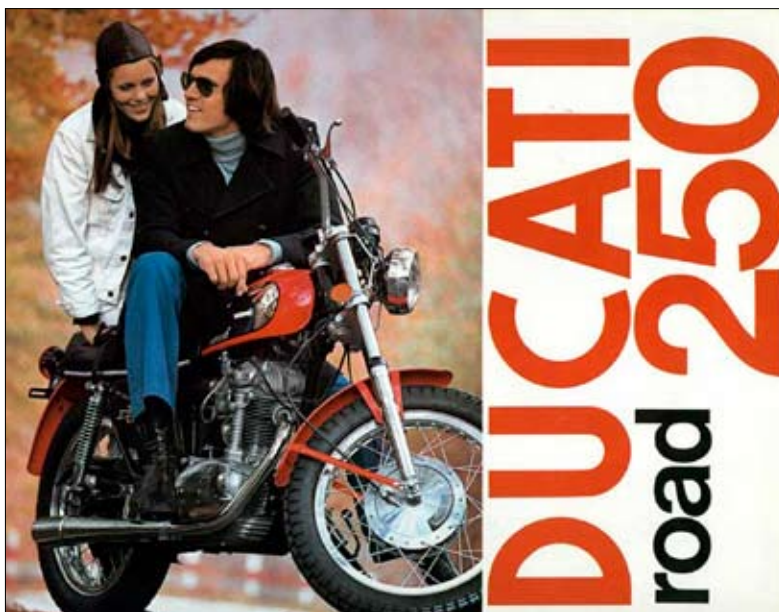




Ducati Scrambler 250



Adriano Cavalieri Ducati byl nadšencem pro radiotechniku. Jeho patenty v tomto oboru mu umožnily, aby společně s bratry založil továrnu Ducati



Societa Scientifica Radio Brevetti Ducati zahájila provoz roku 1926 v továrně na Via Guidotti



Patentovaný kondenzátor Ducati. S trochou nadsázky lze říci, že toto je základ i takové Desmosedici

v Borgo Panigale, vznikla na svou dobu velmi moderní továrna, která, krom stávajícího elektrotechnického sortimentu, přibrala do programu také mechanické výrobky, jako kupř. fotoaparáty, holičí strojky či radiopřijímače.

Trochu jiná kejvačka Ducati Scrambler 250

Podivuhodnému trendu vlastnit alespoň jednu kývačku jsem se doposud úspěšně vyhýbal. Přišel však den, kdy i já usoudil, že bych si tedy také mohl pořídit nějaký ten módní výstřelek. Produkt plánovaného socialistického (ne)hospodářství jsem okamžitě zavrhl, jelikož mým cílem byla motorka hezká, spolehlivá a jezdivá. Volba padla na značku, jež byla mým vůbec prvním dvoukolým přiblížovadlem. Jednoho krásného jarního dne loňského roku mi Ebay dohodil krasavce scramblera.

Dříve než se mu podíváme blíže na zoubek, nebude jistě na škodu říci si něco málo k historii značky. Adriano Cavalieri Ducati byl nadšencem do radiotechniky. Roku 1924 jako první navázal obousměrné radiové spojení mezi Itálií a USA. O dva roky později založil společně s bratry Marcellem a Brunem rodinnou firmu, která však měla s motocykly málo společného.

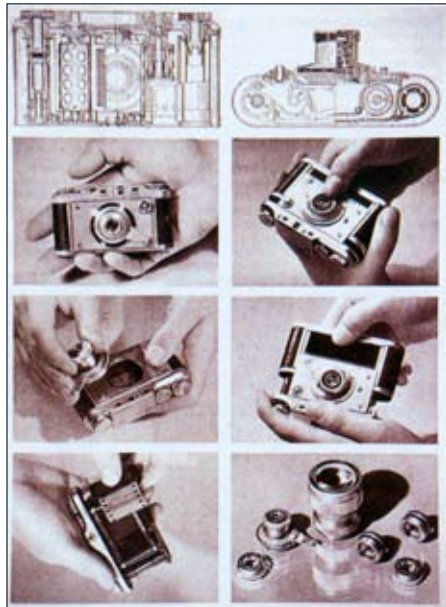
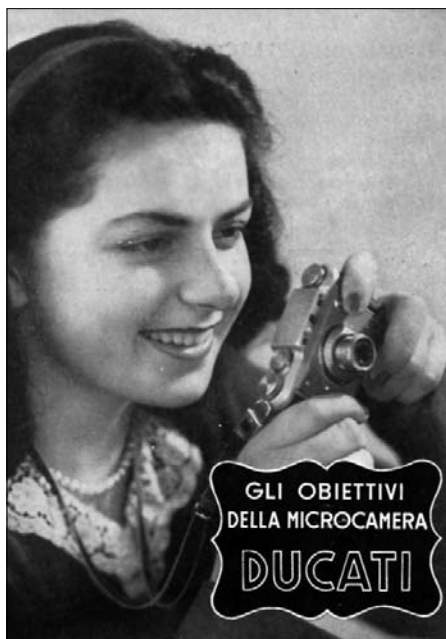
Přesněji řečeno vůbec nic, jak sám název „Societa Scientifica Radio Brevetti Ducati“ napovídá. Vyráběli součástky pro rychle se rozvíjející nový obor radiového vysílání, zvláště jejich patentované kondenzátory dosáhly značného věhlasu. Významné pro vznik budoucích motocyklů bylo položení základního kamene nové tovární budovy 1. června 1935. Na předměstí Bologne,



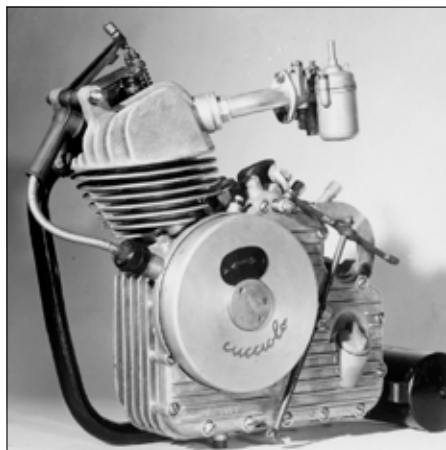
Slavnostní otevření nové továrny roku 1935 na předměstí Bologne v Borgo Panigale



Během druhé světové války zabrala továrnu německá armáda, v důsledku čehož ji spojenci roku 1944 zcela vybombardovali



Před nástupem motocyklové éry vyráběla firma kupř. i malé fotoaparáty, které snesly srovnání s tehdejší špičkou Leica. Dnes jsou tyto „artefakty“ vyhledávanými sběratelskými předměty



Začátky slavné značky sportovních motocyklů vypadaly takto. Pomocný motorek k jízdnímu kolu Cucciolo



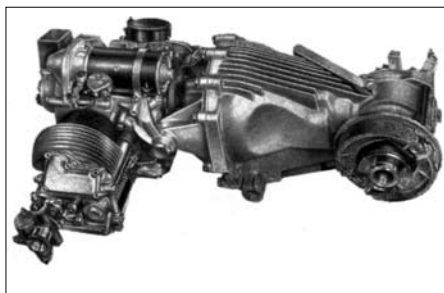
Pomocný motorek Cucciolo, zde v rámu Aero Caproni, se osvědčil i při závodech

Druhá světová válka značně zasáhla do osudu továrny, když ji v roce 1944 spojenecké nálety prakticky srovnaly se zemí. Byla to velká rána pro bratry Ducati, kteří již za války, ostatně jako mnoho jiných firem, připravovali nové výrobky a sondažovali potřeby poválečného trhu. Nicméně po skončení války s velkým úsilím a za pomoci státní půjčky výrobu znovu rozjeli.

Při zrodu motocyklové legendy štěkal psík

Na poválečné poměry myslel také Aldo Farinelli, spolumajitel známé továrny SIATA. Bylo mu jasné, že zdecimovaná Itálie bude mít všeho nedostatek, tedy i benzinu, a tak již v roce 1943 začal pracovat na pomocném motorku pro velocipéd, konstruovaném právě s ohledem na nízkou spotřebu jako čtyřtákní. Poprvé mohla veřejnost obdivovat výsledek jeho snažení 26. července 1945, kdy představil Cucciolo (psík, štěně). Zájem o něj byl obrovský a továrna SIATA zakrátko nestíhala uspokojit všechny koupěchtivé zákazníky. Obrátila se tedy s nabídkou spolupráce na společnost Ducati, kde měli navíc tu výhodu, že disponovali krom výrobních kapacit také rozsáhlou celosvětovou sítí obchodních zástupců, což samozřejmě prospělo exportu pomocných motorků. Zakrátko měla fa Ducati ve výrobě prim a roku 1950 se stala jediným vlastníkem patentů Cucciola. Od té doby můžeme považovat Ducati za motocyklovou značku.

(Podrobnější historii, popis a zkušenosti s provozem motorku Cucciolo najde laskavý čtenář v MJ 5/2002.)



Pohonná jednotka skútru Cruiser 175



Ze „štěněte“ se dal udělat i docela zajímavý „dostihový chrt“

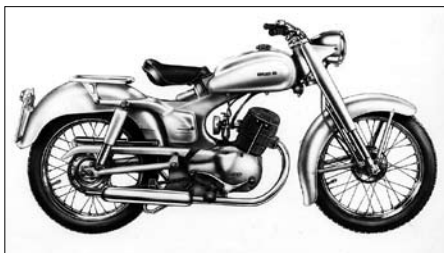


Poslední verze štěněte, než dorostlo do psa – Cucciolo 65 T z roku 1954

První motocykly

Cucciolo slavilo úspěchy jak obchodní, tak i při závodech. Vzniklo mnoho speciálních konstrukcí právě pro sportovní využití, ale tento progresivní motorek nezůstal stranou zájmu různých firem zabývajících se úpravami motocyklů a stavbou rámců. Z velkého množství snad zmíním nejvýznamnější Aero Caproni, jejichž hlavní pole působnosti představovala výroba komponentů pro italský letecký průmysl. Dále bych ještě vzpomenu mně nejsympatičtější francouzský Rocher, jehož rámy měly značně osobitý charakter. Také samotná fa Ducati nezůstávala pozadu a své motorky budovala do vlastních rámců, později skútrů, mopedů, malých motocyklů apod. Zároveň obsah rostl z původních 48 cm³ (39 × 40 mm) až na 65 cm³ (44 × 43 mm). Charakteristickým znakem a neobvyklým konstrukčním prvkem cúcciola bylo užití jediné vačky pro oba ventily a jejich ovládání „stahovátky“ namísto běžných zdvihátek. Výkon základní padesátky dosahoval 1,2 k při 4800 ot/min a spotřeba se pohybovala pod jedním litrem na sto kilometrů.

To vše sice šlo považovat za uspokojující výsledky, ale bylo jasné, že vývoj v motocyklovém světě půjde jinudy. Jako reakcí na přicházející módu skútrů představila firma na milánském salonu 1952 „futuristický“ Cruiser 175, na svou dobu velmi pokrokový motocykl. Čtyřtákní OHV stopětasedmdesátka (62 × 58 mm) disponovala výkonem 12 k (později kvůli novým předpisům sníženým na 7,5 k). Jako jeden z prvních skútrů vůbec měla automatickou (hydraulickou) převodovku a elektrický startér. Ač se jednalo o motocykl kvalitní, prodával se



Ducati 98 znamenalo definitivní vstup značky do motocyklového světa

špatně, jelikož cena odpovídala luxusnímu provedení. Pro potenciální cílovou skupinu „skútrařů“ znamenaly finance samozřejmě rozhodující faktor, a tak byl cruiser po necelých dvou letech stažen z výroby.

Ducati 98 (51 × 46 mm) OHV, rovněž z roku 1952, jednoduchý víceúčelový motocykl s nízkými provozními náklady, dosáhl značné obliby u běžných zákazníků a slavil úspěchy i ve sportu. Kupř. v roce 1954 přinesl firmě dvě stříbrné medaile z velšské Šestidenní. Později vzrostl objem válce na 125 cm³ a pod jmény **Bronco**, **Aurea** či



Cruiser 175 z roku 1952 byl nepochybně pozoruhodný motocykl. Jako první skútr byl vybaven elektrickým startérem a automatickou převodovkou. Ovšem luxusní provedení se přirozeně odrazilo na ceně a následně na prodejnosti, a tak byl tento typ za necelé dva roky stažen z nabídky

Taglioniho, profesora techniky v Imole, což se ukázalo jako velmi dobrý krok, který zásadně ovlivnil vývoj značky až do osmdesátých let. „Doktor T“, jak se Taglionimu přezdívalo, měl v té době mnoho zkušeností s konstrukcí motocyklů. Dostal od vedení zcela volnou ruku, bez ohledu na náklady. Následujícího roku již mohli vypisovat přihlášky na Velké ceny.

Model **Marianna** byl po všech stránkách úspěšný. Stokubíkový OHC motor (49,4 × 52 mm) s královskou hřídelí se stal vzorem všem následujícím sériovým motocyklům až do druhé poloviny sedmdesátých let. Na GP celého světa neměl takřka konkurenci.

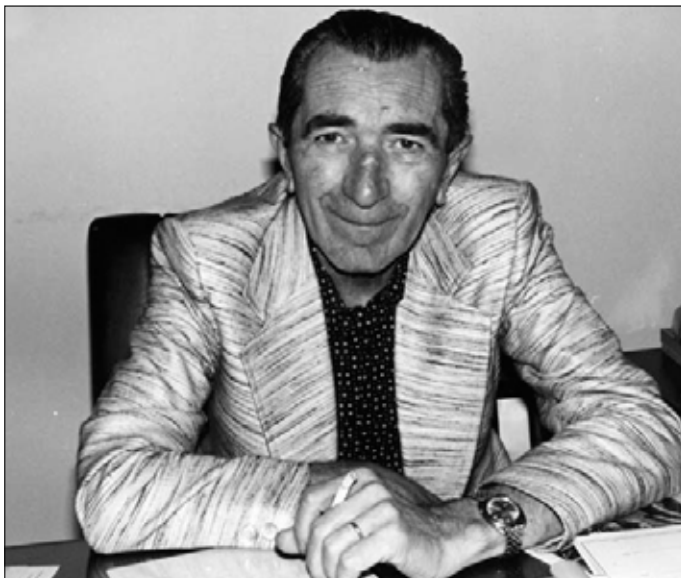
V roce 1956 konvertoval Taglioni ventillový rozvod na „desmordomic“, který se později stal symbolem Ducati. Zároveň nahradil dvě vačky třemi, což spolu s kompresí 11:1 umožnilo závodní stopětadvacítky (55,25 × 32 mm) točit v té době neskutečných 12 500 ot/min a krátkodobě se nechal přetočit až na 15 000! Výkon 19 k však nebyl zadarmo, na každý nový závod

Cadet se vyráběl až do šedesátých let. Tímto modelem dokázali v Bologni najít své místo ve světě motocyklů a položili základ budoucím strojům.

V roce 1953 se společnost rozdělila na dva samostatné subjekty – **Ducati Meccanica** a **Ducati Elettronica**. O rok později opouštělo tovární bránu na 120 motocyklů denně.

Doktor „T“

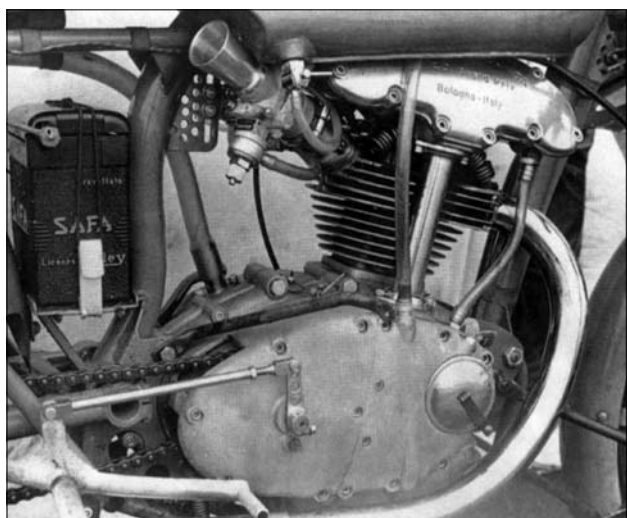
Firma mířila výše, měla ambice prosadit se v motocyklových GP, k čemuž samozřejmě potřebovala závodní speciál. Proto roku 1954 angažovali ing. Fabia



Ing. Fabio Taglioni měl zásadní vliv na konstrukci motocyklů Ducati od roku 1954 až do let osmdesátých



Kapotovaný speciál Siluro 30. ledna 1956 pokořil 44 rekordů



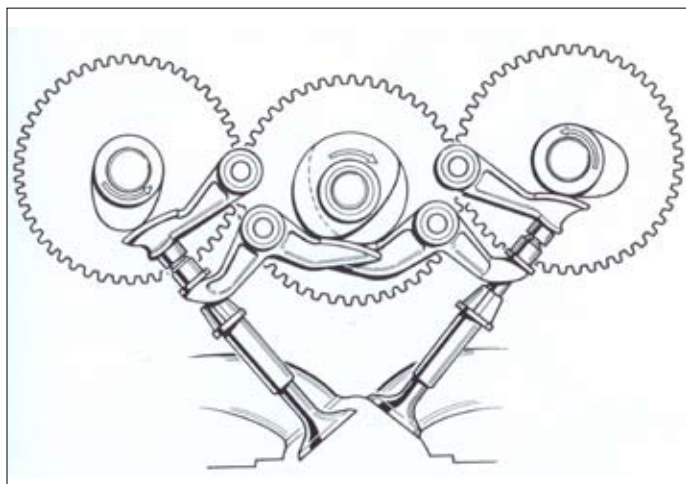
U stopětadvacítky GP upravil roku 1956 Tagliani rozvody na desmodromic ovládaný třemi vačkami

bylo nutné měnit ložiska v motoru, která tento nápor prostě nevydržela.

Ve stejném roce vznikl také rekordní model **Siluro** (Torpedo), osazený aerodynamickou hliníkovou karoserií od fy Tibaldi. Přestože obsah motoru byl pouhých 100 cm³, pokořil 30. ledna 44 rekordů.

Taglioli neusnul na vavřínech a roku 1958 postavil dvouválec a v šedesátém pátém dokonce dvouvačkový čtyřválec. Závodní stroje a jejich úspěchy však nejsou obsahem tohoto článku, takové téma by si zasloužilo samostatné zpracování. Ještě však musím zmínit čtvrtlitrový dvouválec z roku

1960, tzv. **Mike's Twins**. Vznikl na přímou objednávku britského závodníka Mikea „The Bike“ Hailwooda. Motor, jehož základ tvořily dvě spojené stopětadvacítky, dával 37 k při 11 600 ot/min a byl zabudován do speciálního dvojitého trubkového rámu. Hailwood s ním slavil úspěchy po několik sezón.



Úspěšný GP model 125 cm³ měl desmo rozvody ovládané třemi vačkami. Dvě krajní sloužily pro stlačování ventilů, prostřední pro jejich nucené zavírání. Touto úpravou šlo z motoru dostat až neuvěřitelných 15 000 ot/min



Mike Hailwood se svým otcem (vlevo), který jeho dvouválcový speciál v roce 1960 financoval, a mechanikem Folesaním



První sériový „hřídélák“, model 175 T, z roku 1957

Desmo na obzoru

Sériový „hřídélák“, výsledek zkušeností s GP modely, přišel na trh v roce 1957. Přestože jeho značení bylo 175 T (Turismo), odrážela se v něm sportovní filozofie značky. Vzápětí ho doplnil striktně sportovní model 175 S (Sport), dosahující až 135 km/h, a stopětadvacítko 125 S. Následovaly různé modifikace, jako kupř. 175 TS (Turismo Sport) či 100 S. Za zmínku jistě stojí úspěšná cesta kolem světa dvou strojů 175 T v roce 1958 s amatérskými jezdci Leopoldo Tartarinim a Giorgio Monettim za říditky.

Koncem téhož roku (1958) se na motocyklovou scénu přirtil **Elite**, který okamžitě získal srdce všech sportsmanů celého světa.



Sportovní verze OHC stopětasedmy (175 S) se představila takřka ihned po premiéře

Velmi pohledná a trochu nekonvenční dvoustovka (67 × 57,8 mm) zaujala nejen svým provedením, ale především kombinací výkonu (18 k při 7500 ot/min) a skvělých jízdních vlastností. Dobový slogan ji popisoval slovy „semplice e robusta“, tedy „jednoduchá a silná“. Charakteristickým znakem se pro motocykl **Elite** stal dvojitý tlumič výfuku, ač ho kvůli úspoře váhy neměly všechny stroje. Model 200 cm³ byl dodáván i v motokrosovém provedení.

Čtvrtilitr **Ducati** debutoval na milánském veletrhu v dubnu 1961 pod hrdým jménem **Diana**. Britové si ji však z nějakého neznámého důvodu přejmenovali na **Daytonu**. Ve své době se honosila titulem nejrychlejší dvěstěpadesátky. Byl to sportovní motocykl v luxusním provedení, s úžasnou akcelerací a ostrými brzdami. Jízdními vlastnostmi snesl srovnání se závodními stroji. Cestovní verzi dvěstěpadesátky představoval model **Monza**.

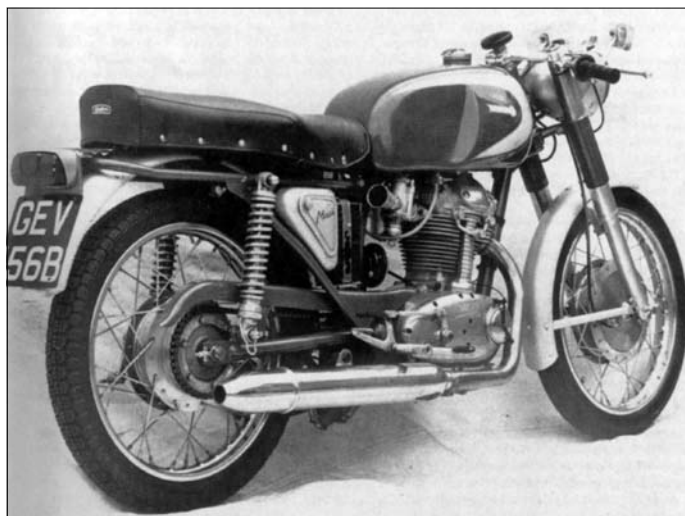


Elite koncem roku 1958 uhranul mnoho sportsmenů. Druhá série je typická dvojitým tlumičem výfuku



První dvěstěpadesátka **Ducati** se představila roku 1961 na milánském autosalonu. Nesla jméno **Diana** (*Daytona*)

V roce 1964 dostali motocykloví nadšenci excelentní sportovní dvěstěpadesátku (74 × 57,8 mm) **Mach 1** o výkonu 24 k při 8500 ot/min, jejíž základem byl model **Diana** a která dokázala uhánět rychlostí přes 150 km/h (v tuningové úpravě až 170 km/h). Pozoruhodné bylo použití pětistupňové převodovky, tehdy u sériového motocyklu dosti raritní. K popularitě také



Mach 1 provázela pověst nejrychlejší dvěstěpadesátky své doby. Dosahoval až 170 km/h. Krom toho disponoval pětistupňovou převodovkou, což bylo při jeho premiéře roku 1964 u sériového motocyklu velmi neobvyklé



Prestižní časopis *Motor Cycle* testoval **Mach 1** v roce 1965



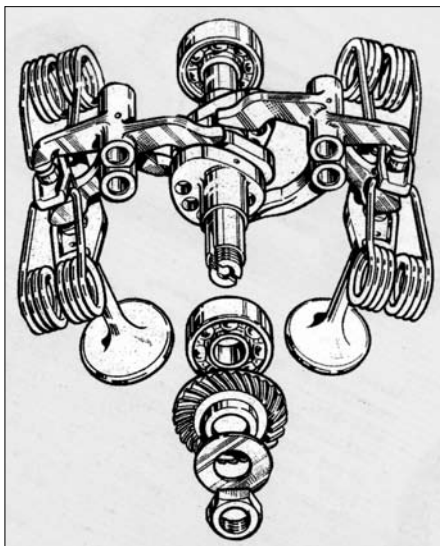
Úpravou stopětadvacítky vznikl model **Monza Junior 160**, určený převážně pro USA. Šestnáctipalcová kola byla pro zn. **Ducati** netypická

přispěly čisté linie, nízká hmotnost (116 kg), posunutá stupačky, úzké sedlo a mnoho dalších sportovních rysů, do té doby neobvyklých. Ve své třídě neměl na celém světě konkurenci.

Úpravou stopětadvacítky vznikl ve stejném roce typ **Monza Junior 160**, určený převážně pro trh USA. Zachovával si charakteristické rysy strojů **Ducati**, ale specialitou pro Ameriku byla „čoprácká“ řídítka a šestnáctipalcová kola.

První závodní třístapadesátka **Ducati** je datována rokem 1965. **Franco Farne** s ní přijel do USA na slavný závod v Sebringu. Jelikož tehdy ve Státech tuto objemovou třídu vůbec nevypisovali, musel jet ve vyšší kategorii. Přesto zaznamenal obrovský úspěch, když ve své kategorii vyhrál a celkově skončil jedenáctý. Na počest **Farneho** vítězství dostal nový sériový model jméno **Sebring**.

A konečně rok 1968, model **Mark 3D**, první sériové desmo, vyráběné s obsahem 250, 350 a 450 cm³, přičemž převažující třístapadesátka dosahovala výkonu až 36 k. Byl to stroj určený výhradně opravdovým sportsmenům a entusiastům byl divoký, silný a díky skvělým jízdním vlastnostem přinášel značný požitek a radost z jízdy. Tento typ dnes nejvíce vyhledávají sběratelé a představuje krásný příklad italského



Desmodromic znamená nucené zavírání ventilů. Jedna váčka je otevírá, druhá zavírá. Dosáhne se tak přesnějšího časování, větších otáček a menšího namáhání váček díky slabším ventilovým pružinám



Jedna z prvních třístapadesátek **Mark 3D**. Rok 1969

designu. Za vrcholného představitele sportovních jednoválců je pak považována čtyřístapadesátka z roku 1971 se stříbrným metalickým lakem, přezdívaná **Silver Shotgun**. V letech 1973–74 byl **Mark 3** vylepšen elektronickým zapalováním, kotoučovou brzdou a dostal charakteristické žluté lakování. O rok později uzavřel jako poslední model éru „**Ducati singles**“.



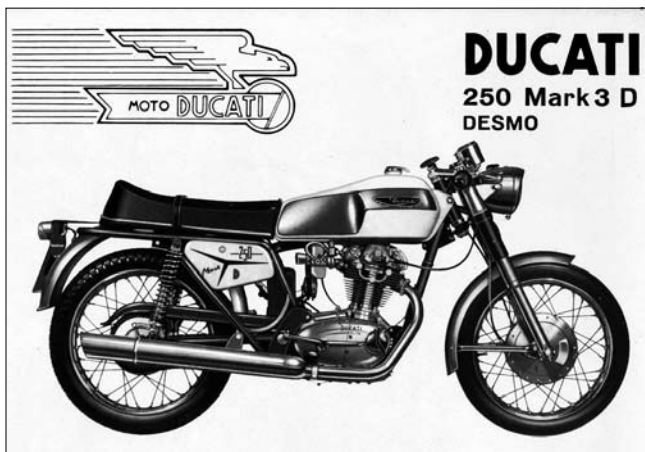
Mark 3D v nepříliš obvyklém provedení *Touring*



Modely pro USA měly narozdíl od evropských méně sportovní charakter



„**Silver Shotgun**“ – **Mark 3D** ve sběratelsky nejžádanějším provedení



Mark 3D 250



Některé modely **Mark 3D 350** byly v roce 1973 vybaveny kotoučem



Prototyp paralelního twinu 500 cm³ v upraveném rámu „singlu“ působí na pohled velmi sympaticky. Při testech roku 1968 však zřejmě příliš neoslnil. Záhy se prosadila koncepce dvouválce do „V“

„Carter largo“

Rok 1968 byl rokem významným. Na východě přijeli pomáhat a chránit sprátcenou armádu, na západě představila fa Ducati novou OHC generaci. Obecně se přijalo pro tyto modernizované jednoválce pojmenování „carter largo“, v anglických mutacích „wide casing“, česky tedy něco jako „široké kartery“. Nejedná se však jen o šířku karterů samotných, nýbrž také o jejich nálitky k usazení do rámu, který

pochopitelně rovněž doznal změn. Důvodem této modifikace bylo pevnější usazení motoru, větší tuhost rámu a tím i lepší jízdní vlastnosti. Radikální změny, započaté již v roce 1966, neznamenal jen pouhou úpravu karteru a rámu, což bylo nejviditelnější. Inovace postihly také startovací mechanismus, ložiska, spojku, ventilový rozvod, převodovku... Carter largo / wide casing znamenají vrchol jednoválcových Ducati, potažmo jednoválcové konstrukce vůbec.

Krom modernizovaných „singlů“ postavila firma v tomto roce také prototyp paralelního twinu obsahu 500 cm³, výkonu 36 k, váze 180 kg a maximální rychlosti 160 km/h. Zřejmě nijak zvlášť neoslnil, jelikož byl záhy odsunut stranou a začaly práce na později tak úspěšném dvouválci do „V“.

I mistr tesař...

Zmínit bych ještě měl model Apollo, který sice nepatří do kategorie „Ducati Singles“, ale spadá do naší „probíraného“ období šedesátých let. Americký importér Berliner Brothers si v roce 1963 objednal obrovský motocykl, který měl být konkurencí značce Harley-Davidson. Smělé plány zahrnovaly dokonce dodávky americké policii. Zkonstruovaný „titanic vehicle“ byl čtyřválec do „V“ se sklonem dvou paralelních válců pod úhlem 90 stupňů a obsahem 1257 cm³. Zkušební jezdci se o něm vyjadřovali opovržlivě a jízdu přirovnali k řízení



Ocelový mastodont ve stylu H-D byl těžký (doslova) úlet, který se nedostal přes stadium prototypu. Apollo, rok 1963



Joe Berliner přebírá prototyp Apollo od vedení firmy. Úsměv značí, že tu obludu ještě neviděl v jízdě

nákladáku. Navíc výkon 80 k při váze stroje 270 kg nedokázaly tehdejší pneumatiky uspokojivě přenést na silnici. Dokonce ani snížení výkonu na 65 k nepřineslo zlepšení jízdních vlastností, a tak byl celý projekt zastaven. Vznikly patrně jen dva prototypy, z nichž jeden se dochoval do dnešní doby.

Méně taktní „dukny“

Jsmeli u, řekněme, netypických „dukatek“, podívejme se krátce i na dvoutaktní řadu. I když se to dnes zdá zvláštní, firma v šedesátých letech vyráběla poměrně rozsáhlou škálu dvoutaktních modelů, od padesátek až po stovky, od mopedů přes sporty až po skútr. První typy měly ještě třírychlostní převodovky, záhy však dostaly čtyřstupňové. Některé motory byly chlazené ventilátorem. Dvoutakty se prodávaly samozřejmě převážně v Evropě, za „Velkou louží“ nezaznamenaly prakticky žádný ohlas. Jeden čas však představovaly nosný



Ducati Piuma, populární italský moped





Typický představitel dvoutaktní řady z šedesátých let – 48 Sport z roku 1964



Trialové provedení dvoutaktní padesátky z roku 1964 s chlazením ventilátorem



Skútr se v nabídce firmy objevil ještě jednou v šedesátých letech, tentokrát jako malá dvoutaktní padesátka Brio

program, který držel značku při životě. Ovšem netrvalo dlouho a prodej začal stagnovat. Pozornost zákazníků se rychle obrátila ke čtyřtákním jednoválcům s královskou hřídelí a dvoutaktní sortiment byl, i přes nesouhlasné stanovisko některých členů správní rady, postupně ukončen.

Dva jsou víc než jeden

V roce 1967 se společnost dostala do finančních problémů. Jako jediné schůdné řešení se jevila změna statutu na státní holdingovou společnost. Ač



Falcon, další z řady dvoutáktů



Příchod modelu GT 750 znamenal v roce 1971 pomalý odklon od „singlů“

v mnohých obdobných případech znamenala státní intervence záruku brzkého konce, nebylo tomu tak u Ducati. Naopak. Sedmdesátá léta byla nejdynamičtějším obdobím firmy. I přes začínající invazi japonských čtyřválců se našlo po celém světě mnoho entusiastů, kteří charisma italského desmo singlu pokládali za mnohem přitažlivější.

Zároveň však můžeme považovat začátek let sedmdesátých za blížící se zánik fenoménu „Ducati singles“. Do prodeje přišel model GT 750, dvouválec do „V“ pod úhlem 90 stupňů, tedy koncepce, kterou si drží značka dodnes. Motocykl ihned zaznamenal komerční úspěch, nadále se vyvíjel, jeho objem rostl, vyráběl se v mnoha provedeních a samozřejmě vítězil na závodních tratích. Velkého sportovního úspěchu dosáhly dvouválcové v Imole 23. dubna 1972 při závodě na 200 mil. Paul Smart dojel první a Bruno Spaggiari druhý. Výkon to byl jistě obdivuhodný, ale poněkud odsunul „singly“ do pozadí. Jejich výroba byla roku 1975

zastavena. Některé jednoválce ještě montoval z dílů španělský Mototrans*, to se ale již psala zcela jiná kapitola, příliš moderní a charakterem nezapadající do tohoto článku.

(* Mototrans byl od roku 1957 dovozcem Ducati, později vyvinul vlastní motocykly na bázi Ducati OHC, především v kubaturách 250 a 350 cm³. Krom toho stavěl závodní stroje, dokonce i čtyřválec. V šedesátých letech jednoválec „Mototrans“ dominovaly španělským závodním tratím. Pro místní trh připravoval malé dvoutaktní motocykly a mopedy. Po ukončení výroby „singlů“ v Itálii pokračoval v kompletaci některých typů až do roku 1982. O rok později firmu koupila Yamaha.)



Roku 1973 dostaly všechny modely Ducati elektronické zapalování



Všechny modely Ducati 350 a 450 cm³ dostaly roku 1971 oboustranné (čtyřpákové) přední brzdy



První Scrambler 250 z roku 1962



Prospekt na scramblera z doby jeho uvedení na trh



Scrambler 250 „narrow case“ v původním „americkém“ černo-stříbrném provedení do roku 1966



Scrambler nebyl vysloveně sportovní motocykl, ale „dukna“ se v něm rozhodně nezapře!



Celočerné provedení SCR 450 z konce výroby. Čtyřistapadesátky jediné nesly štítek „Made in Italy“, ostatní kubatury pocházely ze španělské produkce

Rváč, tahoun, dřič... zkrátka Scrambler

Nyní se vraťme k naší „kejvačce“. Scrambler byl původně určen pro americký trh, ale rychle dosáhl větší popularity v Evropě, potažmo zbytku světa. Vznikl úpravou motokrosových dvoustovky. V roce 1962 se představil v obsahu 250 cm³ jako čistě účelový stroj, bez klaksonu, baterie a jakékoliv výbavy. Tohle „spartánské“ provedení mu vydrželo až do roku 1966. Při zavedení „širokých karterů“ (1968) přibyla také třístapadesátka. O rok později ještě čtyřstapadesátka (pro americký trh pojmenovaná Jupiter), jejíž výkon 27 k při 6500 ot/min zaručoval ten správný „ducati“ prožitek

jízdy, podpořený mocnými (pozitivními) vibracemi. Narozdíl od svých sourozenců jako Diana, Mach 1 či Mark 3D neměl Scrambler žádných sportovních ambicí, jednalo se spíše o motocykl praktického charakteru. Ovšem „srdce Ducati“ se v něm rozhodně nezapře! Několik strojů z konce výroby dokonce dostalo desmo hlavy.

Scramblera je nepochybně možné označit za nejoblíbenější a nejrozšířenější model, symbol značky Ducati té doby. K obrovské popularitě na celém světě přispěl osvědčený spolehlivý motor a dokonalý rám, využívaný i pro závodní krovové speciály, což dohromady dávalo stroj vynikajících vlastností.

Nepatřil mezi nejrychlejší motocykly, ale pohodlná pozice jezdce, stylové oblé linie, kombinující klasiku a modernu, pestré až křiklavé barvy, doplněné chromovanou nádrží, spojení americké a evropské školy – to vše ze Scramblera velmi rychle udělalo živoucí legendu, která zůstává populární dodnes.

V roce 1971 dostaly modely 350 a 450 cm³ oboustranné (čtyřpaknové) přední brzdy. Roku 1973 dostaly všechny motocykly Ducati plně elektronické zapalování (doposud pouze elektronickou regulaci dobíjení),



Scrambler 350 z počátku sedmdesátých let



V roce 1973 přišel scrambler o své typické podsedlové brašny. Místo nich dostal pouze krycí panely



Dlouhé provedení tlumiče výfuku (Silentium Silencer) a především velký vzduchový filtr, montované na některá provedení scramblerů, nepatří zrovna mezi mimořádně elegantní prvky



Dvoutakty nabízené rovněž pod názvem Scrambler popularity svých čtyřtákních jmenovců zdaleka nedosahovaly

nyní umístěné na krku řízení pod nádrží. Zároveň podsedlové brašny, jeden z charakteristických prvků scramblerů, nahradily pevné panely a motocykly byly montovány takřka výhradně ve Španělsku (karburace Amal, teleskopy Telesco...). Pouze čtyřista padesátky zůstaly italské. Konec výroby typu Scrambler je datován rokem 1974, nicméně, jak již bylo výše zmíněno, španělský Mototrans ještě po několik let montoval další stroje ze skladových dílů.

Trochu paradoxně působí, že se pod stejným jménem prodával i dvoutakt! Požadavek přišel z USA v roce 1969 a z Bologne odpověděli dvěma modely, u kterých využili podvozkové komponenty ze stávajících dvoutákních typů. Nově vyvinuté byly motory 49,66 cm³ (38,8 × 42 mm) výkonu 4,5 k a 97,6 cm³ (52 × 46 mm) výkonu 7 k. Bylo to sice jisté rozšíření modelové nabídky, avšak od Ducati se přeci jen očekávalo víc.

Za další obdobný pokus můžeme označit OHC stopětadvacítku, představenou roku

1971, původně zamýšlenou jako offroadový speciál. V konkurenci dvoutáktů, které této kategorii vládly, se moc neprosadila, a tak to ani s prodejností nebylo nijak slavné.

Na bázi Scrambleru také vznikl v roce 1971, opět na přímou objednávku Berliner Brothers, trialový speciál. Rám však doznal příslušných úprav a zesílení. Podle svého určení nesl název RT 450 (Road & Track). Nebylo jich vyrobeno mnoho, pořizovali si je především jezdci na rychlých tratích jihu USA. Samozřejmě, jak se stalo tradicí, záhy se RT objevil i na evropských závodech. Prodával se také v „civilní“ verzi, tedy se světly a ostatním předpisovým příslušenstvím. Z obsahu 436 cm³ dával za použití desmo rozvodů 36 k při 6500 ot/min. S tímto modelem získal několik medailí italský tým na Šestidenní 1971, konané na Isle of Man. Výroba motokrosového jednoválců pokračovala ještě v průběhu sedmdesátých let, to se ale jednalo o dvoutakty, které s naším tématem nemají vůbec nic společného.

Barevné provedení scramblerů bylo v letech 1962–67 černé se stříbrnými blatníky a boky nádrží, doplněné zlatou linkou. V letech 1968–74 zpočátku červená, bílá nebo černá, na nádržích chromované boky. Koncem roku 1969 přibýly žlutá s oranžovou. Rámy černé, kola chromovaná. Hliníkové



Stopětadvacítku Scrambler z roku 1971 se ve své třídě v konkurenci dvoutáktů příliš neprosadila

odlité „křídélko“ s nápisem „Ducati“, původem z modelu Mark 3, zdobilo nádrže od roku 1969 až do konce výroby. Motocykly uzavírající „singl“ éru měly celočerné lakování se zlatými linkami.

Jako drobnou perličku lze zmínit účinkování scramblerů v kultovním filmu „Jestli se rozzlobíme, budeme zlí“, kde s nimi útočili černě odění padouši na Buda Spencera & Terence Hilla.



Do rodiny scramblerů můžeme zařadit také úspěšný offroadový speciál RT 450. Při své americké premiéře v roce 1971 byl představen jako čistě sportovní stroj, bez jakékoliv výbavy



V ČSSR se prostý občan mohl se scramblem setkat pouze v komedii „Jestli se rozzlobíme, budeme zlí“



Motocykl pro švýcarskou armádu nese na nádrži i karterech nápis „Condor“ (tradiční značka švýcarských motocyklů), přesto je ve skutečnosti Ducati. Armádě byly dodávány v průběhu sedmdesátých let. Nedávno condory vyřadila z výzbroje a rozprodávala do civilu. Několik strojů tak jezdí i u nás

Strýček Ebay

Počátkem roku 2008 jsem překvapivě utrpěl zneuctění pár drobnými. Jelikož peníze nemám rád, vždy se jich okamžitě snažím zbavit. Co s nimi, o tom nebylo pochyb. Návrat ke kořenům! Můj první motocykl byl Ducati. Malé „štěně“, se kterým jsem před dvaceti lety začínal, už by bylo pro mě přeci jen nedostačující, leč nějaká trochu větší „dukna“ jistě přijde vhod.

Jako nejpravděpodobnější model se samozřejmě jevil Scrambler. Vzhledem k masovosti produkce se dá sehnat celkem bez problémů a také ceny se pohybují v rozumných relacích. Po tříměsíčním bedlivém sledování Ebaye a několika neúspěšných příhozech jsem si mohl vychutnat mail začínající: „Congratulations, the item is yours!“ Aukce číslo 140226466981 byla moje. *So far, so good!*



Reklamní fotografie představovaly scramblera spíše jako praktický motocykl

Scrambler byl kompletní a v relativně dobrém stavu. Motor stačilo jen vyčistit, seřadit, přetěsnit, zabrousit ventily apod. Lak a chrom byly též ucházející, nicméně jsem se rozhodl sladit motocykl s ostatním obsahem garáže a „foukl“ jej do odstínu 8125 „Monte Carlo Red“. Jako bonus jsem si na Ebay.it pořídil originál otevřený sportovní výfuk, který má vskutku monumentální zvuk.

Občas jsou slyšet názory, že koupit motorku či auto na Ebay (případně Aukru) je risk, že něco takového si může dovolit jen snobský zbohatlík, který si peněz nevadí, jelikož je bůhvídkde nakradl atd. Pravda, většinou se tak vyslovují především ti, co si podávají inzeráty typu: *Koupím levně pionýra, maximálně do 20 km od Horní Dolní*. Statistice účastníků internetových aukcí však mají vesměs kladné zkušenosti a mnohdy je Ebay nejjednodušší cesta, jak se dostat k věci, jež v daném regionu není běžná. V mém případě jsem navíc pochopil nad očekávání úspěšně. V popisu aukce stálo, že motocykl má vadnou kliku. Nu což, řekl jsem si, zvládl jsi už horší věci. Díky tomu však nebyl o daný kus velký zájem, příhozy se držely u země, a tak konečná cena byla celkem výhodná.

Po „vykostění“ motoru jsem shledal ke svému milému překvapení, že je v bezvadném stavu, lehce zajetý. Stav zhruba odpovídal třiceti tisícům na tachometru. Jediný viditelný problém bylo lehce zalapovatelné přídření ve válci. Po dalším



Scrambler jako „fun bike“, řečeno moderní terminologií

zkoumání se vyjevila příčina. Několikaletou odstávkou motocyklu byl zalepený zpětný ventil olejového čerpadla a to pak dávalo nízký tlak. Když v Německu před uveřejněním v aukci zkoušeli scramblera rozjet, dali sice čistý olej, ale to bylo tak vše. Po nastartování se začal píst kousat, nutně musel vydávat hrůzné zvuky, které prodávající mylně vyhodnotil jako klikovku po smrti. Na opravu byla potřeba trochu petroleje a lapovací papír. Přímo ukázkový důvod, proč nemám rád nedočkavé a unáhlené startování motorů, o jejichž původu a stavu nic nevím. Rozborka a sborka zase tolik času nezabere a rozhodně se vyplatí. Zde naštěstí nebohý stroj dlouho netrápili, takže nedošlo prakticky k žádným škodám, ale chybělo málo a tento „hurá start“ se mohl prodražit!

S motocyklem jsem dostal také složku s kopiemi všech dokladů týkajících se jeho historie. Od roku 1971 si jezdil po Itálii, kde vystřídal dva majitele. Na jaře 1983 jej dovezla do Německa tehdy dvacetiletá slečna s kouzelným jménem Cordula Elizabeth Ilona Richter. Uznejte sami, že něco takového nemohlo zůstat ladem. Proto jsem „kejvačku“ na počest předchozí majitelky pokřtil jménem Cordula.

Ducati power

Tímto reklamním sloganem jsou charakterizovány „dukny“ z počátku sedmdesátých let. Tak se na tu sílu podívejme: Ducati Scrambler má z 248,6 cm³ 17,5 HP při 7200 ot/min. Je o 16 mm podčtvercový (74 × 57,8 mm). Přitom je to prostá italská „kejvačka“, stroj určený pro běžnou každodenní službu. Na reklamách bývá zobrazen lesník, jak s flintou jede na čekanou, či „zlatá mládež“, dovádějící na lesní mýtině...

Musím říci, že celkově mě Ducati



Ducati Scrambler 250 představuje elegantnější, spolehlivější a výkonnější ekvivalent k tolik rozšířeným kývačkám



Dnešní doba již naštěstí poskytuje větší možnosti výběru než z omezené nekvalitní nabídky socialistického sektoru. Proč se tedy nerozhlednout za hranicemi a nezvolit zajímavější stroj? Třeba Ducati Scrambler 250...

Scrambler velmi mile překvapil. Po pár tisících ujetých kilometrů o něm nemohu říci nic negativního, i přesto, že se snažím být nezájatý a objektivní. Je vidět, že si označení „legenda“ vsutku zaslouží. Ponejprv jsem k němu, jakožto k dvěpade z přelomu šedesátých a sedmdesátých let, přistupoval trochu s rezervou, přece jen, tu jawu máme v sobě zažitou všichni. Nicméně, velmi rychle jsem poznal, že jízdní vlastnosti, výkon apod. jsou někde jinde.

U rámu je znát původ ve sportovních modelech, jelikož motocykl perfektně vede, bez náznaku nejistoty či neklidu. Scrambler přeci jen není žádný sprinter, nejvíce mu svědčí klikaté okresky. Překlápění ze zatáčky do zatáčky, nejlépe pod plynem, si jezdec opravdu užívá. Když si jen vzpomenu na „gumovou“ vlnící se jawu...

Ve vyšších rychlostech pak přijde vhod tlumič řízení, ač je jen prostý třecí. A propos, rychlost, oblíbené téma. Nejvíce jsem ze scramblera vymáčkl skoro 130 km/h, měřeno tedy dle tachometru na stroji, který je však celkem přesný. (Výrobce udává maximálku 105 km/h.) Došlo k tomu omylem, když jsem si usmyslel „udělat“ kolegu motocyklistu a teprve při předjíždění s hrůzou užírl nápis na jeho kapotě „XJ 900“. Dokončit manévry však bylo věcí cti, i když asi chudák nevěřil svým očím. V tomto



Na titulu: Ač má Ducati Scrambler, řečeno moderní terminologií, blízko k enduru, na silnici si vede velmi zdatně

kalupu se „dukna“ již chovala poněkud nervózně, avšak motor spokojeně vrčel někde v sedmi tisících.

Na tomto místě bych doporučil případným kolegům zvětšit řetězové kolečko na motoru o jeden až dva zuby. Tedy, pokud nemíníte jezdit v terénu či ve dvou. Chod motoru se zklidní, zbytečně tolik netočí, cestovní rychlost mírně stoupne a jízda je tak příjemnější. Stroj má stále dostatek síly i na pátý rychlostní stupeň.

Brzdy u dvěšpadesátky jsou, jak již bylo zmíněno, klasické dvoupaknové jednodřívové. Přesto vykazují poměrně slušný brzdňý účinek. Měl jsem možnost vyzkoušet Condor 350, motocykl obdobné koncepce dodávaný švýcarské armádě, který má o trochu větší průměr bubňů. Subjektivní pocit byl, že brzdím kotoučem. Opět se mi zas neodbytně vkrádá srovnání se stroji tuzemské provenience...

Scrambler svižně akceleruje, takže jsem kupříkladu hladce ujel, aniž bych se o to nějak výrazně snažil, kamarádovi na moderním skútru stejného obsahu, což ten dobrý muž poněkud nelibě nesl. Řazení je přesné, jednotlivé stupně jasně rozpoznatelné, jen vyžaduje trochu razantnější přístup. Prostě tradice – kdo zná soudobé motocykly Ducati, jistě pochopí. Ostatně, celý stroj je stejně příjemně tuhý, včetně kupř. ovládání spojky.

Motor se díky podčtvercovému poměru vrtání a zdvihu opravdu radostně vytáčí. Kolem čtyř tisíc má režim „touring“, od pěti přechází na „sport-touring“ a v šesti začíná „sport“. Přitom je až překvapivě pružný. Mám několikaleté zkušenosti s moderním velkoobsahovým jednoválcem (Cagiva River 600), který si podtočení motoru nenechal vůbec líbit a důrazně protestoval „mlácením“. Chtěl zkrátka točit, točit, točit... Scramblera lze z nízkých otáček rozpohybovat i na pětku, aniž by cokoliv namítal. Mechanicky je motor velmi tichý, zvláště



Motor Ducati s královskou hřídélí je nepochybně umělecké dílo

pak královská hřídél mě potěšila kultivovaným projevem. S tímto typem motorů jsou v našich končinách zkušenosti hlavně z Jawy 500 a je až s podivem, co se z těch strojů občas line za zvuky.

Takřka žertovným dojmem působí elektrika. Tedy, do té doby, než si člověk uvědomí její funkčnost. Přesněji řečeno, neuvědomí, neboť o ní vůbec neví. Zatímco tuzemská veteránfora jsou plná tklivých témat o nefunkčním dobíjení, neseřiditelných relé, montáží Vape atd., boloňský strojek má toliko pod sedlem malou hliníkovou skříňku. Zvědavost mně nedala a otevřel jsem ji. Zbytečně, není tam nic k vidění, pouze jakási kostka hmoty, do které jsou zalaty polovodiče. Jednoduché, účinné, bezúdržbové... Připočteme-li k tomu ještě alternátor běžící v olejové lázni pod levým krytem primáru, omezuje se nám servis toliko na občasnou kontrolu kontaktů rozdělovače s odstředivou regulací automobilového typu, uloženého pod víčkem na pravé straně karteru. Zblbnut kvalitními komponenty socialistického sektoru



Tachometr do 180 km/h působí přehnaně optimisticky. Lampa Aprilia je známá i z některých československých motocyklů. Zatímco u nich je dodnes považována za něco exkluzivního, „venku“ jde o běžný díl, jenž lze i zcela nový koupit za výrazně nižší ceny než v ČR

jsem zprvu odmítal tomuto zařízení uvěřit. Po připojení ampérmetru se ukázalo, že spotřebu pokrývá již při zvýšeném volnoběhu a plně dobíjí někde od tří a půl tisíc. Takže jsem osadil do světel silnější žárovky, vesele svítím a na nějaké dobíjení jsem zcela zapomněl.

Co se týče spolehlivosti, nemohu opět udělit jiné než kladné hodnocení. Doposud jsem neměl sebemenší problém. Stačí vytáhnout stroj z garáže, pustit benzín, přitáhnout páčku sytiče a bez jakýchkoliv „rituálů“ jednou šlápnout na startpáku. Dokonce ani „cupovací čudlík“ karburace DellOrto nemá!

Zvuk, který se počne linout z výfuku, nemůže nikoho s motocyklovým srdcem nechat chladným. Zvláště pak při krátkém otevřeném provedení tlumiče, který, v souladu s „ducati“ tradicí již od dob Cúcciola, evokuje objem minimálně o dvě třídy vyšší.

Ačkoliv Ducati Scrambler není určený pro velké cestování, delší trasy s ním lze ale hravě zvládnout. Posez je pohodlný, přirozený, vzpřímený; pozice jezdce v těžišti stroje a také trochu vyšší stavba podvozku spolu s kvalitním pérováním Marzocchi přispívá k cestovnímu komfortu. Sice mě po ujetí 250 km při srazu italských motocyklů „Italmoto 2009“ trochu bolela záda, ale, jak jízlivě poznamenal kolega, bude to spíše věkem (řidiče, nikoliv stroje).

Pokud bych měl vyřknout nějaké resumé, musím konstatovat, že Ducati Scrambler je po všech stránkách kvalitní motocykl – pohodlný, spolehlivý, snadno ovladatelný i dostatečně výkonný pro dnešní provoz. Snad jedinou komplikací by mohlo pro některé jezdce představovat řazení „po anglicku“, tedy brzda vlevo, řadička vpravo a jednička nahoru. Osobně jsem si však na toto obrácené uspořádání rychle zvykl a mohu scramblera případným zájemcům jen doporučit.



Podsedlové brašny jsou jedním z charakteristických prvků pro Ducati Scrambler. Krátký otevřený tlumič výfuku mu pak dodává důstojný hlas



Řadící automat je umístěn pod zadní polovinou pravého víka karteru. Pro přístup k ovládání řazení není třeba pūlit motor, ani jej vysouvat z rámu. Přesné seřizení kroku děje se pak zvenčí šroubem pod řadícím pedálem

Cizák nebo našinec?

Pro zajímavost, můj Scrambler stál asi jako dvě Jawy 250. Ono by to přibližně i odpovídalo; součet výkonu dvou jaw rovná se jedné ducati. Vezmeme-li však ke srovnání tuzemskou modlu Jawa Californian, výsledek bude obzvlášť pikantní. Nikdy jsem nepochopil, co na ní kdo vidí. Vždyť je to jen obyčejná kývačka se zvednutými výfuky. Leč za cenu scramblera bych „califa“ ve stejném stavu těžko pořídil. To už bychom se blížili cenám sportů, což je docela tristní. Nebudu se opět (marně) pouštět do úvah, zda stroje těchto ročníků jsou či nejsou veterány. Ostatně tuhle „kejvačku“ také nepovažuji za pravého veterána, avšak líbí se mi coby sváteční klasický dvoukolák pro nedělní vyjížďky, podobně jako mnohá jiná „havěť“ z těchto let. Tedy, když už takto „moderní“ motocykl, nechtělo by se to občas přeci jen porozhlédnout po jiných značkách, než neustále zaprděné lpět na předražených, zhusta zbastlených, jawách a čízách, o jejichž kvalitách se dá úspěšně pochybovat?

Ducati Forever!

Vojtěch Švarc

Ducati Scrambler 250, r. v. 1971

Motor: čtyřtákní vzduchem chlazený jednoválec ventilového rozvodu OHC královskou hřídelí, objem 248,5 cm³, vrtání 74 mm, zdvih 57,8 mm, výkon 17,5 k při 7200 ot/min, kompresní poměr 9,2:1, válec a hlava z hliníkové slitiny s litinovou vložkou

Karburace: DellOrto VHB26B

Zapalování: dynamobateriové, řízení předstihu odstředivou regulací, dobíjení alternátorem s elektronickou regulací

Převodovka: pětistupňová, monobloková, se společnou olejovou náplní s motorem

Spojka: mokrá, vícelamelová

Rám: otevřený trubkový, přední vidlice Marzocchi s hydraulickým tlumením, zadní teleskopy s dvojčinným hydraulickým tlumením nastavitelné ve třech úrovních, tlumič řízení, brzdy klasické jednoklčové, průměr vpředu 180 mm, vzadu 160 mm, pneu vpředu 3,50-19, vzadu 4-18

Výbava: tachometr a otáčkoměr Veglia, reflektor Aprilia, podsedlové brašny

Váha: 125 kg

Spotřeba: 3,2 l/100 km

Maximální rychlost: dle převodů 105–128 km/h