



DUCATI

DIE GANZE STORY

Ian Falloon

Motor
buch
Verlag

DUCATI

DIE GANZE STORY

Ian Falloon

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos, unter Verwendung von
Fotos der Ducati Motor Holding S.p.A.

Bildnachweis: Alle zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen –
wenn nichts anderes vermerkt – aus dem Ducati Motor Holding S.p.A.

© 2022 Quarto Publishing Group USA Irre.

Die Originalausgabe erschien 2022 bei Motorbooks, einem Verlag der Quarto Publishing
Group USA Irre.

Deutsche Bearbeitung: Georg Otto

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-,
Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-04330-5

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren
Rechte sind dem Verlag vorbehalten.

Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf
elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische
Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung
des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Georg Otto

Innengestaltung: Simon Larkin

Printed in China



DUCATI – DIE GANZE STORY

INHALTSVERZEICHNIS

4	DANKSAGUNG	
6	EINLEITUNG	
8	KAPITEL 1	Die Zeit nach dem Krieg: Cucciolos und Einzylinder mit hängenden Ventilen, 1946–1954
22	KAPITEL 2	Taglionis Ankunft: Die Gran Sport und Desmodromics mit obenliegender Nockenwelle sowie Einzylinder mit hängenden Ventilen, 1955–1960
58	KAPITEL 3	Fragwürdiges Wachstum: OHC, Einzylinder mit hängenden Ventilen und Zweitakter, 1961–1970
100	KAPITEL 4	Das erste Ducati-Superbike: Die 750, Einzylinder und Zweizylinder, 1971–1974
120	KAPITEL 5	Rationalisierungsmaßnahmen: Die 860, 900, Parallel-Twin und Pantah, 1975–1984
148	KAPITEL 6	Die Ära Cagiva: Die Paso, 851 und 888, 1986–1993
172	KAPITEL 7	Wegweisende neue Modelle: Die 916 und Monster, 1994–2002
198	KAPITEL 8	Wirre Kurswechsel: Die 999 und Sport Classic, 2003–2006
212	KAPITEL 9	Grand-Prix-Erfolge: MotoGP, Desmosedici, 1098, 2007–2011
232	KAPITEL 10	Eine neue Lebensphase: Panigale, MotoGP-Auferstehung, die Scrambler und der V4 2012–2022
278	STICHWORTVERZEICHNIS	

DANKSAGUNG



Obwohl ich mehrere Bücher über Ducati-Motorräder geschrieben habe, ist es trotzdem eine Herausforderung, in einem Band jedes Modell umfassend zu behandeln. Informationen über viele frühe Ducatis sind schwer zu beschaffen und erfordern einen erheblichen Zeitaufwand für die Durchsicht von Motorradzeitschriften und Werksunterlagen. Glücklicherweise hat Livio Lodi, der Kurator des Ducati-Museums, die meisten Produktionsdaten aus dem Jahr 1960 zur Verfügung gestellt. Sie werden hier zum ersten Mal veröffentlicht, was die Kategorisierung der zahlreichen in den 1960er-Jahren gebauten Modelle erheblich vereinfacht.

Mein Einstieg in die Welt der Ducatisti fiel mit dem Erscheinen der 750GT zusammen. In den frühen siebziger Jahren war zunächst wenig über den neuen Ducati »L-Twin« bekannt, aber mehrere Zeitschriftenartikel öffneten mir die Augen. Der erste war ein Test der 750GT in der Zeitschrift Cycle vom Oktober 1972, dem in den nächsten Jahren mehrere Artikel der Redakteure Cook Neilson und Phil Schilling folgten, die immer wieder die Vorzüge der Ducati auf der Straße und auf der Rennstrecke anpriesen. Später hatte ich das Glück, Phil und in jüngerer Zeit auch Cook kennen zu lernen, und verdanke diesen beiden überragenden Ikonen einen Großteil meiner Begeisterung für die Marke. Vor über zwanzig Jahren bat ich Phil zum ersten Mal um Hilfe bei meinem ersten Buch The Ducati Story. Sein Rat und spätere Unterstützung waren unermesslich. Mit Phils Tod hat die Ducati-Welt einen ihrer wichtigsten Fürsprecher verloren.

Wie immer habe ich mich auf die Hilfe anderer verlassen, vor allem bei Fotos und Informationen über einige der frühen Modelle. Mein guter Freund Roy Kidney hat mir stets hochwertige Fotos zur Verfügung gestellt. Weitere Personen, denen ich danken möchte, sind David James von Ducati, Alessandro Altinier, Phil Andersen, Rob Barker, Jerry Dean, Angus Dykman, Elvis Centofanti, Peter Hageman, Wolfgang Hobisch, Nico Georgeoglou, John Goldman, Don Kotchoff, Eric Kurtev, Fabio Lorenzet, Tim O'Mahoney, Ninni Pisciotta, Claudio Scalise, Allen Tannenbaum, Pierre Terblanche und Jon White. Bei Motorbooks geht mein Dank an den Verleger Zack Miller, der diese zweite Ausgabe erst möglich gemacht hat. Zu Hause war die Unterstützung durch meine Familie – Miriam, Ben und Tim – wie immer ungebrochen.

—Ian Falloon, Oktober 2021

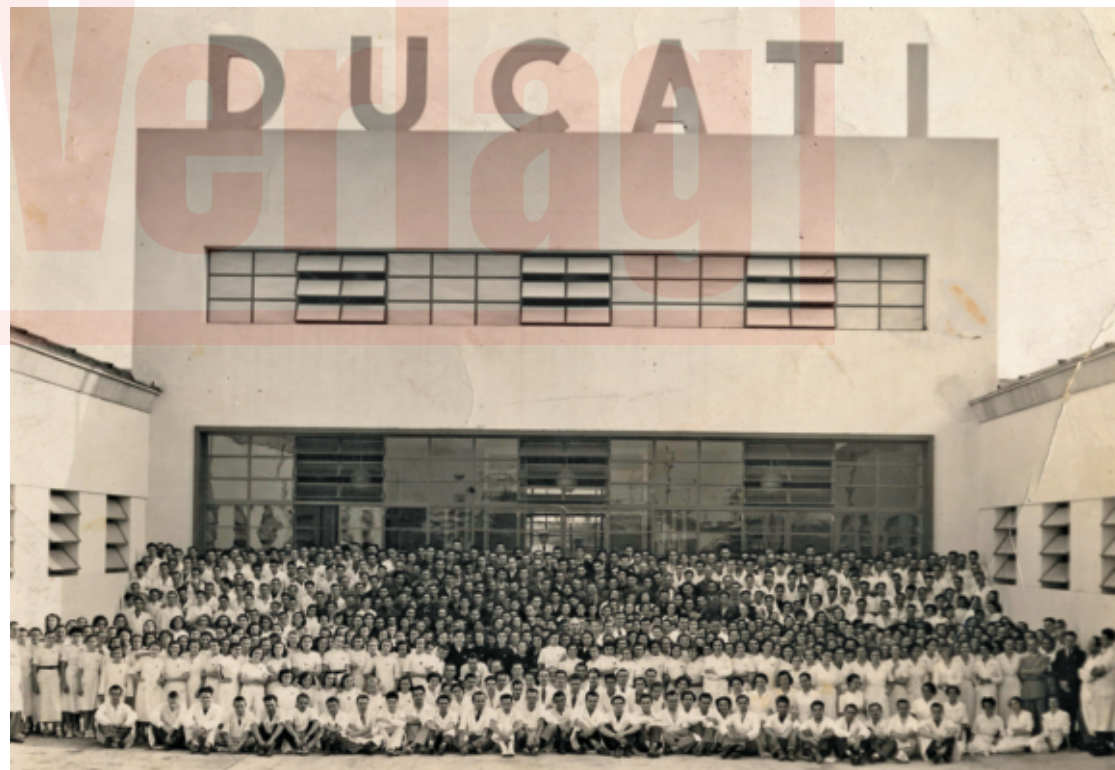


EINLEITUNG



Als der neunzehnjährige Physikstudent Adriano Cavaliere Ducati 1922 seine ersten Experimente mit dem Radio durchführte, konnte er noch nicht an die Produktion von Motorrädern denken. Am 4. Juli 1926 gründete Adriano zusammen mit seinem Vater Antonio und den Brüdern Bruno und Marcello das Unternehmen Società Scientifica Radio Brevetti Ducati (SSR), das Kondensatoren und andere radiografische Komponenten herstellte. Während Adriano ein brillanter Techniker war, übernahm Bruno die Rolle des Managers und Verwalters und Marcello die des Konstrukteurs. Zu

dieser Zeit war Bologna ein Zentrum der Radioentwicklung, und Guglielmo Marconi, der Erfinder des Radios, war einer der berühmtesten Söhne Bolognas. Im Zuge der Modernisierungspolitik des faschistischen Diktators Mussolini expandierte das Unternehmen der Gebrüder Ducati beträchtlich. 1935 erwarben sie einen neuen Standort in Borgo Panigale, einem Industriegebiet am Stadtrand von Bologna.



Dort errichteten die Gebrüder Ducati eine riesige, moderne Fabrik zur Herstellung von Radios und elektronischen Bauteilen. Der Wohlstand des Unternehmens wurde zweifellos durch Mussolinis Interesse an der weiten Verbreitung von Radios zur Unterstützung seiner Propaganda begünstigt. 1940 beschäftigte Ducati 11.000 Mitarbeiter und war das zweitgrößte Unternehmen Italiens. Eine große Forschungsabteilung ermöglichte es, neben der Elektronik auch die Bereiche Optik und Mechanik zu diversifizieren. Ducati begann mit der Herstellung von Kameras und Objektiven sowie von Registrierkassen und elektrischen Rasierapparaten. Der »Raselet« war der erste in Italien hergestellte Elektrorasierer, und da Italien in den ersten Jahren vom Krieg weitgehend verschont blieb, wuchs die Firma weiter, bis die italienische Regierung am 8. September 1943 einen Waffenstillstand mit den Alliierten anstrebte.

Das war der Zeitpunkt, an dem es begann, schief zu laufen für die Brüder Ducati. Am Tag nach dem Waffenstillstand beschlagnahmte die Wehrmacht das Werk und brachte einen Großteil der Anlagen nach Deutschland. Ein weiteres Unglück ereignete sich am 12. Oktober 1944, als die Bombenangriffe der Alliierten die Fabrik fast vollständig zerstörten. Nach dem Krieg arbeiteten die Ducatis kurzzeitig für den alliierten Marine-Nachrichtendienst, doch der Versuch, das Unternehmen wieder aufzubauen, scheiterte an den finanziellen Problemen der Nachkriegszeit. Am 1. Dezember 1947 ging die Società Scientifica Radio Brevetti Ducati in Konkurs, aber das Unternehmen wurde vom IRI (Istituto di Ricostruzione Industriale) als zu wichtig erachtet, als dass man es vollständig hätte zusammenbrechen lassen können.

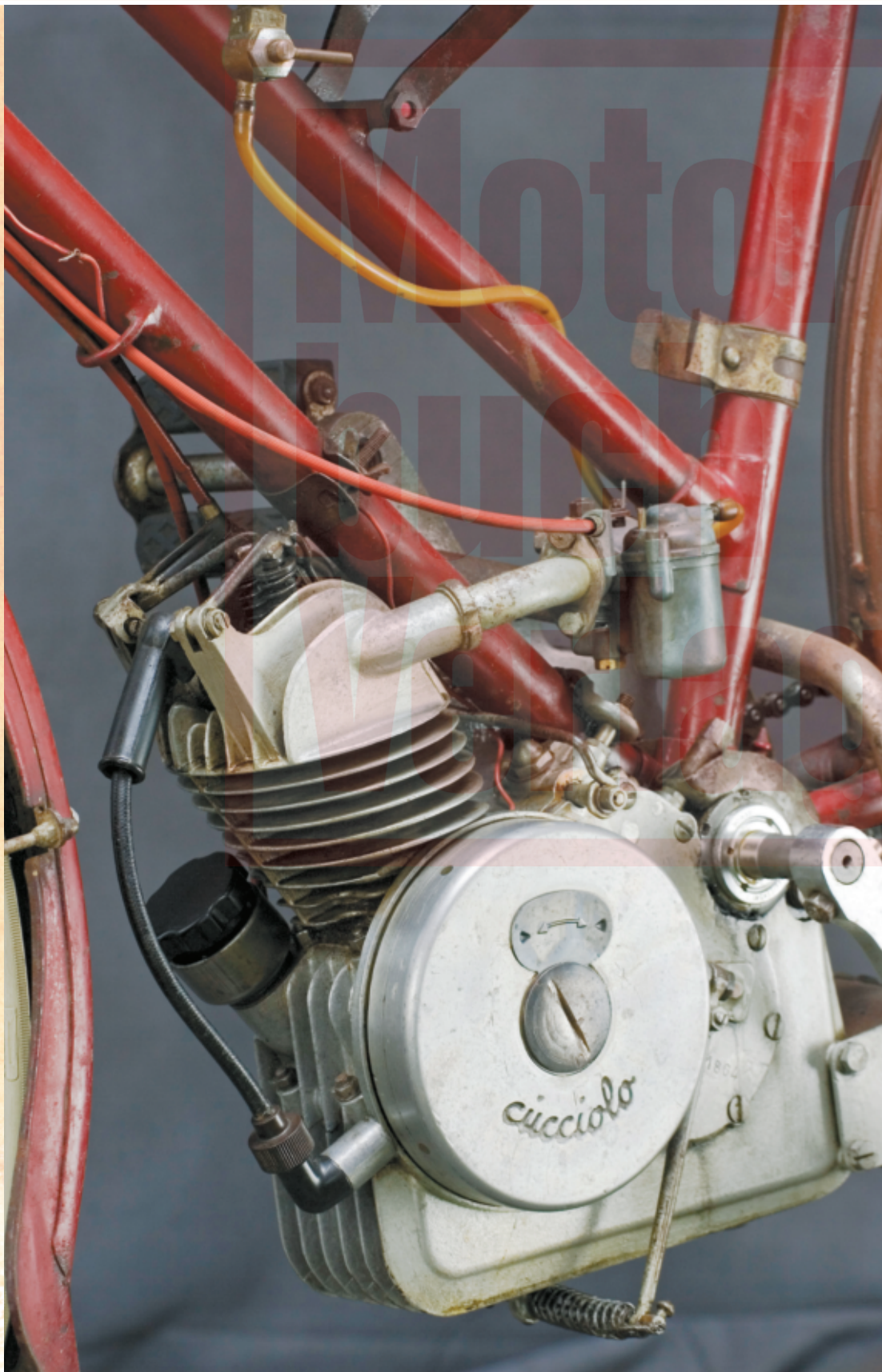
Ein Finanzkonsortium aus Regierung und Vatikan rettete das Unternehmen. 1948 ging die Kontrolle über Ducati von den Brüdern auf den FIM (Fondo Industrie Meccaniche) und das IMI (L'Istituto Mobiliare Italiano) über. Nun unter staatlicher Kontrolle, sollte in den nächsten vierzig Jahren eine Mischung aus guten und schlechten politischen Entscheidungen die Geschichte von Ducati bestimmen. In der Zwischenzeit war das Werk in Borgo Panigale wieder aufgebaut worden, und Ducati ging eine Allianz mit der SIATA (Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-Aviatore) ein, um einen Motorrad-Aufsteckmotor, den »Cucciolo« oder auch »Puppy« genannt, herzustellen. In Borgo Panigale begann man mit der Produktion von Cucciolo-Motoren, Kondensatoren, Kameras und Kinoprojektoren, während Mailand zum Zentrum für Ducati-Radios und Elektronik wurde. Die hochwertigen Messsucherkameras wurden als Miniatur-Leica gefeiert, aber es war die Cucciolo, die die Zukunft von Ducati sichern sollte. Aus diesen bescheidenen Anfängen entwickelte sich eine der größten Motorradmarken Italiens.



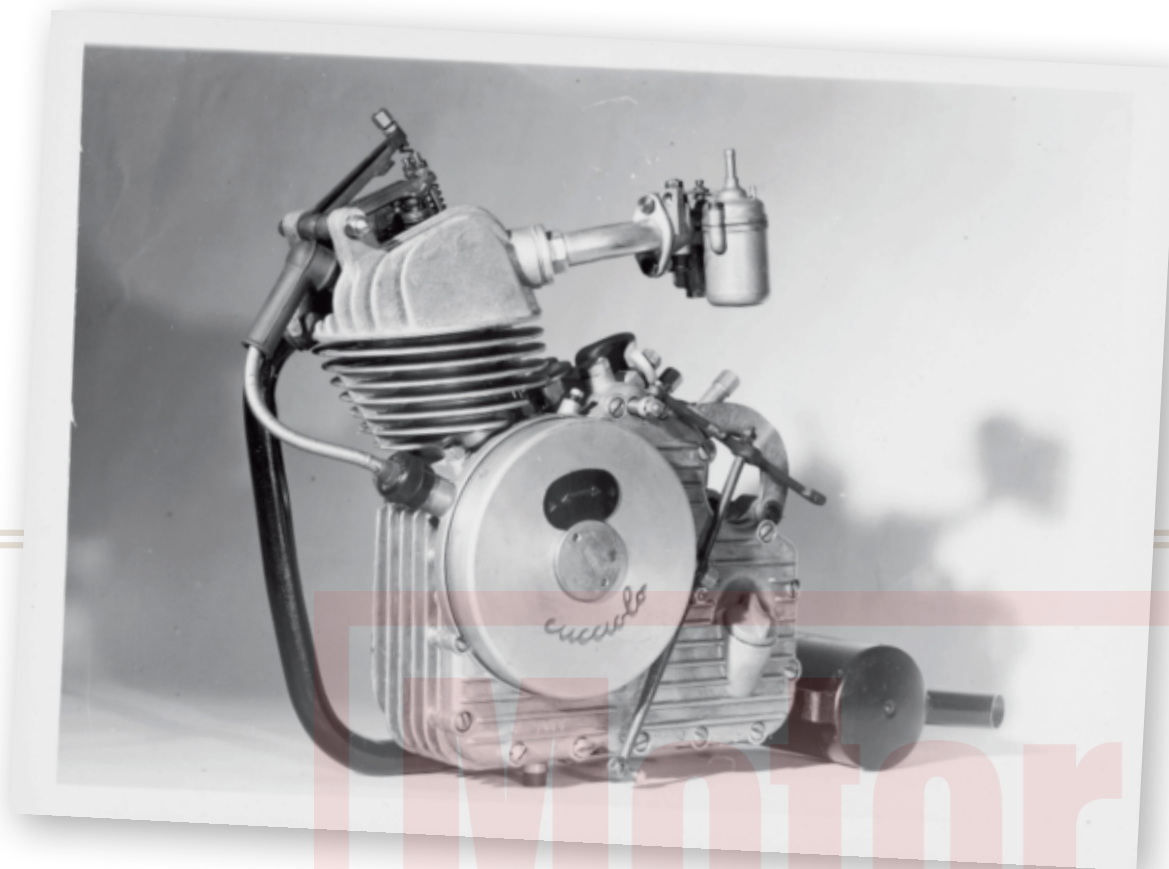
KAPITEL 1

DIE ZEIT NACH DEM KRIEG

CUCCIOLOS UND EINZYLINDER MIT HÄNGENDEN VENTILEN, 1946–1954



Ab Juni 1946 baute Ducati auch die Cucciolo T1.



Der Cucciolo wurde ursprünglich von SIATA in Turin als Motor zum Anbau an Fahrräder hergestellt.

Nach dem Waffenstillstand 1943 entwarf der turiner Anwalt und Schriftsteller Aldo Farinelli den Prototyp eines Hilfsmotors, der sich leicht an ein Fahrrad montieren ließ. Entgegen den Anweisungen der Regierung ließ er den Prototyp 1944 in Betrieb nehmen und gab ihm wegen des hohen, kläffenden Auspuffs den Spitznamen Cucciolo (Hundewelp). Der Cucciolo mag einfach sein, aber die unmittelbare Nachkriegszeit war der richtige Zeitpunkt, um einen solchen Motor zu produzieren. Er ließ sich leicht in einen Fahrradrahmen einbauen und ermöglichte günstige und wirtschaftliche Mobilität. Und da es sich um einen Viertaktmotor handelte, war er äußerst sparsam. Das ordentliche Drehmoment des kleinen Motors und die Zweigangschaltung ermöglichtem es dem Fahrrad bescheidene Steigungen zu überwinden.

CUCCILO T1

Farinellis Entwurf wurde von der SIATA in Turin übernommen, und im Juli 1945, kaum einen Monat nach Ende des Zweiten Weltkriegs, gab das Unternehmen Pläne zur Produktion des Cucciolo bekannt. Als erste neue Kraftfahrzeugentwicklung im Nachkriegseuropa überstieg die Nachfrage bald das Angebot. SIATA suchte nach einem Partner mit größeren Produktionskapazitäten und wandte sich an Ducati. Im Juni 1946 begann Ducati auch mit der Lieferung von Cucciolo-Motoren. Zu diesem Zeitpunkt hieß Ducati noch SSR Ducati (Società Scientifica Radio Brevetti Ducati), und das charakteristische SSR-Logo zierte die Produkte. Diese frühen Cucciolo T1-Motoren aus Ducati-Produktion waren identisch mit den SIATA-Motoren, mit diagonalen Kühlrippen und dem um 20 Grad nach vorne geneigten Leichtmetallzylinder, der mit dem schmalen, vertikal geteilten Aluminium-Kurbelgehäuse fest verbunden war. Das Stahlpleuel lief in Rollenlagern, zwei Kugellager stützten die Kurbelwelle.

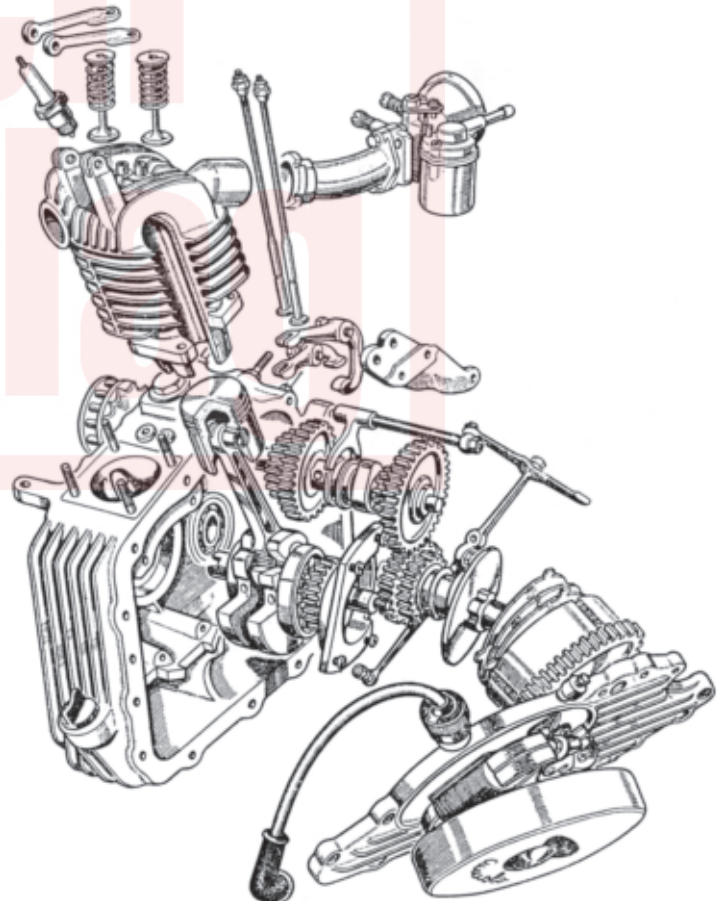
Das Design des Zylinderkopfs war ungewöhnlich, da sowohl Einlass also auch Auslass nach hinten gerichtet waren. Die beiden hängenden, parallel angeordneten Ventile wurden von zwei Zugstangen statt der üblichen Stößelstangen betätigt, die von einem einzigen Nocken im Kurbelgehäuse angetrieben wurden. Die Kipphebel und Ventildfedern waren freiliegend, und obwohl nur mit Schleuderschmierung ausgestattet, erwarb sich der Cucciolo bald einen Ruf für lange Lebensdauer und hervorragende Zuverlässigkeit.

Ein Zahnrad-Primärtrieb trieb eine im Ölbad laufende Lamellenkupplung an, ein Vorwähler ermöglichte es den Pedalen, die Gänge zu schalten. Die Pedale in vertikaler Position wählten den Leerlauf, das rechte Pedal nach vorne den ersten und das linke Pedal nach vorne den zweiten Gang. Die Kupplung wurde über einen Hebel am linken Lenker betätigt, der Handgashebel befand sich am rechten Lenker.

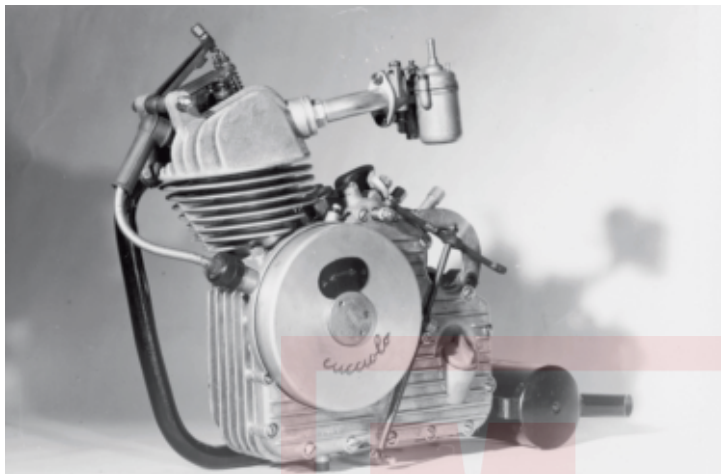
Der T1-Motor war so konstruiert, dass er an einem Fahrradrahmen befestigt werden konnte, wobei die Fahrradkette als Sekundärtrieb diente. Das Anlassen erfolgte durch Treten der Pedale bei eingelegtem Gang. Der Cucciolo war mit einem angegebenen Verbrauch von 0,8 Litern auf 100 Kilometern so erfolgreich, dass die Produktionszahlen im Laufe des Jahres '47 auf über 240 pro Tag stiegen. 1947 übernahm Ducati die Kontrolle über die gesamte Produktion und den Vertrieb und richtete eine Exportabteilung in Mailand ein. Um die Markteinführung zu feiern, beauftragte Ducati Maestro Olivero mit der Komposition eines Liedes, das in Italien zum Hit wurde. Der Cucciolo wurde in der ganzen Welt verbreitet und war der erfolgreichste aller Mikromotoren der Nachkriegszeit.

CUCCILO T1 1946–1947

Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Viertakter
Bohrung (mm)	39
Hub (mm)	40
Hubraum (cm ³)	48
Verdichtung	6,25:1
Ventile	Hängend, Zugstangen
Vergaser	8 mm Weber oder Dell'Orto
Leistung	1,25 PS
Gewicht (nur Motor, kg)	7,8
Geschw. (1. Gang) km/h	4–20
Geschw. (2. Gang) km/h	7–40



Explosionszeichnung des T2. Die beiden Ventile wurden weiterhin durch Zugstangen betätigt, der Öleinfüllstutzen befand sich an der Vorderseite des Kurbelgehäuses.



1950 wurde der T2 zum T50 weiterentwickelt, wobei sich der Öleinfüllstutzen an der Rückseite des Kurbelgehäuses befand.

CUCCIOLLO T2, T50 1948–1952

Unterschiede zum T1

Verdichtung	5,5:1 (6,5:1 Sport und T50)
Vergaser	Weber-Cucciolo 14/8
Leistung	0,8 PS (1,25 Sport /1,5 T50)
Gewicht (nur Motor, kg)	8
Vmax (km/h)	35 (Turismo)

CUCCIOLLO T2

Für das Jahr 1948 überarbeitete der neu ernannte Chefsingenieur Giovanni Fiorio den Cucciolo-Motor und schuf den T2. Die meisten Änderungen dienten der vereinfachten Herstellung, vor allem die Einführung eines abnehmbaren Zylinders. Dessen Verrippung war horizontal, die Verschraubung mit dem nun einteiligen Alu-Kurbelgehäuse erfolgte über einen Vierbolzenflansch. Der überarbeitete Zylinderkopf verfügte über einen nach vorne gerichteten Auslass und das Kurbelgehäuse enthielt einen Öleinfüllstutzen an der Rückseite des Motors.

Der T2 wurde in zwei Versionen produziert: dem Turismo und dem auf Sonderbestellung erhältlichen leistungsstärkeren T2 Sport. Der war mit einem etwas größeren Kolben (für volle 50 cm³) und einem Verdichtungsverhältnis von 8,9:1 ausgestattet und leistete zwei PS bei 5700/min. Eingebaut in einen Rennradrahmen erreichte er eine Geschwindigkeit von über 60 km/h. Bereits im Februar 1947 gewann der Cucciolo Rennen in der Micromotore-Klasse. Die T2 Sport war die erste von vielen speziellen Werksmaschinen für Privatfahrer.

Da die Verkäufe boomten, wurde für '49 eine einfachere T0 angeboten. Mit ihrer festen Übersetzung und begrenzter Leistung war sie unpopulär und nur ein Jahr erhältlich. Eine aktualisierte T2 erschien 1950 unter der Bezeichnung T50. Neben dem nach hinten verlegten Öleinfüllstutzen wurden auch die Kupplung, der Primärtrieb und der Vergaser überarbeitet.

CUCCIOLLO T3

1948 erschien mit der T3 noch eine Weiterentwicklung. Fiorio vergrößerte den Hubraum auf 60 cm³, umbaute die freiliegenden Ventile mit einer Fettschmierung und baute ein Dreiganggetriebe ein. Die Fußschaltung war nun von den Pedalen getrennt, die noch zum Starten verwendet wurden. Dieser Motor sollte die Grundlage für das erste komplette Ducati-Motorrad bilden, wurde aber zunächst in der ungewöhnlichen dreirädrigen »Girino« gezeigt. Sie ging zwar nicht in Produktion, aber in der Zwischenzeit wurde die T3 von einigen privaten Teilnehmern für den Rennsport vorbereitet. Sie war jedoch nie so erfolgreich wie die 50-cm³-Version, da sie von der 65-cm³-Moto Guzzi Guzzino überflügelt wurde.

CUCCIULO T3 1948–1949

Unterschiede zum T2

Bohrung (mm)	43,8
Hubraum (cm ³)	60
Schaltung	Dreigang

60 1949–1950

Unterschiede zur Cucciolo T3

Bohrung (mm)	42
Hub (mm)	43
Hubraum (cm ³)	59,57
Verdichtung	8:1
Vergaser	Weber Typ 15 MFC
Leistung	2,25 PS bei 5000/min
Federung vorne	Teleskopgabel
Federung hinten	Cantilever-Schwinge
Gewicht (kg)	44,5
Farben	Dunkelrot mit goldenen Pinstripes
Motor- und Rahmennummern	Ab DM 60001



Obwohl die erste Serie 60 im Laufe des Jahres 1950 fertiggestellt wurde, blieb sie bis 1951 erhältlich, wie diese Anzeige verkündet.

Das erste Ducati-Motorrad war diese 60 von 1949. Der Motor war ein T3 mit abgedeckten Ventilen, während der Rahmen von Caproni stammte.



60

Die 60 cm³ T3 von Giovanni Fiorio aus dem Jahr '48 veranlasste Ducati dazu, die Produktion eines kompletten Motorrads in Erwägung zu ziehen. Ducati hatte keine Erfahrung in der Herstellung von Fahrgestellen, aber viele andere Hersteller entwickelten spezielle Rahmen für die Cucciolo. Einer davon war ein Stahlrohrrahmen mit Hinterradfederung von Caproni aus Rovereto. Ducati beauftragte Caproni mit der Lieferung von Rahmen für die erste Ducati, die 60, die 1949 erschien. Im Mai '50 produzierte Caproni ein eigenes Motorrad und beendete die Zusammenarbeit.

Die '49er 60 war für ihre Zeit sehr fortschrittlich und unterschied sich deutlich vom zweiten Typ, der im März 1950 vorgestellt wurde. Der erste Motor war im Wesentlichen ein modifizierter Cucciolo T3. Der Caproni-Pressstahlrahmen verfügte über eine Teleskop-Vordergabel mit Schraubenfederung und eine freitragende Hinterradaufhängung mit einer Feder unter dem Sitz sowie zwei Reibungsdämpfern. Die 60er war das erste Modell, das die Motor- und Rahmenbezeichnung DM trug.

RENN-CUCCIOLOS



Cucciolos waren in den späten 40er Jahren bei Straßenrennen sehr erfolgreich. Hier einige T2 bei einem Rennen 1948.

Da der Rennsport in Italien weit verbreitet war, blieb es nicht aus, dass die Cucciolo für den Wettbewerb in der Micromotore-Klasse bis zu 50 cm³ angepasst wurde. Im Februar 1947 errang Mario Recchia mit einer Cucciolo den ersten Sieg und 1948 bot Ducati auf Sonderbestellung einen ersten Rennmotor an, den T2 Sport. Der war 1948 sehr erfolgreich, vor allem bei Bergrennen, wo das Drehmoment des Viertakters einen Vorteil gegenüber den Zweitaktern bot. Erst 1950 stellte Ducati sein erstes komplettes Motorrad her; alle Cucciolo-Rennmaschinen waren zu diesem Zeitpunkt mit eigenen Rahmen ausgestattet.

Am 5. März 1950 nahm Ducati zum ersten Mal offiziell am Wettbewerb teil und unterstützte Ugo Tamarozzi bei seinem Weltrekordversuch in Monza. Der 56-jährige Tamarozzi

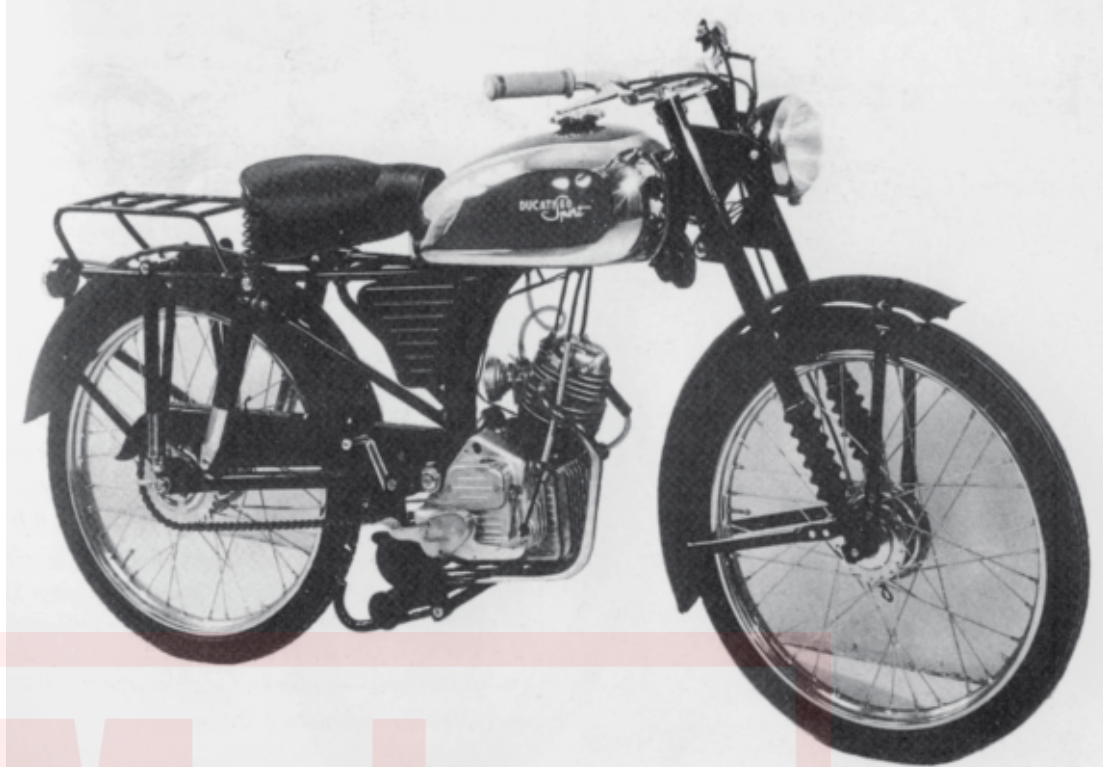
bereitete die Maschine in seinem Keller in Mailand vor. Mit einer Verdichtung von 9,5:1, einem 12-mm-Dell'Orto-Vergaser und einem Benzin-Benzol-Gemisch von 50:50 hielt er sich peinlich genau an die Drehzahlbegrenzung von 3500/min und stellte sechs Strecken- und sechs Geschwindigkeitsrekorde auf. Sein schnellster Rekord waren die 100 Meilen mit 66,092 km/h zurückzulegen. Damit nicht genug. Tamarozzi kehrte im Mai mit seinem Beifahrer Glauco Zitelli und einer von Chefingenieur Giovanni Fiorio vorbereiteten Werksmaschine zurück und stellte zwanzig weitere Rekorde auf. Der Cucciolo lief zwölf Stunden lang mit 67,156 km/h im Mittel. Im November 1950 stellten Tamarozzi und ein Team von Fahrern siebenundzwanzig weitere Langstrecken-Weltrekorde auf, darunter den über 3000 Kilometer mit 66,320 km/h und den über achtundvierzig Stunden mit 63,200 km/h im Schnitt. Diese Rekorde blieben fast fünf Jahre lang bestehen!

Im Jahr 1951 setzte das Werk den Cucciolo und den 65 Sport weiterhin im Wettbewerb ein und wurde mit dem dritten Platz von Franco Petrucci in der Klasse unter 75 cm³ beim Straßenrennen Mailand-Taranto belohnt. Der kleine Motor war auch für den Einsatz im Gelände geeignet. In jenem Jahr nahm ein Werksteam an der ISDT in den Valli Bergamasche in Italien teil und Tamarozzi gewann die Silbermedaille.



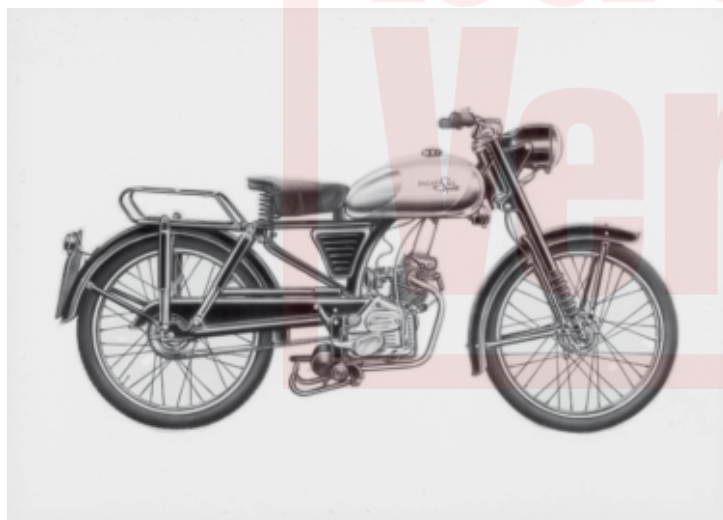
Das Ducati-Team auf 65TS im Jahr 1951. Sie waren in der Kategorie unter 75 cm³ bei den italienischen Straßenrennen mäßig erfolgreich.

Neu für 1951 war die 60 Sport, der zweite Typ mit neuen Rahmen und Hinterradaufhängung. Mit dem Stoßstangenmotor samt hängenden Ventilen war sie das erste Sportmotorrad von Ducati.



60 SPORT, 65 SPORT

Kaum war der 60er in Produktion, hatte Fiorio wieder etwas auf dem Reißbrett, einen 65-cm³-Motor mit Stoßstangen und obenliegenden Ventilen. Dieses Triebwerk, das vordergründig auf dem Cucciolo basierte, sollte fast zwei Jahrzehnte lang Bestand haben. Der zusätzliche Hubraum resultierte aus einer größeren Bohrung, die Leistungssteigerung aus einem optimierten Brennraum und einem größeren Vergaser. Der Zylinderkopf war insofern ungewöhnlich, als sich der Einlass auf der linken und der Auslass auf der rechten Seite befand.



Die 60 Sport wurde 1952 zur 65 Sport, aber abgesehen von den Tankaufklebern und der Farbe blieb sie unverändert.

60 SPORT 1950–1952, 65 SPORT 1953

Unterschiede zur 60

Bohrung (mm)	44
Hubraum (cc)	65,38
Verdichtung	8:1
Ventile	Hängend, Stoßstangen
Vergaser	Weber Type 16 MFC o. Dell'Orto MA16B
Leistung	2.5 PS bei 5500/min (5600, 65 Sport)
Reifen	1.75x22 Zoll
Federung hinten	Schwinge
Gewicht (kg)	48 (54, 65 Sport)
Vmax (km/h)	70
Farben	60S: Schwarzer Rahmen, verchromter Tank mit roten Pads 65S: Dunkelroter oder grüner Tank mit Verchromung
Motornummern	Ab 65T 06001

Zunächst wurde der 65-cm³-Motor in das Caproni-Fahrgestell der 60er eingebaut und 60 Sport genannt. Bald nach dem Ende der Caproni-Verbindung erschien eine neue 60 Sport mit demselben Motor in einem neuen Fahrgestell. Während der offene Presstahlrahmen und die Teleskop-Vorderradgabel ähnlich waren, verfügte der Hinterbau über eine Schwinge mit zwei Stoßdämpfern. Die 60 Sport wurde im Laufe des Jahres 1952 in 65 Sport umbenannt, war aber bis auf die neuen Farben identisch.

Im Oktober '51 bekam Ducati Meccanica einen neuen Direktor, Dr. Giuseppe Montano. Als Enthusiast sollte Montano einen tiefgreifenden Einfluss auf die Ausrichtung des Unternehmens haben, indem er sofort aktualisierte Designs und ein erweitertes Rennprogramm genehmigte.

65T, 65TL

Mit der Markteinführung der 98 im Jahr '52 wurde die 65 zunächst in die Rolle des gewöhnlichen Arbeitstiers zurückgedrängt, zunächst als Touring 65T und 65TL (Turismo Lusso) in höherer Ausführung. Dazu gehörte ein neuer offener Rahmen aus gepresstem Stahl mit einem gebogenen hinteren Hilfsrahmen aus Rohrprofilen, ähnlich dem der 98. Die 65 Sport wurde 1954 eingestellt, aber die 65T und 65TL wurden bis 1958 weiter gebaut.

»Einfaches Transportmittel für alle« – so warb Ducati 1952 für die 65T. Die Ursprünge des Cucciolo-Motors sind deutlich erkennbar. Der Rahmen besteht aus gepresstem Stahl und die Federung ist rudimentär.

65T, 65TL 1952–1954 Unterschiede zur 65 Sport

Reifen	2.00x22 Pirelli
Gewicht (kg)	54
Vmax (km/h)	70
Farben	Hauptsächlich dunkelrot

UNTEN: Mario Recchia fuhr mit dieser 52er 65T (Motornummer 06754) unter der Woche zur Arbeit nach Bologna und sonntags damit Rennen. Sie ging in Siena während der Milano-Taranto-Rallye kaputt. Recchia zerlegte den Motor und schmierte die Lager mit einer Banane, da er kein Öl hatte – und konnte das Rennen beenden.



Die 65TL wurde als luxuriöseres Modell verkauft und sah der 65T ähnlich

