thersbygroup.freemove.co.uk/page4.html</p>

