Stanley Woods och hans Moto Guzzi 1934

Jörgens

# DUCATI 750 GT

**KORT MODELLHISTORIK**

**Våren 1970 blev Ducatis chefskonstruktör Fabio Taglioni klar med hur märkets första V-twin skulle se ut och med tillkomsten av 750 GT-modellen skapades något som alltsedan dess har fått närmast ikonstatus. Men först i juni 1971 kunde man köpa sin 750 GT.**

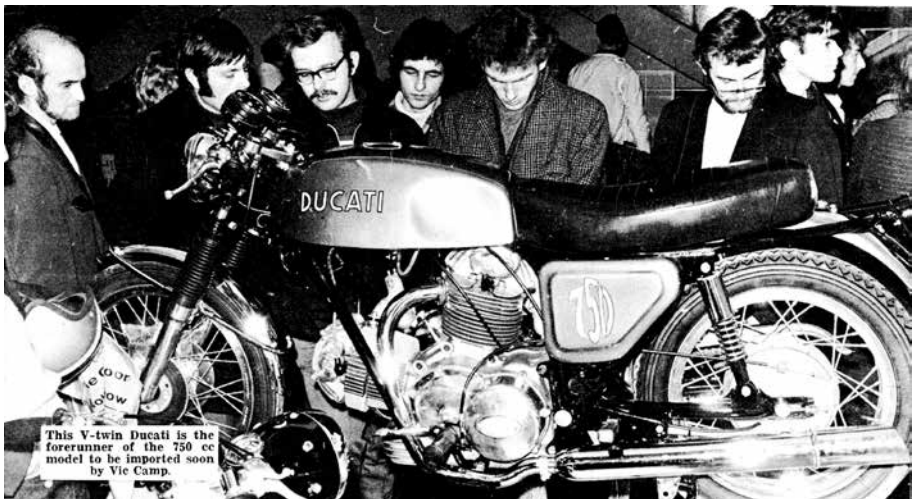
Ducati Apollo 1260cc 1963

Närbild på Apollons motor

Taglioni anställdes redan 1952 inom företaget och hans första bidrag blev en 100cc single med överliggande kamaxel, den s.k. Marianna. Drivningen av kamaxeln skedde via koniska kugghjul (bevel-gears) som t.ex. också Norton Manx hade. Inför roadracingsäsongen 1956 byggde man en 125cc GP-racer med desmodromisk styrning av ventilerna, något som därefter har kommit att bli synonymt med Ducati.

Men 1970 var det alltså dags för Ducatis första V-twin. Nu var det i och för sig så att man redan tidigare, närmare bestämt 1963 och på öns-

**Ducatin var publikdragande vid Olympia Motorcycle Show i London i januari 1971**

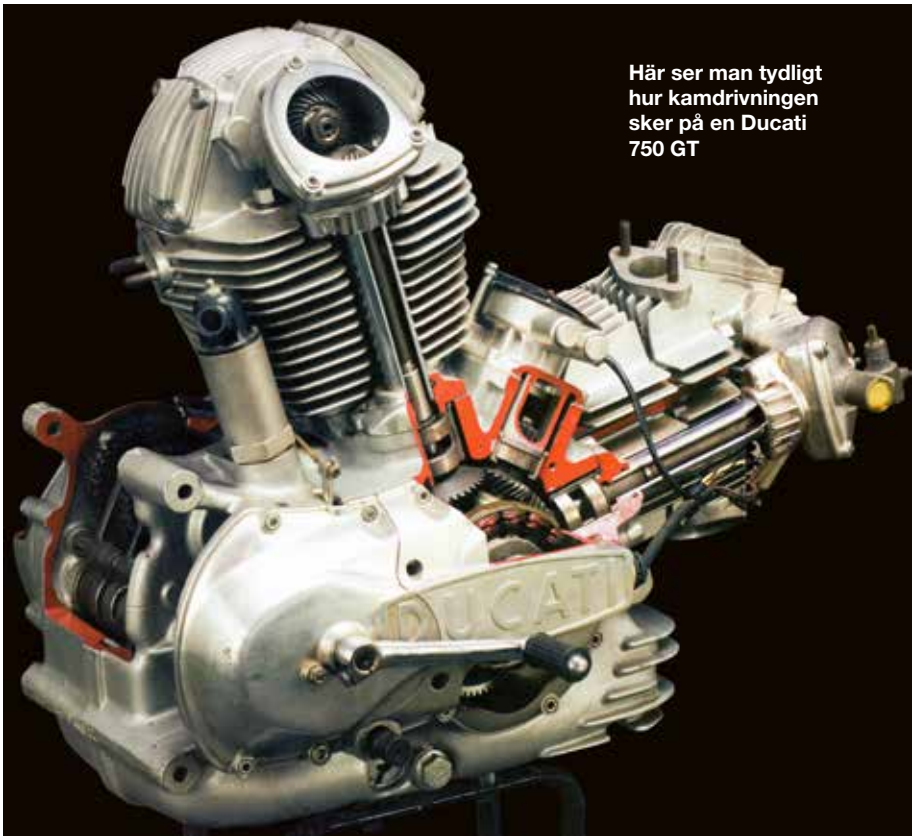



kemål från den amerikanske Ducati-importören, hade byggt en V-fyra på 1260cc som var tänkt som en konkurrent till Harley-Davidsons polismotorcyklar. Den kallades Apollo, men stannade bara på prototypstadiet. Jag kommer ihåg när den presenterades i MC-Nytt, men tyckte den såg groteskt klumpig ut. Om man bortser från att den här maskinen var fyrcylindrig så hade den dock den vinkel mellan cylindrarna, 90 grader, som sedan har blivit märkets kännetecken.

Inspirationen till Ducatis V-twin lär Taglioni ha fått från den 500cc Moto Guzzi som irländaren Stanley Woods bl.a. vann Senior TT med på Isle of Man

**Jörgens 750 GT i fyndskicket - med bensintanken i italienska färger**

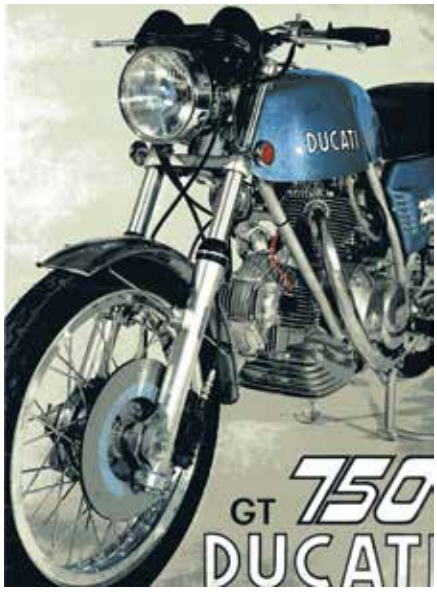
1935. Stanleys V-twin hade 120 graders vinkel mellan cylindrarna, men Taglioni bedömde att den bakre cylindern skulle få ännu bättre kylning med 90-graderslayouten och dessutom maximal balans med obetydliga vibrationer. Den desmodromiska ventilstyrningen kom på Ducatis landsvägshojar redan 1968, men 750 GT hade konventionella ventilfjädrar och två ventiler per cylinder; 40 mm för insug och 36 för avgas. Ventiljusteringen sköttes med shims. Borrning och slaglängd var 80 x 74,4 mm, totalt 748cc. Kompressionsförhållandet var 8,5:1 och växellådan innehöll fem växlar. Till en början var maskinen försedd med två spansktillverkade Amal 930 Concentric-förgasare; senare italienska Dell´Orto. 55 hkr vid 7800 v/min angavs i prospekten, men topphastigheten låg närmare 180 km/tim än de nästan 200 som fabriken uppgav. Lite på den optimistiska sidan, alltså, men alls inte ovanligt. Maskinen var enbart försedd med kickstart, men från 1972 gick det att få motorn med startmotor, men den var tung och heller inte särskilt effektiv och blev aldrig populär.




**Här ser man tydligt hur kamdrivningen sker på en Ducati 750 GT**

Parallellt med den tidiga utvecklingen av 750 GT-modellen arbetades det också med en 500cc GP-racer med desmodromisk ventilstyrning. Ramen, i krommolybdenstål, till denna maskin konstruerades av den kände rambyggaren och sidvagnsföraren Colin Seeley i England och många av de lösningar som då kom fram återfanns sedan på GT-modellen. Med nödvändighet kom hjulbasen att bli väl tilltagen med V-twinmotorn liggande

Ännu en broschyrbild och med samma färgsättning som på Jörgens 750 GT




En av de tidigaste försäljningsbroschyrerna på 750 GT

MC-Nytt:s majnummer 1971 hade 750 GT:n på omslaget

Här är ramen på hjul efter lack och motorn klar att återmontera

i längsled i den nya ramen, ett handikapp i snäva svängar, men vägegenskaperna och stabiliteten i de högre farterna blev utmärkt. Fjädringskomponenterna var såväl fram som bak från Marzocchi och framgaffeln var under de första åren en 38 mm s.k. "leading-axle", där hjulaxeln sitter en aning framför gaffelbenets centrum; 1974 blev det dock Cerianigafflar med centralt placerad hjulaxel och Brembo-ok eller Marzocchi med Scarab-ok. Lättmetallfälgarna från Borrani, 19 tum fram och 18 bak, höll nere den redan låga vikten ytterligare. 1974 byttes dock dessa ut mot kromade stålfälgar från Radaelli. "Ljuddämparna" var inledningsvis av fabrikat Conti, men 1974 monterades det istället Lafranconi. Hastighets- och varvräknare var först engelska Smiths, men från 1973 också italienska Veglia.

Dynan på väg tillbaka till ursprungsskick

Strömförsörjningen sköttes av en 150 watts alternator.

När en förproduktions Ducati 750 GT visades upp på Olympia Motorcycle Show i London i januari 1971 hade den två mindre bromsskivor fram, men i produktion fick den en större enkelskiva från engelska Lockheed. Bak satt det ett

Jörgen varmkör sin Ducati - underbart ljud!

åtta tums Grimeca-nav. Ja, sedan blev ju den här modellen pappa till en hel dynasti av Ducati V-twins så det är kanske inte så konstigt att Fabio Taglioni ansåg 750-modellen vara den bästa av de modeller han hade designat.

**Jörgens 750 GT**

Ducatins två senaste ägare, före Jörgen, fanns i Oskarshamn och dessförinnan i Filipstad, men ursprungligen har den importerats begagnad från Österrike (de såldes ju inte här som nya p.g.a. svårigheterna att typa modellen när bromsen satt på fel sida). Den var komplett och i hyfsat skick när Jörgen köpte den 2012, så det var inga oöverstigliga problem för en duktig renoverare som Jörgen att få den i det toppskick den nu är. Jörgen har för övrigt varit i kontakt med förste ägaren i Österrike som har bekräftat den ur-

Bensintanken efter lack, men före montering av tankdekaler

En av de ”egensnickrade” Marzocchi-stötdämparna

sprungliga färgsättningen. Motorn krävde inga större ingrepp, men lite smått och gott fick göras i övrigt. Och så krävdes det ju en hel del letande efter originaldelar runt om i världen.

Framgaffeln som hade axelinfästningen i centrum är bytt mot en i originalutförande, med s.k. leading-axle. Bytta är också förgasare, avgasrör, hastighets- och varvräknare och en mängd eldetaljer. Även rätt bromsskiva och bromsok är funna. De bakre stötdämparna är ”hemmabygge” och har kortats c:a 15 mm för att bli kopior av original Marzocchi-dämpare. Hjulen har omekrats med nyförzinkade ekrar och naven polerats upp i samband med detta. Alla fästförband är nyförzinkade och reglagen på styret är numera i originalutförande. Sadeln har fått förbättrad stoppning och sedan klätts om med ett nytt sadelöverdrag och fått kromlister. Slutligen har ram, bensintank och sidokåpor fått ny lack.

Resultatet? Ja, visst är det en otroligt vacker hoj, det tycker i vart fall jag. Man kan naturligtvis ha synpunkter på den orangea metalflake-lacken, men det här var ju högsta mode i 70-talets början och förtar ju knappast helheten. Själv har jag länge suktat efter en Ducati 750 GT eller varför inte en 900 SS, det måste jag tillstå, men eftersom erforderliga medel saknas får jag nog nöja mig med att beundra andras hojar och det är inte så dumt det heller!

**MALKE**

Den nyanskaffade gaffeln, bromsskivan och bromsoket

Visst är Ducatin läcker även bakifrån?