



**Zatímco ve městě dostanou tvá zá-
pěstí zatěžkávací
zkoušku a tvoje po-
zadí pozná středo-
věk, na prožité hrůzy
zapomeneš hned při
první návštěvě okru-
hu. Tam se z tebe sta-
ne nemilosrdný lovec
ostatních superspor-
tů, kterým již v boxech
rachot spojky nazna-
čí, že dnes není jejich
šťastný den.**

Desimodir

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	2 x 347,-Kč
Blinkr přední/zadní	430,-/430,-Kč
Páčka brzdy	726,-Kč
Páčka spojky	726,-Kč
Pístní sada	9 351,-Kč
Přední světlo	13 000,-Kč

Zadunění ducatiho supersportu se ozvalo poprvé před deseti lety, kdy byla podle Itálii ta pr-
vá chvíle představit zmenšeninu větší

i výfuky s větším průměrem, k nim
naladěný čip, takže pod zadkem bylo
nejen 103 koní, ale navíc jsi najednou
byl pořádně slyšet. V devadesátém
osmém přišel
čas vystřídat
SPéčko
verzí SPS,
která měla
vzadu péro
od Öhlins
a vepředu
plnoplovoucí
litinové kotouče,
které měly na životnost svůj vlastní
názor a po sezoně si je mohl většinou
vyhodit. Ve dvouválci se objevila lehčí
klika, titanové ojnice a výsledkem byly
další tři koně navrch.

**Držet motor naho-
ře byla fakt super
zábava, i když nevím
jestli se stejně dobře
bavil i policejní radar**

i na přední vidlici a vloni se začala
do motoru montovat odlehčená klika.
Biposto se až do roku 2000 vyrábělo
jen s drobnými změnami a jako příklad

může posloužit
změna regulá-
toru dobíjení za
japonský výrobek,
a to v devade-
sátém osmém.
Před čtyřmi lety se
továrna rozhodla
vyrábět stroje
ve třech verzích,

konkrétně základní 748 (v podstatě
ošukbané a zlevněné Biposto), 748 S
(stejný motor, ale pětipaprsková kola
a nastavitelný úhel krku řízení) a do
třetice 748 R. Konec výroby zaklepal
na dveře předminulý rok, kdy byla
v Mnichově představena 749, k níž
letos přibyla verze R s výkonem 116
koní.

Menší, ale použitelnější

I když sedmpade vypadá úplně stejně
jako 916ka, jak otočíš plynem, hned
poznáš, že máš v rámu menší objem.
Vespod tě nic brutálně nenakopne,
ale výkon začne využitelně narůstat
a musím říct, že se mi sedmpade zdá-
la o něco použitelnější, protože jsem



916ky.

Jako první
vyjela do světa
verze Biposto a po
pár měsících následovala
ostřejší verze SP prodávána
jedině ve žluté barvě a s jed-
nosedlem, držícím na duralovém
podsedláku. Odlišnosti se najdou
i v motoru, kde jsou na rozdíl od Bipo-
sta jiné vačky, zesílené ojnice a písty
zajišťující větší kompresi. K motorce
jsi navíc jako balíček štěstí dostal

Verzí nemálo

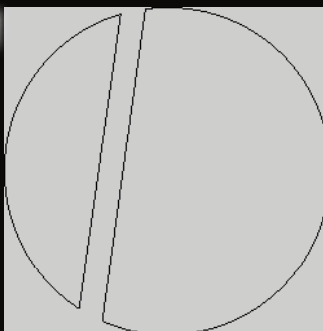
Aby sportovních verzí nebylo zbytečně
málo, vyřítla se před čtyřmi lety 748R.
Slidery pohřbívací aparát svištěl
po okruzích vybaven jinými hlavami,
opět písty s větší kompresí, vstřiko-
váním se vstříkem nad sacím hrdlem
a výrazně objemnějším airboxem. Aby
se pod nádrž vůbec vešel, bylo nutné
zčásti předělat rám a v převodovce
se zjevil železný antihopping. Po roce
fungování se logo Öhlinsů objevilo



Servisní údaje

U strojů do roku 97 se s tebou sem tam rozloučí regulátor dobíjení, což se dá v podstatě jednou pro vždy vyřešit výměnou za japonský regulátor, který se začal montovat v devadesátém osmém. Podle roku výroby se měnily i servisní intervaly, protože do šestadevadesátého přišel olej, filtr a ventilové vůle na řadu po pěti tisících. U novějších aparátů se interval prodloužil na dvojnásobek, a co se nemění, je interval rozvodových řemenů, který je buď 20 tisíc nebo dva roky, podle toho, co přijde dřív. U sportovních verzí je lepší při sportovnějším používání řemeny vyměnit již po desíti tisícovkách, aby ses vyhnul nepříjemnému setkání ventilů s pístem. Při montáži laďáku bys neměl zapomenout na čip, protože 748 je díky menšímu objemu víc náchylná než například 916 a výskyt propadů ve výkonu by tě zřejmě neminul.

avvec



si nemusel tolik hlídat plyn. K dispozici je taky o pár tisíc otáček výš a držet motor nahoře byla fakt super zábava, i když nevím, jestli se stejně dobře bavil i policejní radar. Pérování dává jasně najevo, že chce na okruh, kde se taky nejlíp projeví jeho kvality. Ve městě si moc zábavy neužiješ, na zápěstí leží dost váhy, sedlo ti dělá ze zadku tatarák a přejíždění kostek je taky dost adrenalinový sport. V první zatáčce s lepším povrchem začíná ale mašina cenit tesák a ultrastabilní kon-

strukce ti dovolí prohnat desmostroj zákrutou nečekaně rychle. Pérování přefiltruje nerovnosti rychlosti blesku a tlumič řízení ti dovolí bez obav o čistotu trenek vyřítit se ven s plynem na dorazu a desíty tisíci na otáčkoměru. Pérování eSPéček a dalších přístřehných verzí se projeví hlavně na okruhu, v provozu se málokdy najde úsek, kde bys poznal jeho kvality a spíš budeš nadávat na teror, než by sis užíval. Přední brzdy dokážou držet krok s motorem, ale kdo nestíhá, je zadní kotouč, kde pomůže jen síla, případně ještě větší síla.



Pověst motocyklu

- zmenšenina legendární 916
- verze SPS má zadní centrální Öhlins
- v roce 2002 motorku vystřídal model 749
- výkon plynule narůstá a je využitelný
- kvality okruhu sportovnějších verzí se projeví až na okruhu
- konstrukce je ultrastabilní
- ve městě nejde o nic pohodlného
- aby začal zadní kotouč brzdit, musíš použít velkou sílu
- do roku 1997 se objevovala závada regulátoru dobíjení, který byl posléze vyměněn za kvalitnější
- při montáži laďáku bys neměl zapomenout na čip

Technická data

Ducati 748 S,
r.v. 01

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený
	dvouválec do L, DOHC/4
objem	748 cm ³
vrtání x zdvih	88 x 61,5 mm
výkon	71 kW (97 k)/11000 ot./min.
točivý moment	73 Nm/ ot./min.
kompresní poměr	11,5:1
plnění motoru	vstřikování Marelli
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy	předu 2 kotouče Ø 320 mm,
	čtyřpístkové třmeny
	vzadu 1 kotouč Ø 220 mm,
	dvoupístkový třmen
rozvor	1410 mm
výška sedla	790 mm
pohotovostní hmotnost	196 kg
nádrže	17 l
cena	180 - 220 tisíc Kč (r. 98 - 00)