



Die italienische Firma Ducati mit Sitz in Bologna hatte sich bereits auf dem Gebiet der Elektromechanik einen guten Ruf erworben, als sie 1947 den 48cm³-Kleinmotor Cucciolo vorstellte. Dieser Hilfsmotor wurde zu einem echten Verkaufsschlager. 1947-48 fanden über 600.000 der ersten, T1 genannten Serie des kleinen Viertakters einen Abnehmer. 1949 ersetzte Ducati den T1 durch das Modell T2, von dem pro Tag 250 Stück produziert wurden. Die Weiterentwicklung ging bis zum T3 mit 60cm³. Bereits 1948 sorgte der kleine Motor in Monza für Rennerfolge in der 50cm³ Klasse. Der Siegeskurs der als Ducati 48 bekannten Maschine hielt an. 1952 stellte Ugo Tamarozzi mit einem Schnitt von 80,536 km/h einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord auf.

1953 brachte Ducati neben den Hilfsmotoren eine 98cm³-Maschine in den Handel. Sie war mit einem Einzylinder-Viertaktmotor, Ventilsteuerung über Stoßstangen und Kipphebel und einem Dreiganggetriebe ausgerüstet und erzielte eine Spitzengeschwindigkeit von 80 km/h. 1956 bereicherte das Werk sein Angebot um 125cm³-Modelle die in den Versionen TV und Turismo mit Höchstgeschwindigkeiten von 90 km/h und 85 km/h konstruiert wurden. Ende desselben Jahres folgten 175 cm³- Maschinen die in drei Versionen erhältlich waren: 12, 14 und 16 PS stark mit Höchstgeschwindigkeiten bis 130 km/h.

In den folgenden Jahren wurde die Produktion um verschiedene Modelle erweitert. Zu Beginn der 60er Jahre zählte Ducati bereits zu den führenden Motorradherstellern Italiens. Die Marke begann sich auch international durchzusetzen und konnte sogar im klassischen Motorradland Großbritannien Fuß fassen.

Es folgte die Diana mit einem Einzylindermotor und 250cm³, 19,5 PS bei 7550 U/min, Vierganggetriebe und einer Spitzengeschwindigkeit von rund 140 km/h. Die Ducati Monza war für den US-Markt bestimmt und dementsprechend ausgestattet. In der gleichen Hubraumklasse erschien die 250 GT mit 18,4 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 119 km/h sowie die leistungsstärkere Mach 1, die es auf 150 km/h brachte. Recht beliebt war der 48cm³-Motorroller Brio mit Dreiganggetriebe und Vollverkleidung.

1964 entwickelte Ducati im Auftrag der amerikanischen Firma Berliner Motor Corporation eine Maschine, die Apollo getauft wurde. Sie besaß eine 1260cm³ Vierzylinder-V-Motor sowie ein Fünfganggetriebe und hatte eine Leistung von 80 PS, in der Sportversion sogar 100 PS. Von der Neuentwicklung wurde letztlich nur ein Prototyp hergestellt, ihr Motor sollte jedoch als Vorbild für die später so berühmten Ducati-Zweizylinder-V-Maschinen dienen.

1965 war die italienische Firma bereits mit einer äußerst umfangreichen Modellpalette im Handel. 1969 ließ ein neuer Prototyp die Fachwelt aufhorchen: Die mit einem stehenden Zweizylindermotor mit einem Hubraum von 497cm³ und Fünfganggetriebe ausgerüstete Maschine hatte eine Leistung von 52 PS bei 6500 U/min und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von über 160 km/h.

Im Laufe der 70er Jahre kündigte Ducati ein neues Motorrad mit einem Zweizylinder-V-Motor an und handelte damit entgegen der damals weitverbreiteten Meinung, dass die Zeit des V-Zweizylinders vorbei sei und die Zukunft den in Reihenbauweise ausgeführten Motoren gehöre. Der neue Ducati-Motor war aus den 1964 mit der Apollo erworbenen Erfahrungen heraus entstanden. Die 750cm³-Maschine, ein wahres Juwel in Hinblick auf Fahrverhalten und Leistung, erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 194 km/h. Der Erfolg dieser Zweizylinder-V-Ducati in den USA fand auch in Europa seinen Widerhall, insbesondere nach dem Sieg von Paul Smart und dem Langstreckenrennen in Imola.

Die Modellpalette wurde bald um das Modell GT 860 erweitert, eine aus der 750cm³-Version abgeleitete Zweizylinder-V-Maschine, deren Motor obenliegende Nockenwellen und eine herkömmliche Ventilsteuerung besaß. Kurz darauf nahm Ducati mit der 900 SS eine Version der GT 860 mit desmodronischer Ventilsteuerung in das Angebot auf. Mit diesen beiden Modellen konnte sich die Firma auch einen soliden Marktanteil im Bereich der großen Hubraumklassen sichern.

