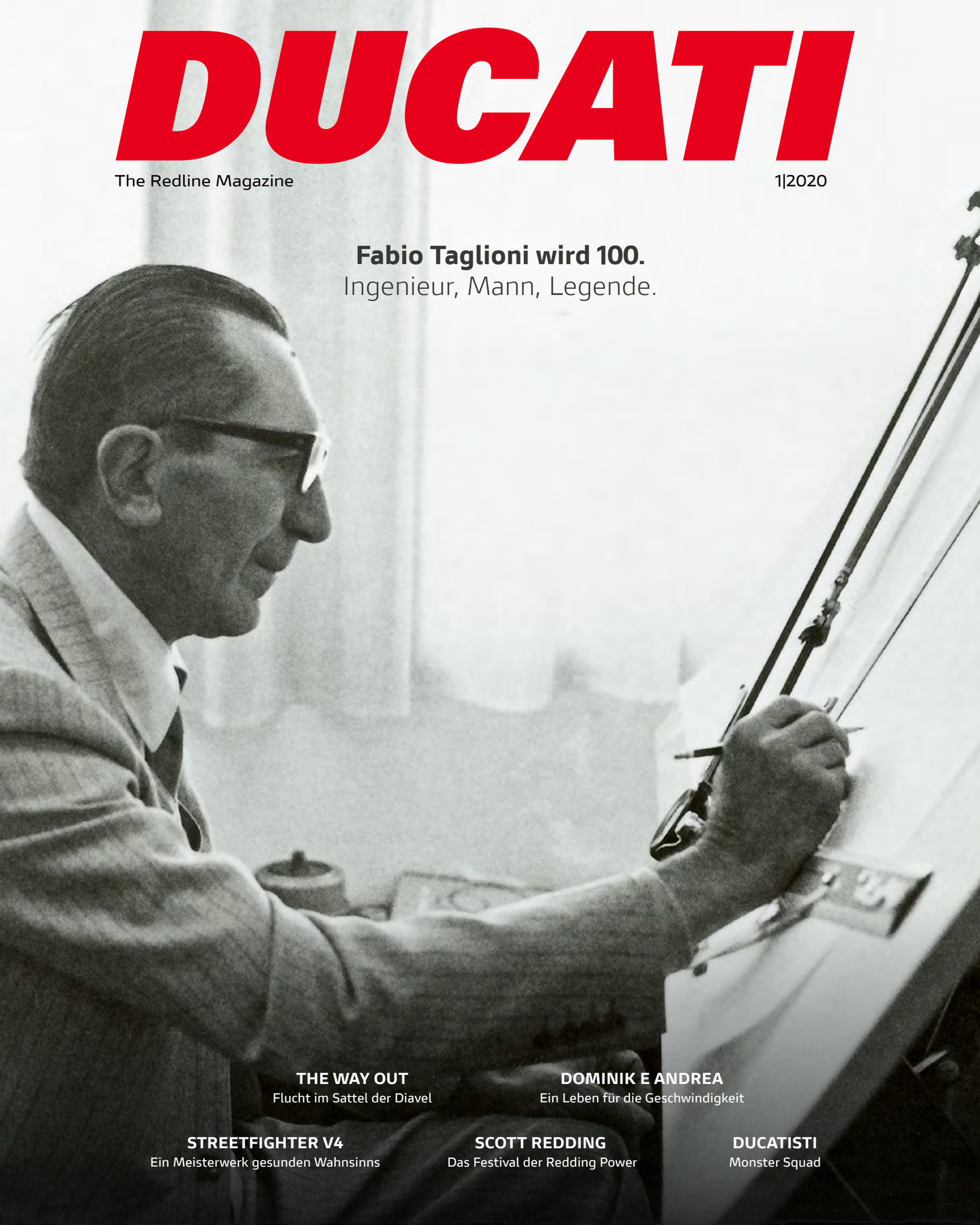
DUCATI

The Redline Magazine

1|2020



Fabio Taglioni wird 100.

Ingenieur, Mann, Legende.

THE WAY OUT
Flucht im Sattel der Diavel

DOMINIK E ANDREA
Ein Leben für die Geschwindigkeit

STREETFIGHTER V4
Ein Meisterwerk gesunden Wahnsinns

SCOTT REDDING
Das Festival der Redding Power

DUCATISTI
Monster Squad

12

53

71

97

109

135

147

151

ABENTEUER

India Dream Tour - Europe Grand Tour - Ducati E-Bikes

INNOVATION

Ducati Multistrada und Lamborghini Urus - 4Ever Multistrada - Eye Tracking

ERFAHRUNG

DRE-Welten - DRE Rookie - Leidenschaft DOC

FABIO TAGLIONI 100

Ingenieur, Mann, Legende.

GESCHWINDIGKEIT

Carl Fogarty: Mr. Milestone - Brit Rock: Scott Redding - Ducati China Panigale Cup - Domme & Dovi

STIL

Ducati-Rot - Massimo Vignelli - Diavel in NYC - Massimo Bottura - Streetfighter V4

DUCATISTI

Monster Squad - Alessio Bertallot

land of Joy

Maxime Richard - Custom Rumble - Icon Dark - Scrambler Concepts - 1100: Just PROs

Im Herzen des Himalaya



Das unglaubliche Spiti Valley



Sein Name ist Spiti, was „Land der Mitte“ bedeutet. Dieses wunderschöne Tal im nordöstlichen Gebiet des indischen Staates Himachal Pradesh ist von schroffen Bergen umgeben und mit kleinen Ortschaften und Klostern übersät. Ein unglaubliches Szenarium für eine Ducati Dream Tour, in dem Wunder, Abenteuer und Spiritualität miteinander verschmelzen. Um die Faszination einer tausendjährigen Kultur, eines unendlichen Sternenhimmels und einer Motorradroute zu erleben, die zu den spektakulärsten der Welt zählt. Eine Reise fürs Leben.

INDIA
Dream Tour



Tag 01
Shimla
31°6’16.5”N
77°10’24.3”E

Tag 02
Sangla
31°25’38.2”N
78°15’57.2”E

Tag 03
Tabo
32°05’42.1”N
78°23’17.1”E

Tag 04
Kaza
32°13’39.8”N
78°04’15.7”E

Tag 05
Langza
32°16’33.8”N
78°05’01.2”E

Tag 06
Nako
31°52’40.8”N
78°37’40.8”E

Tag 07
Delhi
28°38’32.8”N
77°08’44.5”E



Tag
01

Das Abenteuer beginnt beim Ducati Store in Delhi. Die Strecke nach Shimla ist rund 350 km lang. Wir gehen sie gemütlich an, und nach acht Stunden Fahrt erreichen wir das Hotel. Nach dem Check-in stärken wir Körper und Geist. Am Abend versammeln wir uns alle um ein Lagerfeuer, um uns zu entspannen und besser kennenzulernen.





Tag
02

In Shimla brechen wir früh auf, in Richtung Kinnaur, dem für seine in den Fels gehauenen Straßen berühmten Bezirk. Nach unserer Ankunft in Narkanda fahren wir zum höchsten Punkt der Region, Hatu Peak, über enge Wege, die uns ganz nach oben, bis zum Tempel bringen. Hier erhalten wir die Segnung für unsere nächste Etappe auf der NH22, die der ehemaligen Old Hindustan Tibet Road folgt. Die Straße nach Sangla schlängelt sich am Fluss Satluj entlang und ist durch ein kontinuierliches Aufeinanderfolgen von Panoramablicken geprägt.

Am späten Nachmittag erreichen wir den Campingplatz. Anschließend versammeln wir uns am Fluss, um eine Vorspeise aus Tee und Pakoda zu uns zu nehmen, ein schmackhaftes typisches Gericht aus Gemüse, das in einem Backteig aus Kichererbsenmehl frittiert wird. Am Abend gehen wir zu Fuß zum nahegelegenen Dorf Batseri, das als erster „moderner“ Ort der Region bekannt ist. Wir tauchen in das üppige Grün entlang des Flusses Baspa ein und beenden unseren Abend am Lagerfeuer.

Höhepunkt einer Erfahrung

Tag
03

Am Fluss Sutlej entlang macht der Asphalt immer engeren und holprigen Wegen Platz, bis wir uns auf einer der aufregendsten Straßen der Welt wiederfinden, in über 3.500 Metern Höhe, ohne Barrieren oder Geländer. Zum Mittagessen machen wir im Dorf Nako halt, auf der Panoramaseite des Sees. Dann fahren wir nach Tabo weiter, unserem Tagesziel, wo wir eine über 500 Jahre alte Mumie besichtigen, die sich auf völlig natürliche Art perfekt erhalten hat.

Mehr als nur Reisen



Tag
04

In Tabo erkunden wir am frühen Morgen die herrlichen Grotten, von denen man erzählt, dass die Bewohner des Ortes bis vor 30 Jahren in ihnen gelebt haben. Dann beginnt das, was wir als „den Tag der Kloster“ bezeichnen könnten. Wir besuchen das „Ajanta des Himalaya“, das vor über einem Jahrtausend gegründete Kloster von Tabo Chos-Khor. Es ist noch früh, und so können wir die Spiritualität der Morgengebete bewundern. Dann wagen wir uns zu einigen der am höchsten gelegenen Kloster in Dhankar vor, und fahren weiter in Richtung Kaza, der Hauptstadt des Spiti-Tals.

Tag
05

Aufbruch nach Hikkim, mit seinem am höchsten gelegenen Postbüro der Welt. Wir genießen etwas Maggi und Buttertee in einem traditionellen Baithak eines Hochland-Cafés. Auf der Fahrt nach unten machen wir in Langza halt, die für ihre Fossilien und die enorme, über 1000 Jahre alte Buddha-Statue aus Gold berühmt ist. Die Bevölkerung von Langza: 137 Einwohner.



Besuchen Sie die Website von Ducati und entdecken Sie die verfügbaren Ducati Dream Tours weltweit.



Tag
06

Unser Tagesziel ist Nako: Das Dorf ist für seine Lage als letzter Ort des Kinnaur bekannt, unmittelbar am Ausgang des Spiti-Tals. Wir essen an der Straße, und es ist ein ganz besonderes Mittagessen, weil wir es alle gemeinsam zubereiten. Nachdem wir Nako erreicht haben, fahren wir zum Aussichtspunkt, wo wir einen majestätischen Panoramablick über das ganze Tal genießen können. Nach einer angenehmen Fahrt durch das Dorf erreichen wir den Campingplatz. Wir verbringen einen entspannten Abend am Panoramasee, der von verschneiten Gipfeln umgeben ist.

Tag
07

Unser nächtlicher Stopp in Theog bietet uns einen herrlichen Blick auf die Berge. Nachdem wir Chail passiert haben, fahren wir in Richtung Ebene von Chandigarh weiter und anschließend nach Delhi. Wir sind wieder im Flachland, wieder in der Stadt. Neben den intensiven Geschmacksnuancen der fantastischen indischen Küche schenkt uns unser Abschlussessen einen sanften Anklang unvergesslicher Erinnerungen.

DUCATI

PRO-I PLUS
Electric Scooter

Ducati Motor Holding S.p.A official licensed product.





8.5” Wheels with Inner Tube

Battery 7.8Ah High Power

Up to 25km of Autonomy

Imported and distributed by MT Distribution THINK COMPLETE

Europa: die perfekte Reise





EINE MODERNE Grand Tour

Von Anfang des 18. bis Mitte des 19. Jahrhunderts war das Entdecken neuer Orte, Sprachen, Kulturen und Lebensstile das Ziel der jungen Aristokraten, die sich auf die sogenannte Grand Tour begaben. Eine mehrere Monate, manchmal sogar Jahre dauernde Entdeckungsreise der bedeutendsten Kunst- und Kulturschönheiten Europas. Auch für mich bedeutet Reisen meinen Horizont zu erweitern. Und eine moderne Grand Tour schien mir die beste Lösung, um eine Route zurückzulegen, die das Vergnügen am Reisen mit der Faszination für Geschichte und Kultur verbindet.



Auf Reisen mit Andrea Rossi, Enduro- und Ducati-Fahrer, Entdecker und Träumer



Mein Ausgangspunkt ist Antibes, ein Juwel der Côte d'Azur und Inspiration für zahlreiche Künstler. Das kristallklare Meer, die Farben der Altstadt und die Düfte der mediterranen Vegetation scheinen mich für immer auf dieser Art Halbinsel der Träume zurückhalten zu wollen. Doch die Lust, wieder in den Sattel meiner Multistrada 1260 S Grand Tour zu steigen, ist stärker als jede Versuchung. Die Wellen brechen sich an den Felsen links von mir, auf der Straße nach Cannes, wo ich die Riviera verlasse, vom „süßen Leben" Abschied nehme und jetzt auf das bergige Hinterland zufahre.





Jeder Ort bietet mir ein buntes Mosaik aus Landschaften, lächelnden Gesichtern und Geschmacksnoten



Von einem Land zum anderen, ohne Hindernisse und Barrieren. Wenn es ein Wort gibt, das diese Reise gut beschreibt, dann ist es das Wort „Freiheit“.

Von der Verdonschlucht über den Allos-Pass und den Col del la Bonette, den längsten asphaltierten Pass Europas, flankieren die Alpen meinen Weg wie strenge Wächter. Wie in einem Spiel der Kontraste, betont die Strenge der Berge die Herzlichkeit der Menschen, die dort wohnen, noch zusätzlich. An der Straße, in den Läden und auf den Märkten fühle ich mich durch diese Menschen wie zu Hause, und mich von den Spezialitäten ihres Gebiets verwöhnen zu lassen scheint mir die beste Art, ihre Gastfreundschaft zu erwidern. Mein Körper und meine Seele sind zufrieden, und so mache ich mich wieder auf den Weg. Vorher fülle ich jedoch die Seitentaschen meiner Multistrada mit lokalen Köstlichkeiten.



Wenn man die Schweiz hinter sich lässt und nach Deutschland einreist, ändert sich das Szenario nochmal. Jetzt bin ich nicht mehr von beeindruckenden Felsenbergen umgeben, sondern von einem spektakulären Wechsel aus üppiger Natur und malerischen Orten. Ich bin im Schwarzwald, mit seinen immensen Wäldern und seinen lebendigen Dörfern. Die sanften Hänge und die gefälligen Kurven dieser Straßen sind hervorragend geeignet, um das Panorama zu genießen und den Motor meiner Multistrada 1260 S Grand Tour auszukosten. Sie ist eine ideale Reisebegleiterin, die sich an alle Situationen anzupassen vermag: kraftvoll und sicher auf den Straßen außerhalb der Ortschaften, leicht und spritzig im Stadtverkehr, wendig und kühn beim Offroad-Einsatz.





Majestätische Berge, ruhige Flüsse und üppige Wälder verstärken die Faszination einer hochinteressanten Reise.

Nach einem Stopp im blühenden München, in Bayern, fahre ich über den Staller Sattel wieder nach Italien. Hier findet meine Grand Tour im Herzen Europas ihr Ende, nach einer Reise von über 1.500 Kilometern, durch fünf verschiedene Staaten. Und ich weiß nicht, ob es die Unmenge an Farben, Düften und Lächeln war, die mir begegnet sind. Oder die Freiheit einer Reise ohne jede Barriere, und Grenzen, die sich auf einfache Linien auf der Landkarte beschränken. Doch mir schien dieser „alte Kontinent" seiner Zeit weit voraus. Genauso wie meine Multistrada 1260 S Grand Tour.

Entdecken Sie die neue
Multistrada 1260 S Grand Tour.

Zu erkundende Wege

Ducati E-Bikes



Ducati-Stil auf allen Straßen und in jeder Umgebung: Enduro, All Mountain und in der Stadt.
Fahrfreude, Agilität und Autonomie, um jede Strecke sicher und begeistert zu meistern.











Modernstes Design, natürliche Performance.
Alle Ducati E-Bikes stammen aus der Feder von Aldo Drudi, werden in Zusammenarbeit mit Thok E-Bikes entwickelt und in Lizenz von KP gebaut.

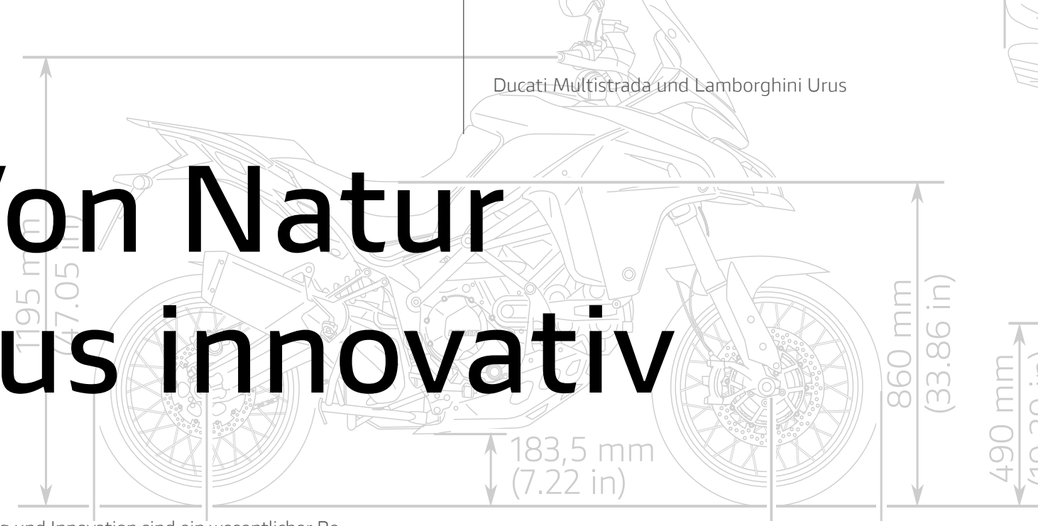
Das Angebot der Ducati E-Bikes wird um zwei neue Modelle und eine besondere Limited Edition des MIG-RR erweitert. Letzteres ist das im vergangenen Jahr eingeführte Enduro-MTB, von dem 50 (sofort vergriffene) Exemplare mit Öhlins-Aufhängungen, elektronisch gesteuerter Schaltung und Carbonfelgen gebaut wurden. Pure Performance, ohne Kompromisse. Dazu kommt das MIG-S, ein All Mountain-Modell mit sportlichem Charakter. Für alle, die ein in jeder Situation agiles und leistungsstarkes Bike mit Spaßfaktor suchen. Zu guter Letzt noch das E-SCRAMBLER: ein an der Scrambler-Welt inspiriertes Trekking-Bike mit hochwertigen Komponenten, das sich in der Stadt stilvoll und in aller Freiheit durch den Straßenverkehr bewegt.

Powered by Thok E-Bikes, einem auf Fahrräder mit Pedalunterstützung spezialisierten italienischen Unternehmen.

Entdecken Sie alle Modelle im Detail.

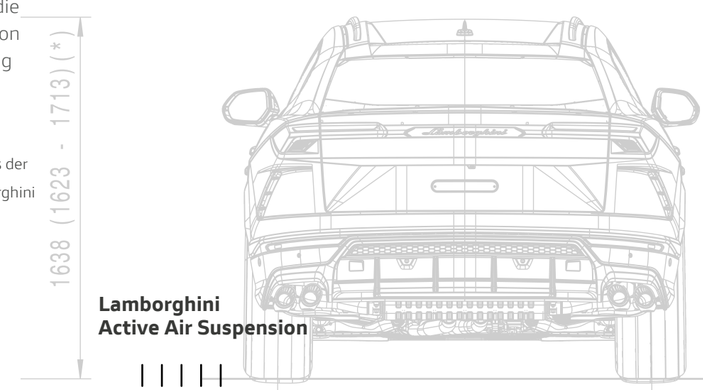


Von Natur aus innovativ



Leistung und Innovation sind ein wesentlicher Bestandteil der DNA von Ducati und Lamborghini. Beide Marken haben die Technologien im Rennsektor auf höchste Ebenen gebracht. Doch in den vergangenen Jahren kam der Impuls zu neuen ingenieurtechnischen Designlösungen auch von Fahrzeugen, die für extreme Konditionen entworfen wurden, wie die Multistrada und der Urus. Die technologische Entwicklung hat eine völlig neue Herangehensweise an die Fahrzeugdynamik bewirkt und eine Phase von „wilden" Innovationen ohne Gleichen in Gang gebracht.

Über die Küstenstraßen Sardiniens, mit den Highlights der Offroad-Technologien: Ducati Multistrada und Lamborghini Urus sind die Wegbereiter der Innovation.



Ducati
Electronic Suspension

Mit über 400 Parameterkombinationen, die der Fahrer über die Motorradschnittstelle problemlos auswählen kann, ermöglicht die elektronische Aufhängung eine praktische, intuitive und rasche Einstellung der Ducati und garantiert dem Fahrer damit in jeder Einsatzsituation die optimale Federung.

Lamborghini
Active Air Suspension

Das adaptive Luftfederungssystem des Lamborghini Urus ermöglicht es, das Fahrzeug je nach Straßenverhältnissen oder Fahrstil und in Abhängigkeit von den Präferenzen des Fahrers zu heben oder zu senken. Dies geschieht durch Einstellung des Fahrmodus über das hierfür vorgesehene Bedienelement auf der Mittelkonsole: den Tamburo-Schalter.

Die besten Technologien entstehen aus den schwierigsten Herausforderungen.

Immer bei der Arbeit, an neuen Konzepten und Technologien zur Steigerung der Offroad-Performance.

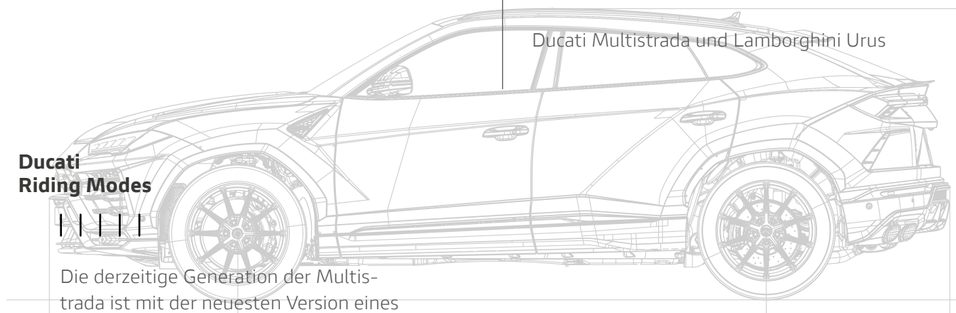


Ducati
Skyhook System

Das Skyhook-System übertrifft die traditionellen Systeme dank der konstanten Kontrolle des dynamischen Aufhängungsverhaltens und vermittelt so das Gefühl, an einem Haken im Himmel aufgehängt Motorrad zu fahren, immer stabil und im Gleichgewicht.

Lamborghini
Active Anti-Roll Bar System

Dieses System ermöglicht die volle Kontrolle des Rollwinkels, bis zur vollständigen Entkopplung der Aufhängung an derselben Achse, und garantiert damit sowohl einen ausgezeichneten Fahrkomfort auf nicht befestigten Straßen als auch einen bessere seitliche Beschleunigung in der Kurve.



Ducati
Riding Modes

Die derzeitige Generation der Multistrada ist mit der neuesten Version eines Systems ausgestattet, das 2010 mit der berühmten Kampagne „Vier Motorräder in einem“ eingeführt wurde. Der SPORT-Modus ist für erfahrene Motorradfahrer gedacht, die ihre eigenen Grenzen testen wollen. TOURING ist hervorragend für lange Distanzen mit maximalem Komfort geeignet. ENDURO garantiert die beste Offroad-Performance. URBAN bietet Wendigkeit und Sicherheit auch im Stadtverkehr oder auf nassen Straßen.



Lamborghini
Driving Modes



STRADA ist der Fahrmodus für höchsten Fahrkomfort und Sicherheit; SPORT für Wendigkeit, Ansprechverhalten und Spaß; CORSA für Präzision und maximale Leistung. NEVE garantiert einfaches und sicheres Fahren auch auf Untergründen mit geringer Haftung; TERRA bietet Komfort, Antrieb und einfaches Fahren im Gelände; SABBIA ist perfekt für sandigen Untergrund geeignet. Der EGO-Modus ermöglicht es dem Fahrer, Lenkung, Aufhängung und Antrieb in Abhängigkeit von seinen individuellen Präferenzen einzustellen.

An der Spitze der Innovationskette treiben Multistrada und Urus die Leistungsgrenzen nach oben und bereiten Wege, denen andere folgen werden.

Entdecken Sie alle Modelle der Multistrada-Familie im Detail.

Immer neue Ziele im Blick

4Ever Multistrada ist die neuste Errungenschaft einer Motorradfamilie, die immer für Überraschungen gut ist. Über sie berichten Marco Paradisi und Francesco Penazzo, der Field Quality Manager und der Head of Service bei Ducati.

Das Programm 4Ever Multistrada bietet vier Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung für alle bei Ducati-Vertragshändlern in Europa erworbenen Multistradas der Serie 2020. Eine große Leistung, die die Horizonte der Multistrada noch weiter ausdehnt und ihren Fahrern unbegrenzte Freiheit sowie unbesorgten Fahrspaß bietet. Ein neues Kapitel einer Geschichte der unentwegten Evolution von Materialien, Technologien und Entwicklungsmethoden, das die Zuverlässigkeitsstandards der Branche neu definiert und die Professionalität des Ducati-Fachpersonals auszeichnet - in Borgo Panigale wie im Rest der Welt..

Wie kam es zur 4Ever Multistrada?

Wir wollten allen zeigen, wie zuverlässig unsere Motorräder geworden sind, und wie viel uns daran liegt, den Erwartungen der Ducati-Fahrer gerecht zu werden. Jahrelang haben wir Verfahren, Technologien und Tests auf den Punkt gebracht, uns dabei immer ehrgeizigere Ziele gesteckt und enorme Ressourcen sowohl in das Produkt als auch in das Servicenetz investiert.

Welcher Motorradfahrertyp sind die Besitzer der Multistrada?

Sie sind leidenschaftliche Fans von Ducati, gleichzeitig aber auch sehr rational. Sie legen mehr Kilometer zurück als alle anderen – unter jeder Bedingung und in allen Ländern der Welt – und sind deshalb auch besonders anspruchsvoll in Bezug auf Qualität und Zuverlässigkeit. Und sie erwarten überall den-



Dir bleibt nur eins: An dein nächstes Ziel zu denken.

selben ausgezeichneten Service. Alle unsere Lieferanten müssen extrem hohe Standards erfüllen und werden kontinuierlich überwacht. Und dann hat jeder Markt seine eigenen Anforderungen, die an Faktoren wie Kultur, Umwelt und Gebrauch gebunden sind. Wir führen kontinuierliche Tests unter allen Umwelt-, Witterungs-, Straßen- und Höhenbedingungen durch. Und wir investieren auf globaler Ebene in die Fortbildung unserer Vertragshändler, sowohl auf technischer als auch auf zwischenmenschlicher Ebene, um unseren Kunden in allen Ländern der Welt dieselbe Betreuung zu garantieren.

Welches wird die nächste Errungenschaft der Multistrada sein?

Wir können nichts vorwegnehmen, aber es wird – wie immer, wenn es um die „Multi" geht – etwas sein, was Grenzen verschiebt und Standards neu definiert, nicht nur für unsere Branche. Denn das ist die DNA dieses Motorrads, unser ganzer Stolz, aber auch ein enormer Ansporn, immer das Beste zu geben.

Entdecken Sie alle Details der 4Ever Multistrada im speziellen Bereich der Ducati-Webseite.



Die Komfortzone weitet sich immer mehr aus. In alle Richtungen.

Ducati Motor Holding S.p.A official licensed product.

LOCMAN®
ITALY
PASSIONE ITALIANA

LOCMAN.COM

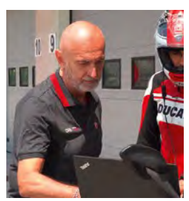


Den Super-Sehsinn trainieren

Zu erneuern bedeutet für Ducati nicht nur, technologische Lösungen einzuführen, die auf eine Verbesserung des Fahrerlebnisses mit dem Motorrad abzielen. Es bedeutet auch, die Beziehung zwischen Fahrer und Motorrad jedes Mal auf eine höhere Ebene zu heben. Und aus diesem Grund gibt es die Programme der DRE Academy, der offiziellen Fahrschulen von Ducati, die seit 2003 Tausende von Motorradfahrern auf der ganzen Welt ausgebildet haben. Und dank seiner Idee, die Lehrmethoden für den Motorsport zu erneuern, hat Nicola Antonelli, Riding Experience Manager bei Ducati, eine Zusammenarbeit mit Professor Giorgio Guidetti gestartet. Seine Erfahrung auf internationaler Ebene, in Kombination mit der Eye-Tracking-Technologie und der Beratung durch Profi-Fahrer von Ducati, haben zur Ausarbeitung neuer Lehrprogramme geführt, die in perfekter Übereinstimmung mit dem DRE das Vergnügen mit der Erweiterung der Fähigkeiten vereinen.

Professor Guidetti, warum ist es wichtig, den Sehsinn zu untersuchen?

Wenn wir uns bewegen, führen wir zwei verschiedene Augenbewegungen aus: bewusste und unbewusste. Letztere, die bei weitem überwiegende Mehrheit, bewirken die Sakkaden, kurze Momente der Blindheit, mit einer Dauer von rund 100 Millisekunden. Wir machen in etwa zwei unbewusste Augenbewegungen pro Sekunde, die insgesamt rund vier Stunden „Dunkelheit“ pro Tag verursachen. Eine Tatsache, die absolut nicht vernachlässigt werden darf, allerdings nur Eingeweihten bekannt ist. Und Illusionisten, die die Sakkaden-Blindheit für das Gelingen ihrer Zaubertricks ausnutzen.



Professor Giorgio Guidetti ist der Vorsitzende der Italienischen Gesellschaft für Vestibulogie und ein begeisterter Ducati-Fahrer.

Eine Verbesserung des Leistungs- und Sicherheitsniveaus für alle Fahrer ist das, woran Ducati am meisten interessiert ist. Die Ausbildung ist das wichtigste Mittel, um die Fähigkeiten und das Bewusstsein aller Motorradfahrer zu steigern, damit sie die schönen Seiten des Motorradfahrens voll auskosten und den Fahrspaß im Sattel genießen können.

Augen auf das Lernen Sie, die wirklich zählt.

Aus dem Zusammentreffen von Wissenschaft und Leidenschaft entsteht eine Forschungs- und Ausbildungsinitiative, die sich eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit der Motorradfahrer zum Ziel gesetzt hat.



Warum ist das so wichtig, im Bereich des Motorradsports?

Weil eine Optimierung der visuellen Wahrnehmung eine Steigerung der Umweltwahrnehmung und des Bewusstseins, der Streckenpräzision und der Leistungsfähigkeit bedeutet. Unsere Studie hat gezeigt, dass die optimale visuelle Strategie bei Profi-Piloten fast automatisch zur Anwendung kommt. Bei gleicher Strecke führen sie im Vergleich zu Hobby-Piloten eine wesentlich geringere Anzahl an Sakkaden-Bewegungen aus.

Können wir unseren Sehsinn trainieren, um unsere visuellen Fähigkeiten zu verbessern?

Eines der wichtigsten Resultate unserer Forschung ist tatsächlich, dass auch nicht professionelle Piloten durch eine geeignete Ausbildung und entsprechendes Training ihre Fähigkeiten verbessern und sowohl die selektive als auch die allgemeine Aufmerksamkeit steigern konnten. In Zusammenarbeit mit der italienischen Straßenpolizei haben wir Versuche durchgeführt, die zur Definition eines Trainingsprogramms geführt haben: 10-15 Minuten dauernde Übungen am Monitor, die zwei Wochen lang wiederholt werden, reichen aus, um die Sakkaden-Bewegungen auf die Hälfte zu reduzieren und damit die Leistungsfähigkeit auf der Straße merklich zu steigern.

Wie wichtig ist diese Zusammenarbeit mit Ducati?

Der erste Vorteil betrifft natürlich den wissenschaftlichen Aspekt. Dank Ducati können wir motivierte Motorradfahrer miteinbeziehen – sowohl Profis als auch Amateure – die sich freuen, uns dabei behilflich zu sein, die von uns erforschten Zusammenhänge besser zu verstehen. Und dann ist da der Stolz, ein komplett italienisches Team in der internationalen Forschung in eine Vorreiterstellung zu bringen. Dies gemeinsam mit Ducati zu tun ist für jemanden, der seit jeher ein Fan der Marke ist, eine absolut unbezahlbare Genugtuung.





Zu Anfang hatte das wissenschaftliche Forschungsprojekt mehr als 200 Teilnehmer, zu denen Profi-Piloten, Hobby-Piloten und Nicht-Motorradfahrer zählten.

Der Einsatz der Eye-Tracking-Technologie - in der wissenschaftlichen Forschung bereits bekannt - bei Fahrkursen auf der Piste, der Straße und Offroad jedoch neu, bringt Ducati bei der Ausbildung im Motorsportbereich an die erste Stelle.

Beherrschung der Technik und Bewusstsein im Sattel: Diese beiden Faktoren machen bei der Sicherheit der Motorradfahrer den Unterschied aus.

Die ganze Welt der DRE

Straße, Enduro und Straße: an jedem Ort, in jedem Gelände.

Die Leidenschaft wächst und wird größer, zeichnet neue Wege und überschreitet alle Grenzen. Die DRE-Kurse wurden 2003 mit Hilfe von innovativen und unterhaltsamen Programmen zur Perfektionierung der Fahrtechniken ins Leben gerufen. Heute sind sie auf fünf Kontinenten verfügbar, um Leistung und Sicherheit der Motorradfahrer in aller Welt zu verbessern. Gleich ob auf der Straße, oder Offroad, in den USA, Europa oder im Fernen Osten, an einem DRE-Kurs teilzunehmen ist dank der professionellen Trainer-Teams, der exklusiven Orte und der Möglichkeit, die neuesten Modelle aus dem Ducati-Angebot zu testen, immer eine unvergessliche Erfahrung. Doch das was die DRE zu einer wirklich einzigartigen Erfahrung macht, ist die Mischung aus Spaß, Adrenalin und Genugtuung, die man empfindet, wenn man eins wird mit seinem Motorrad, sich als Mitglied der großen Ducati-Familie fühlt und neue Menschen kennenlernt, mit denen man seine Leidenschaft teilen kann.

Leidenschaft ist weltweit unterwegs: Mit der Ducati Riding Experience: endlose Straßen, auf denen Träume wahr werden.



DRE Enduro in Europa und USA

Für manche Menschen ist die Welt nichts anderes als ein endloser Weg, den sie im Sattel ihres Motorrads zurücklegen wollen. Für diese Motorradfahrer, die auf der Suche nach der Freude am Entdecken sind und sich gerne dorthin vorwagen, wo noch niemand war, gibt es DRE Enduro.
Die von Beppe Gualini koordinierte DRE Enduro ist eine Erfahrung, die so konzipiert wurde, dass man sowohl die Techniken des Adventouring als auch die Geheimtipps des Offroad-Fahrens kennenlernt. Dabei folgt man traumhaften Routen an die faszinierendsten Orte der Welt und nutzt die gesamte Technologie und die Vielseitigkeit der Multistrada.



Eine Erfahrung inmitten der Natur, um alle Techniken des Offroad-Fahrens durch die professionelle Betreuung der DRE-Trainer zu erlernen.

Egal welche Koordinaten und Konditionen: Hauptsache auf den Sattel steigen und auf Entdeckungsfahrt gehen.



Auf unberührten Pfaden.

Horizonte, die immer weiter werden: von den schneebedeckten Gipfeln der Rocky Mountains über die Wasserspiegel der Polder in Holland bis hin zum legendären Wald von Spa-Francorchamps – die Routen des DRE Enduro erreichen neue Wunder der Welt. Ob auf Asphalt oder Sand, Erde oder Kies, DRE Enduro ist überall ein Synonym für Abenteuer, Entdecken und Freiheit. Ein Erlebnis im Sattel der Motorräder der Multistrada-Familie, immer an der Seite des vom Abenteuer-Experten Beppe Gualini geleiteten Profi-Teams.
Überwinden von Hindernissen, Bremsen auf lockerem Boden, die für Wüsten typische „tòle ondulée“: Techniken für das Off-road-Fahren zu erlernen bedeutet die Kontrolle und den Spaß am Abenteuer im Gelände zu steigern, aber auch das Fahren auf der Straße wesentlich zu erleichtern.

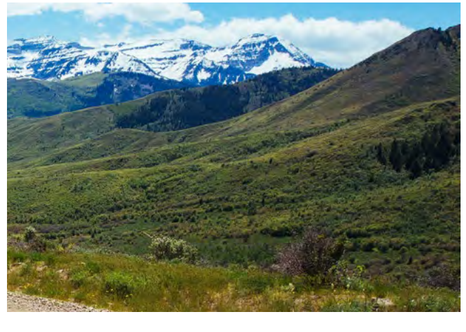




Wenn du Spaß am Fahren hast, hast du Spaß am Motorrad. Wenn du dich als Fahrer verbesserst, verbessert das Motorrad dein Fahrvergnügen.

Die mit Scorpion Rally-Reifen ausgestattete Ducati Multistrada 1260 Enduro ist die unangefochtene Protagonistin der DRE Enduro.





Entdecken Sie die Multistrada 1260 Enduro.

Indem sie einen neuen Einklang mit ihrem Motorrad finden, lernen die Teilnehmer des DRE Enduro das endlose Potential der Multistrada voll auszukosten. Das in Sachen Leistung, Komfort und Vielseitigkeit auch auf langen Distanzen unschlagbare „All-in-one-Bike“. Die perfekte Reisegefährtin, die jede Straße in ein zu eroberndes Terrain zu verwandeln weiß.

DRE Enduro ist wo das Abenteuer beginnt. Ohne Ende.



Beim Offroad-Fahren ist die Gewichtsverteilung entscheidend. Mit DRE Enduro lernen die Motorradfahrer, perfekt im Gleichgewicht zu bleiben.

Erfahren Sie alle Termine der DRE Enduro Academy 2020 und buchen Sie Ihren Kurs.

DRE Enduro ist sowohl für Anfänger geeignet, die üben wollen, als auch für erfahrene Piloten, die eine Perfektionierung ihres Fahrkönnens anstreben.



Man braucht keine fünf Kontinente durchquert haben, um an der DRE Enduro teilzunehmen. Das Kursprogramm ist für Motorradfahrer aller Ebenen gemacht, vom Neuling, der auf unsicherem Boden mehr Vertrautheit und Kontrolle erlernen will bis hin zum Motorradfahrer, der sich von den erfahrenen Piloten ihre Techniken beibringen lassen will. Die Teilnehmer werden je nach Erfahrungsstand in kleine Gruppen unterteilt, die aufmerksam vom Trainer-Team der DRE betreut werden und von ihnen durch praktische Übungen auf Offroad-Routen die Geheimtipps in Sachen Gelände lernen. Dazu gehören unter anderem die korrekte Position im Sattel und der Einsatz des Antriebs, für ein Erlebnis, das den Spaß auf zwei Rädern mit der Faszination der Natur verbindet.

Road Academy: Übernehmen Sie die Kontrolle!

DRE Road ist eine zur Perfektionierung der Fahrtechnik konzipierte Erfahrung, für einen absoluten Einklang mit dem eigenen Motorrad.

Mit dem sowohl für Motorradneulinge als auch für erfahrene Motorradfahrer konzipierten DRE Road-Kurs kann man sowohl seine Technik als auch das Fahrbewusstsein verbessern, mit einer neuen Ducati und auf einer echten Rennstrecke. Mit Unterstützung der DRE-Trainer üben sich die Teilnehmer im Paddock, um ihr Fahrkönnen und die Beherrschung des Motorrads zu perfektionieren. Anschließend testen sie das Gelernte und ihre Verbesserungen mit einer langen und unterhaltsamen Fahrt auf der Rennstrecke. DRE Road ist darüber hinaus der einzige DRE-Kurs, bei dem man die neuen und mit hochmodernen Technologien ausgestatteten Modelle der Familien Diavel, XDiavel, Multistrada, Monster, Hypermotard und Supersport sowie Scrambler und Streetfighter ausprobieren kann.

Erfahren Sie alle Termine der DRE Road Academy 2020 und buchen Sie Ihren Kurs.



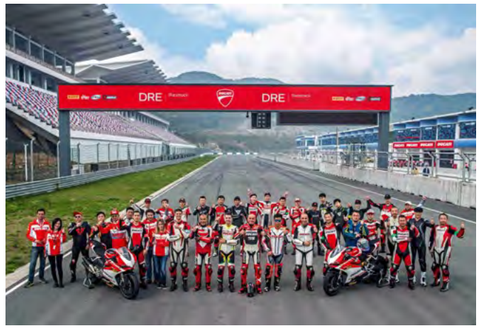
DRE Racetrack auf dem Ningbo Circuit

Enthusiasmus und Leidenschaft geben mit dem DRE Racetrack auf dem Ningbo International Circuit in China Vollgas.

Aus dem Orient kommt ein mit Adrenalin geladener Windstoß. Auf der internationalen Rennstrecke von Ningbo versammeln sich Rennanwärter und Teilnehmer am Ducati China Panigale Cup unter der Leitung von Dario Marchetti und des Trainer-Teams der DRE Racetrack. Ihr Ziel? Die Techniken und Geheimtipps für die Rennstrecke zu erlernen. In den vergangenen Jahren hat die Begeisterung für Geschwindigkeit in China auf schwindelerregende Art und Weise zugenommen. In dem gleichen Ausmaß wie die Verbreitung der Ducatis voranschreitet, entscheiden sich auch immer mehr Menschen für die DRE Racetrack-Kurse: sie wollen sich mit dem Asphalt der Rennstrecke vertraut machen und im Sattel der unverwechselbaren „Rosse“ das Beste geben.



Das Trainer-Team des DRE Racetrack kommt zu einer der herzlichsten Ducati-Gemeinden der Welt.





Mit DRE Racetrack hören Sie erst den Profis zu und lernen ihre Geheimtipps...



...um sie dann auf der Rennstrecke zu testen.

Im Sattel der 959 Panigale, zwischen den Fahrbahnbegrenzungen einer authentischen internationalen Rennstrecke, wie echte Profi-Piloten.

Durch das theoretische Briefing und die praktische Erfahrung auf den Ducati-Superbikes verfeinern die Teilnehmer am DRE Racetrack ihre „Racing-Natur" und ihr Streben nach maximaler Leistung: sie lernen die Fahrgeschwindigkeit in der Kurve zu steigern, die Beschleunigung optimal zu nutzen und einen noch flüssigeren Fahrstil zu erreichen.



DRE Racetrack ist die DRE-Erfahrung für alle, die die Emotionen der Rennstrecke erleben wollen.

Erfahren Sie alle Termine der DRE Racetrack Academy 2020 und buchen Sie Ihren Kurs.

A SPECIAL VERSION OF A SPECIAL BIKE



1/12 Motorcycle Series Ducati 1199 Panigale S Tricolore (Item 14132)

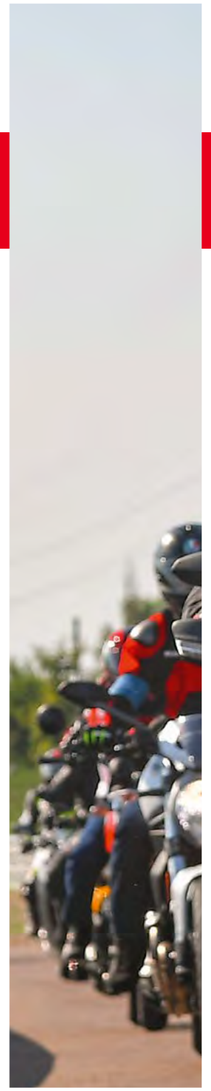
★READY TO ASSEMBLE 1/12 SCALE PRECISION STATIC MODEL KIT
★ACCURATELY RECREATES TRICOLORE MODEL WITH RED, WHITE AND GREEN MARKING SCHEME ON ITS ELEGANT COWLS
★SCREW-ATTACHED SIDE COWLS CAN BE REMOVED AFTER ASSEMBLY
★MONOCOQUE FRAME AND L-TWIN ENGINE ACCURATELY DEPICTED
★REAR DAMPER USES METAL COIL SPRING
★RACING STAND INCLUDED
★HIGH-QUALITY CARTOGRAF DECALS INCLUDED ★LENGTH: 173mm

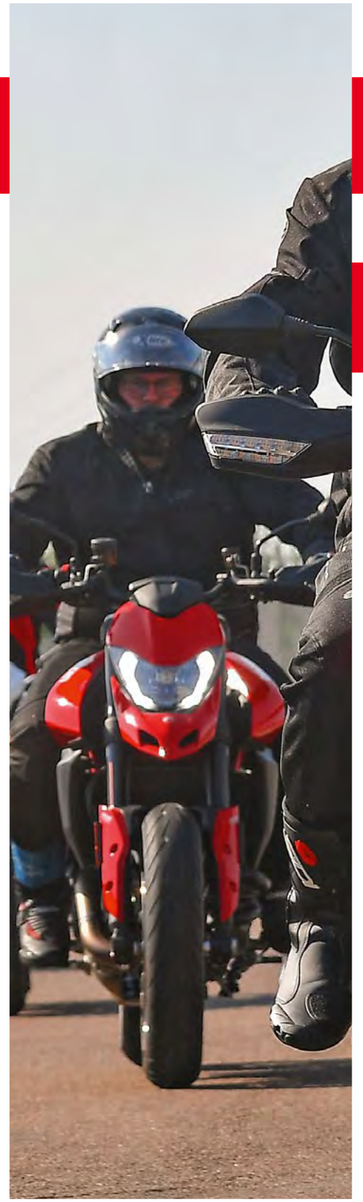
●CEMENT & PAINTS ARE SOLD SEPARATELY. ●IMAGE SHOWS ASSEMBLED AND PAINTED KIT.

TAMIYA

TAMIYA, INC. 3-7 ONDAWARA, SURUGA-KU, SHIZUOKA 422-8610 JAPAN

DUCATI Official Licensed Product







Sicherheit und Spaß

DRE ROOKIE ACADEMY

Eine absolute Premiere im Motorradsport: Aus dem Wissen von Ducati in Sachen Sicherheit entsteht ein Kurs für junge Motorradfahrer.

DRE Rookie ist der neue Kurs der DRE Academy, der eigens für junge Leute und Fahrer von gedrosselten Motorrädern ins Leben gerufen wurde.

Ausgehend von einem Lehrprogramm, das auch technologische Elemente einführt, bringt DRE Rookie den Teilnehmern die Kunstgriffe der echten Piloten bei und ist ihnen so behilflich, ihr Fahrerpotential auf sichere und unterhaltsame Weise zu entfalten.

DRE Rookie entstand aus dem „Projekt Sicherheit“ und bringt den Willen von Ducati zum Ausdruck, das Konzept des Verantwortungsbewusstseins und der Sicherheit auch unter jungen Menschen zu verbreiten.

2020 wird der Kurs offiziell in den DRE-Kalender aufgenommen, nachdem das Team aus Profi-Trainern der DRE Academy ihn auf den Punkt gebracht und mit einem ganz besonderen Piloten getestet hat: mit Andrea Pirillo.

Theorie und Praxis, Ausbildung und Spaß: Dieser einzigartige und charakteristische Mix der Ducati Riding Academy steht jetzt auch für junge Fahrer zur Verfügung.



Erste Eindrücke zum DRE Rookie von Andrea Pirillo, YouTuber und Ducati Brand Ambassador.

Warum ist ein Kurs wie der DRE Rookie für junge Motorradfahrer wichtig?

Mit dem DRE hat man die Möglichkeit, die Funktionsweise des Motorrads von Grund auf zu verstehen, angefangen von dem Moment, in dem man den Motor startet, bis hin zu dem Augenblick, in dem man wieder vom Sattel absteigt. Man lernt, die Kupplung zu bedienen, eine korrekte Fahrhaltung einzunehmen – speziell in Kurven – und die hochmodernen elektronischen Systeme der Ducatis optimal zu nutzen. Und außerdem lernt man ein bewussteres Fahren, indem man Übungen in Gefahrensituationen durchführt, die einem auch im täglichen Einsatz begegnen können.

Deine Fans lieben Sie (auch) für Ihre Kunststücke. Wie erklären Sie ihnen, dass Sicherheit an erster Stelle steht, allem Anderen?

Wenn man älter wird, lernt man vieles... Als ich noch jünger war, habe ich nicht auf die Schutzausrüstung geachtet, ich dachte, sie sei nur zusätzlicher „Ballast" auf dem Motorrad. Später habe ich eingesehen, dass sie lebenswichtig ist, und heute fahre ich nie ohne Rücken- und Ellenbogenschutz, Handschuhe und lange Hose los. Sicherheit bedeutet aber auch, den Fahrstil an die Umgebung und den speziellen Moment anzupassen. Auf der Straße ist viel mehr Konzentration gefragt als im kontrollierten Umfeld, wie zum Beispiel wenn man Fahrspaß auf der Rennstrecke sucht.

Gibt es einen Tipp, den Sie jemandem geben möchten, der zum ersten Mal auf ein Motorrad steigt?

Motorräder schenken uns immer einzigartige Emotionen, und deshalb wäre mein erster Tipp, den Einstig in diese Welt einfach zu probieren. Wenn ihr nicht ganz sicher seid, weil ihr glaubt, das sei etwas gefährlich... nehmt doch einfach an einem DRE teil, dann werdet ihr sehen, dass alle Spaß haben können und dabei absolut sicheres Fahren lernen!

START YOUR EVOLUTION

Erfahren Sie alle Termine der DRE Rookie Academy 2020 und buchen Sie Ihren Kurs.

PLUG & RIDE













Now Live

Monster 797, Monster 821, Hypermotard und Supersport. Bereit für den ersten DRE?



Red Hot Family

Mehr als 250 über sämtliche Kontinente verstreute DOCs sorgen dafür, dass die Leidenschaft in der Welt von Ducati nie untergeht.
Als Orte, an denen Ducati-Fahrer zusammentreffen und ihren Stolz teilen, sind die Desmo Owners Clubs Ausgangspunkt für exklusive Erlebnisse, neue Freundschaften und viel Spaß – und das alles natürlich im Zeichen der „Rosse". Auf diesen Seiten haben wir fünf DOC-Vorsitzende – Zac, Lisa, Ange, Hermina und Mattia – gebeten, als Wortführer für die über 30.000 DOC-Mitglieder aus aller Welt aufzutreten. Um uns zu berichten, wie sie die Leidenschaft in ihren Clubs erleben und um uns zu erklären, warum für sie die Ducati-Community die schönste unter den Motorrad-Gemeinschaften ist.



Leidenschaft DOC

Was ist besser als eine Leiden-schaft zu haben? Sie zu teilen!

Was ist das Schönste daran, Mitglied eines DOCs zu sein?

Zac_ Die Kombination aus dem unglaublichen Gefühl und der Herzlichkeit der „Familie“ der Ducati-Fahrer und dem Fahrspaß mit so schönen und nach dem neuesten Stand der Technik entworfenen Motorrädern.

Ange_Für mich hat der DOC etwas mit uns Ducati-Fahrern und dem Enthusiasmus zu tun, der uns gemein ist! Unser Bedürfnis, Motorrad zu fahren, bringt uns zusammen. Und es lässt uns neue Leute kennenlernen, die unsere Treue zu Ducati teilen. Unsere Familie!

Hermina_ Andere Leute kennenzulernen, die genauso verrückt sind wie du selbst? Ich glaube, das war der allererste Gedanke, der mir in den Sinn gekommen ist, als ich an unserem ersten Event Ducati Klub Slovenija teilgenommen habe. Es war eine Ducati-Hochzeit, und ich werde sie nie vergessen!



Ange Richardson, New Zealand DOC



Hermina Steržaj, Ducati Klub Slovenija

Was macht deinen DOC so besonders?

Lisa_ Unser DOC wurde erst vor einem Jahr gegründet, aber wir haben schon sehr viele Mitglieder, die untereinander grundverschieden sind. Es herrscht ein großer Respekt für alle Motorradfahrer und für alle Ducatis.

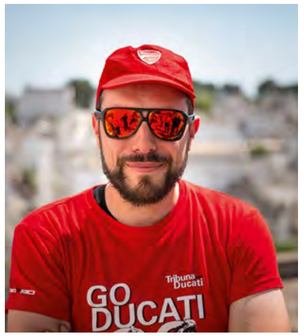
Zac_ Die Großzügigkeit und die Herzlichkeit unserer Mitglieder. Und die unglaubliche Landschaft von Nordkalifornien: ein unübertreffliches Szenario sowohl für entspannende Touren durch die Natur als auch für begeisternde Streifzüge durch den Canyon.

Mattia_ Jeder DOC ist etwas Besonderes und hat eine spezielle Eigenschaft, die ihn von den anderen unterscheidet. Unsere Freude am Zusammensein, die Reiselust und unsere Leidenschaft sind das, was uns verbindet.

Ange_ Unser Team aus motivierten, brillanten und talentierten Mitgliedern und die Organisatoren der Touren, Abende und Events: ein Bezugspunkt für alle Ducati-Fahrer in Neuseeland und ein Beispiel für Teamgeist, Integrität und Leidenschaft.



Mattia Gozzo, DOC Rovigo



Wie gelingt es Ducati, dass du dich zur Familie gehörig fühlst?

Lisa_Die DOCs werden immer hervorgehoben und dazu angespornt, weltweit neue Gemeinschaften ins Leben zu rufen. Wir DOCs sind in diese unglaublichen Motorräder verliebt, und wir haben natürlich immer das Bedürfnis, andere Menschen zu treffen, die unsere Leidenschaft teilen, um uns mit ihnen auszutauschen.

Ange_Als Vorsitzende des DOCNZ bin ich dem DOC-Büro sehr dankbar für seine Unterstützung und dafür, dass es immer bereit ist, Ideen, Geschichten und Chancen mit uns zu teilen. Oder anders gesagt, immer bereit, uns die Umarmung der ganzen FAMILIE spüren zu lassen!

Hermina_Das „World President Meeting" ist das schönste Treffen, an dem ich je teilgenommen habe. Es ist voll mit verrückten Ducati-Fahrern. Und dann gibt es noch die „World Ducati Week" – für uns eine Art Mekka!

Zac Bacon, Sacramento DOC









Lisa Bennett, North Texas DOC

Letzte Frage: warum Ducati?

Hermina_Weil das erste Motorrad, auf das ich mich gesetzt habe, eine Monster war, und ich sofort wusste, dass sie mir gehören würde. Und dann, weil das erste Sportmotorrad, das mir aufgefallen ist, die 999 war, und das erste, in das ich mich verliebt habe, die 1098. Kurz gesagt, Ducati, weil sie meine Welt verändert hat.

Zac_Hast du diese Motorräder schon mal gesehen oder gehört? Eben! Nein, im Ernst: Du brauchst dich nur neben den Auspuff einer Ducati zu stellen, dann merkst du es. Sie bewegt etwas in dir, und wenn du sie einmal gehört hast, kannst du nicht mehr nein sagen.

Lisa_Weil es hier nicht nur fantastische Motorräder gibt. Es existiert eine Gemeinschaft aus Motorradfahrern und Fans weltweit, die dieser unglaublichen Marke ihre Bedeutung schenken.

Ange_Weil Ducati ein Erbe aus Qualität, Erlesenheit und Leistungsmerkmalen auf höchstem Niveau umschließt, in Kombination mit einem herausragenden Stil.

Mattia_Weil Ducati die Nummer Eins ist. Ich habe nie andere Motorräder gehabt, und ich will auch keine anderen. Ducati erobert dein Herz. Wenn du eine Ducati kaufst, kaufst du nicht nur ein Motorrad, sondern die ganze Welt!

Werfen Sie einen Blick in den Kalender der DOC-Events und finden Sie den Club in Ihrer Nähe.

UPRISER

YOU'VE NEVER SEEN AN RC MOTORCYCLE LIKE THIS BEFORE.

Designed in partnership with world-renowned motorcycle maker ***Ducati,*** Upriser Ducati Panigale V4 S RC is the first ever RC motorcycle to feature Omni-wheel technology, allowing it to perform amazing stunts on demand.



MULTI-DIRECTION WHEELIES



PATENTED OMNI-WHEEL TECHNOLOGY



LED HEADLIGHTS & REAL SUSPENSION



Learn more about this new technology at **WWW.UPRISERRC.COM**

DUCATI Official Licensed Product

SPIN MASTER

OWN THE STORY



Ducati Motor Holding S.p.A official licensed product.

NEW ERA | DUCATI

Fabio Taglioni: Ein modernes Genie.

2020 jährt sich zum hundertsten Mal der Geburtstag von Fabio Taglioni, dem Konstrukteur, der der Geschichte und der technologischen Entwicklung von Ducati den ersten und dauerhaften Stempel aufgeprägt hat. Ein Ingenieur und mehr noch eine Persönlichkeit, deren Ideen noch heute die Arbeit der Techniker in Borgo Panigale und die ganze Branche des Motorradsports inspirieren, die seinen außerordentlichen Intuitionen viel zu verdanken hat. Ein an Umfang und Qualität unerreichbares Erbe, das aus Fabio Taglioni eine wahre Legende gemacht hat.

1954 – 1962

Das Genie Fabio Taglioni.



1953 steht Italien am Anfang des Wirtschaftsbooms. Das Made in Italy beginnt, sich in aller Welt einen Namen zu machen. Ducati, an dem seit fünf Jahren der Staat beteiligt ist, erkennt, dass es an der Zeit ist, seine Zukunft zu revolutionieren. Man beschließt die Aufteilung des Unternehmens in zwei Geschäftsbereiche: Ducati Elettrotecnica, die direkte Weiterentwicklung des 1926 von den drei Ducati-Brüdern gegründeten Unternehmens, und Ducati Meccanica, das ausschließlich Motorräder und Zubehör bauen sollte.

Der neu ernannte Direktor von Ducati Meccanica, Giuseppe Montano, tritt sein Amt mit ganz klaren Vorstellungen an. Er will sofort ein Produkt, das im und außerhalb des Rennsports ein Erfolg sein sollte. Er ist es, der sich an den vielversprechenden Ingenieur Fabio Taglioni wendet, der nach seinen Erfolgen bei Ceccato und Mondial eine große Zukunft vor sich hatte.

Taglioni ist ein Mechaniker der alten Schule. Seine Vorbilder sind die englischen Motorräder, Meister in Sachen Zuverlässigkeit, und Moto Guzzi, die Königin des Rennsports. Der junge Konstrukteur ist so genial wie ehrgeizig und nimmt das Angebot Montanos, in den ersten sechs Monaten unbezahlt zu arbeiten, ohne Zögern an.

Seine erste Ducati ist die Gran Sport 100 Marianna, eine Rennmaschine, die mit einem ganz klaren Ziel gebaut wird: Die in jenen Jahren in Mode gekommenen Granfondo-Rennen zu gewinnen, wie das Milano-Taranto und den Motogiro d'Italia, und Ducati damit einem großen Publikum bekannt zu machen.

Die brillanten Erfolge der Marianna und der 125 Desmo machen die Marke Ducati berühmt.



Der Beginn ist umwerfend: Die von Gianni Degli Antoni aus Modena gefahrene Marianna 100 dominiert den Motogiro von 1955 und im selben Jahr das Milano-Taranto – in der Klasse 100 mit Degli Antoni und in der Klasse 125 mit Giuliano Maoggi, der auch den Gesamtsieg errang. Aus der Marianna leitet sich eine unglaubliche Serie erfolgreicher Projekte und Produkte ab. Hier seien nur die GP-Motorräder der Klasse 125 genannt, erst jenes mit zwei Nockenwellen und dann die Desmo mit drei Nockenwellen, die erste Ducati mit desmodromischem Ventilsteuerungssystem.

Die 125 Desmo siegt dank ihrer jedem Konkurrenten überlegenen Leistungen mit dem Fahrer Gianni Degli Antoni bereits bei ihrem Debüt 1956, beim GP in Schweden.

1957 entwirft Taglioni höchst erfolgreiche, an der Marianna inspirierte Straßenmaschinen: Die Serie Sport 100 und 125 ccm und die Ducati 175, das Motorrad der ersten Weltumrundung. Hauptbeteiligte des epischen Unterfangens sind Leopoldo Tartarini, offizieller Fahrer des Ducati-Teams, und sein Freund aus der Kindheit Giorgio Monetti. Sie beweisen der ganzen Welt die Zuverlässigkeit der Motorräder aus Bologna und eröffnen dem Unternehmen neue geschäftliche Horizonte.

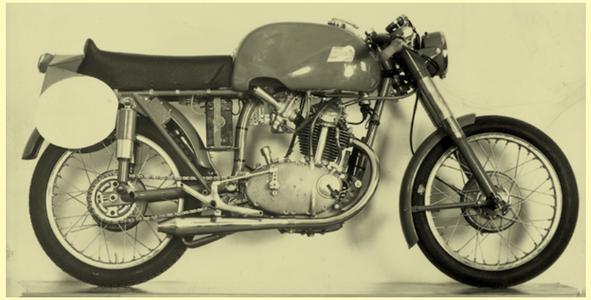
Das zeigt der Erfolg von Modellen wie der 175 America 1958 und der ersten Scrambler 250, die ab 1962 auf Anregung des amerikanischen Importeurs Joe Berliner gebaut werden.

Das Unterfangen von Tartarini und Monetti bildet die Grundlage für den Ausbau des weltweiten Vertriebsnetzes von Ducati.



Der Erfolg entsteht auf der Piste und verbreitet sich in aller Welt.

Die Gran Sport 100 Marianna, die erste von Fabio Taglioni konstruierte Ducati.



1963 – 1969

Vom Ein- zum Zweizylinder.



Die 60er und 70er Jahre. Mitten in den kleinen und großen Revolutionen, die in Italien und in der Welt aufeinanderfolgen, macht der geniale Taglioni die Marke Ducati vor allem im Ausland immer berühmter. Aus der immer enger werdenden Beziehung zwischen dem Motorradbauer in Bologna und Joe Berliner entsteht Apollo, ein von Taglioni im Stil der klassischen amerikanischen Cruiser entwickeltes, schweres Motorrad.

Die Apollo bleibt nur ein Prototyp, aber das einzige gebaute Exemplar macht dennoch Geschichte: Sie ist die erste Vierzylinder-Ducati mit einem L-förmigen Motor, und sie inspiriert Taglioni einige Jahre später zur Rennmaschine 500 GP und zur Straßenmaschine 750 GT.

Der Motor der Apollo inspiriert zum Zweizylinder in „L-Form“, der künftig zur Fabrikmarke der Ducatis werden soll.

Bevor sich die Zweizylindermaschinen durchsetzen, überarbeitet Taglioni die Einzylinder-Motorräder mit mittlerem bis großem Hubraum. 1965 wird die auf der Basis der leistungsstarken 250 Mach 1 und 250 Diana konstruierte 350 Sebring präsentiert, und im Jahr 1967 debütiert eine neue Einzylinder-Familie mit sogenanntem „breiten Motorgehäuse“. An ihr kommt erstmals die desmodromische Ventilsteuerung zum Einsatz, die bis dahin den Rennmaschinen vorbehalten war. Die Mark 3 D mit 250 und 350 cc, in denen der Buchstabe „D“ für den Desmo-Antrieb steht, sind ein unverwechselbares Zeugnis des Genies: Sie brauchen nur mit einer geeigneten Verkleidung und einem entsprechenden Auspuff ausgestattet



Nach dem Erfolg in den Vereinigten Staaten wird die Scrambler auch in Italien zum Symbol für eine ganze Generation.

werden, um sich in Rennmaschinen zu verwandeln. Wenn auch nicht „offiziell“, ist Ducati damit wieder bei den Meisterschaften dabei, mit einem für viele junge Piloten erschwinglichen



Mit den Mark 3 D und ihrem Desmo-Motor fahren viele Motorradpiloten zum Erfolg.

Produkt. Das Unternehmen erobert die Bühne auch in der italienischen Meisterschaft und in den Rennen der Mototemporada Romagnola, jener legendären Meisterschaft, die auf den Stadtkursen von Modena, Cesenatico, Rimini und Riccione ausgetragen wurde.

Es sind wilde Jahre. Aus den Vereinigten Staaten und aus England kommen neue Trends, neue Lebensstile und neue Wünsche. Es ist die Zeit der Jeans, der Demonstrationen, der Beatles und der Rolling Stones. Um die Jugend anzusprechen, bietet Ducati in Italien die Scrambler an, in einer gegenüber jener von 1962 überarbeiteten und korrigierten Version, mit den Motoren „mit breitem Gehäuse“ und mit 250, 350 und 450 ccm Hubraum.

Der Erfolg ist überwältigend: Die Scrambler wird zu einem der legendärsten aller Ducati-Motorräder, zum Symbol für all jene Motorradfahrer, die von einem Leben wie in „Easy Rider“ träumen, und für eine ganze Generation, die nach mehr Freiheit, Unbeschwertheit und Selbstverwirklichung strebt.

Eine Idee jagt die andere; die Marke wird immer stärker.

1970 – 1976

Die Zweizylinder, von der Rennstrecke auf die Straße.



Paul Smart im Sattel der 750 GT bei der 200 Miglia in Imola.

Nach dem Erfolg der Einzylinder stellt Fabio Taglioni erneut sein Talent als Motorbauer unter Beweis. Aus Fernost kommen schwere japanische Motorräder und setzen für Motorradfans neue Maßstäbe. Ein einziger Zylinder ist, so potent er auch sein mag, nicht mehr genug, und um den Mehrzylindermotoren aus Japan etwas entgegenzusetzen, beginnt Taglioni im Februar 1970, einen neuen Motor zu entwickeln, der auf der Rennstrecke wie auf der Straße einsetzbar ist.

Und so entsteht die 500 Gran Prix: Die erste Ducati-Rennmaschine mit Zweizylindermotor in L-Form, das erste Kapitel einer langen und wundervollen Geschichte. Ein Meilenstein, auf dem noch heute die Evolution der Ingenieurskunst von Borgo Panigale basiert. Das Motorrad dient vor allem als Prüfstand für die Entwicklung der zukünftigen Serien-Zweizylinder, wobei auch mit Lösungen wie der Vierventilzylinder und der Desmodromik experimentiert wird. Und trotz der Dominanz von Agostini-MV erntet es interessante Resultate. Im Einvernehmen mit dem Management von Ducati beschließt Taglioni daher, weiter auf den Zweizylinder zu setzen, und bereitet das Debüt der Straßenversion der 750 vor.

So baut er die 750 GT, das erste schwere 750 ccm-Motorrad von Ducati, das 1972 mit der Desmodromik an der ersten, langerwarteten 200 Miglia von Imola teilnehmen wird. Sie wird noch vor ihrem Debüt als „Europäische Daytona“ bezeichnet.

Es ist ein denkwürdiger Moment. In den drei hektischen Wochen vor dem Rennen bereitet das neu aufgestellte Ducati-Rennteam unter der Leitung von Taglionis bewährtem rechten Arm, Franco Farné, sieben Motorräder für vier Fahrer vor. Unter ihnen ist der rennerfahrene Bruno Spaggiari, der seit jeher mit Taglioni zusammenarbeitet, und der in letzter Minute engagierte, junge englische Pilot Paul

Der Traum vom Desmo wird wahr.



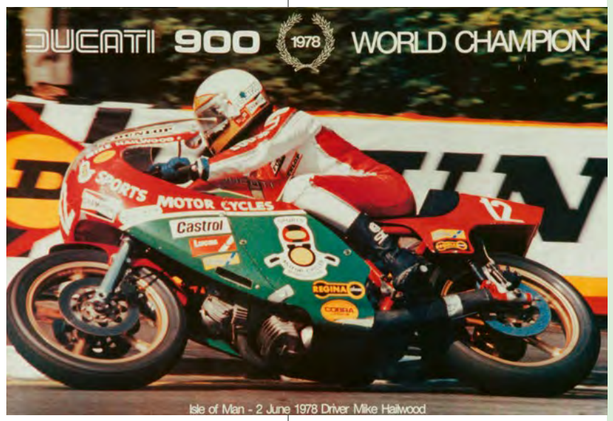
Fabio Taglioni mit den Piloten Bruno Spaggiari und Paul Smart.

Smart. Am 23. April präsentiert sich Ducati an der Startlinie eines Rennens, bei dem Agostini und seine MV Agusta 750 ccm als große Favoriten galten, und allen Erwartungen zum Trotz wurde es ein heldenhafter Triumph für das Team.

Das Rennen schreibt die Geschichte neu. Spaggiari und Smart schlagen den Champion aus Bergamo mit Riesenabständen weit ab. Die beiden Ducati-Piloten gewinnen das Rennen vor 85.000 Zuschauern und werden zu einer Legende des internationalen Motorradsports. Es ist der erste, wichtige Erfolg für den Zweizylinder, der erstmals mit der Desmodromik ausgestattet ist.

Der Sieg auf der Piste lässt den Verkauf der Ducati-Straßenmaschinen regelrecht boomen. 1973 wird die 750 Super Sport Desmo, die erste Supersport-Straßenmaschine mit Zweizylinder-Desmomotor von Ducati in großen Stückzahlen produziert. Das Unternehmen legt in Sachen Motorsport eine Pause ein und überträgt die Leitung der Rennaktivitäten zwei großen Genies der Motorradtechnik: Giorgio Nepoti und Rino Caracchi. Die beiden hatten 1967 einen Rennstall unter dem Namen NCR (Nepoti, Caracchi Racing) gegründet, ein echtes Dream Team der Fahrzeugmechanik, das ab 1973 de facto zur externen Rennabteilung von Ducati wird und das Unternehmen auf Endurance- und Geschwindigkeitsrennen repräsentiert.

Das nur wenige Kilometer vom Ducati-Werk entfernt arbeitende NCR-Team bereichert die Liste der Erfolge der Motorradbauer aus Borgo Panigale um große und bedeutende Siege: Vom dreifachen Erfolg bei der 24 Horas del Montjuïc (1973, 1975, 1980) bis zu den anschließenden Erfolgen bei den italienischen und europäischen Meisterschaften



Der Triumph von Hailwood lanciert die Zweizylinder aus Borgo Panigale in aller Welt.

für seriennahe Motorräder. Bis zum größten Unterfangen: Die Tourist Trophy von 1978, auf der Mike Hailwood nach seiner Rückkehr aus einer zehnjährigen Rennpause beim Senior TT der Isle of Man triumphiert, im Sattel der Ducati NCR 900.

1977 – 1985

Das große Finale: Von der Pantah zum Gitterrohrrahmen.

In den letzten Jahren seiner Tätigkeit bei Ducati konzentriert Taglioni seine Energie auf die Erneuerung des Zweizylinders. Er will ihn leichter und leistungsstärker machen. Die Lösung, die ihm vorschwebt, ist ein leichterer Rahmen als der für die ersten Zweizylindermaschinen für Straße und Rennen verwendete, klassische Doppelschleifenrohrrahmen.

Und so konstruiert er 1978 die Ducati 500 Pantah, ein Motorrad, das sich radikal von allen seinen früheren Kreationen unterscheidet. Der Motor wird mit einem System mit Gummizahnriemen betrieben, was das Gewicht des Motors deutlich reduziert und die Leistung fließender und progressiver macht. Der Rahmen ist dank seiner Gitterstruktur aus Molybdänstahlrohren unglaublich leicht.

Anfänglich kommt Taglionis kreative Neuerung bei den Ducatisten nicht sehr gut an. Die Pantah 500 ist so ganz anders, als man es von Ducati gewohnt ist. Aber als 1981 das erste seriennahe Rennmotorrad, die Ducati 600 TT2, auf der Rennstrecke debütiert, ist die Zustimmung einhellig. Dank ihrer extremen Leichtigkeit und den hohen Leistungen erntet die 600 TT2 in der Kategorie TT2 einen Erfolg nach dem anderen. Wie die vier aufeinanderfolgenden Weltmeistertitel mit dem Briten Tony Rutter beim TT auf der Isle of Man.

1984 erfolgen die Heraufstufung der Kategorie und der Wechsel zur Meisterschaft TT1/F1. Die Ducati 600 TT2 entwickelt sich weiter zur 750 TT1/F1, einem Motorrad, das in den drei Jahren von 1984 bis 1986 unschlagbar ist und in Barcelona, Laguna Seca, Daytona und Misano siegt.

Es sind die letzten Siege, die Taglioni für Ducati erzielt. 1985, nach der Übernahme der staatlichen Beteiligung durch die Gruppe Cagiva, endet die Ära der ersten Ducati-Zweizylinder, und man beschließt die Serienfertigung der neuen Ducati 851 mit Desmoquattro-Motor mit Vierventilsteuerung und Wasserkühlung. Ihre Entwickler Massimo Bordi und Gianluigi Mengoli sind beide „Schüler“ von Taglioni. Das Layout dieses Motors kommt noch heute in den unzähligen Varianten der Ducati-Zweizylinder zur Anwendung.

Die 1954 aufgenommene Karriere von Fabio Taglioni schließt dreißig Jahre später mit einer beeindruckenden Sammlung aus Siegen und Anerkennungen ab. Er war zu Ducati gekommen, um die Firma für die Zukunft zu rüsten, und er hinterlässt ein unglaubliches Vermögen, eine Schmiede aus Ideen und Projekten, die Firmengeschichte geschrieben haben und die, noch zwanzig Jahre nach seinem Tod im Jahr 2001, weiterhin die Zukunft des Unternehmens prägen.



Ein perfektes Design und eine neue, desmodromische Steuerung: Der Motor der Pantah ist Urvater des legendären Zweizylinders von Ducati.



Tony Rutter auf der 600 TT2.

Die Genese der modernen Superbikes.

Die 750 F1, die auf den Rennstrecken in aller Welt denkwürdige Siege errungen hat, ist die letzte, spektakuläre Kreation von Fabio Taglioni für Ducati.



Foggy hat seine neue Panigale V4 25° Anniversario 916 abgeholt. Wir haben ihm bei der Gelegenheit Fragen zur Vergangenheit gestellt.

Mr. Milestone



Carl George Fogarty, den alle Foggy nennen, ist einer der erfolgreichsten WorldSBK-Piloten aller Zeiten. Für Ducati hat Fogarty 55 Rennen gewonnen und 4 Superbike-Weltmeisterschaften erobert (1994, 1995, 1998 und 1999).

Gab es einen bestimmten Moment, in dem Ihnen klar wurde, dass Sie und die 916 Geschichte machten?

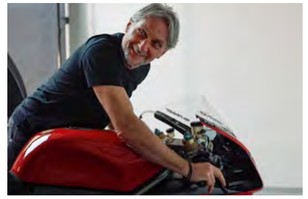
Als ich die Ducati 916 fuhr, hatte ich nicht die geringste Vorstellung davon, dass das etwas Historisches war. Wir wollten einfach nur siegen. Das mag sich banal anhören, ist aber die Wahrheit. Wir haben hart gearbeitet, Rennen um Rennen, und uns nur auf das konzentriert, was für das nächste Rennen zu tun war. Ohne um uns darum zu kümmern, was um uns herum passierte.

Wenn ich heute daran zurückdenke, ist mir klar, dass unsere beiden Namen für den Rennsport in aller Welt und für den Sport an sich tatsächlich viel bedeuten. Das macht mich sehr stolz. Ich denke aber nicht, dass das Siegen alles ist. Auch ein starker Charakter und großes Engagement sind unabdingbar. Das Talent mag von der Geschichte honoriert werden, aber ausschlaggebend ist die harte Arbeit.

Möchten Sie uns besondere Momente mit der 916 erzählen?

Mir fallen zwei Momente in meiner langen Beziehung mit diesem Motorrad ein, über die ich noch heute lächeln muss. Der erste war, als ich sie zum ersten Mal in Donington sah. In den Boxen. Sie war WIRKLICH zu schön, um in einem Rennen gefahren zu werden. Ich hatte Angst, sie zu verkratzen oder zu stürzen. In den Videos jener Jahren sieht man, wie anders dieses Motorrad im Vergleich zu allen anderen war. Fast außerirdisch, und jedenfalls vollkommen neu. Ich erinnere mich auch, dass die Journalisten sich fragten, ob dieses Motorrad das richtige war.

Und ob es das war! Und zwar natürlich nicht nur wegen seiner Schönheit, sondern weil der zweite Moment, den ich auch nie vergessen werde, jener war, in dem ich 1994 in Phillip Island die Ziellinie überquerte. Am Ende des Rennens die Musik dieses Motors zu hören und Weltspitze zu sein, hat mein Herz auf ganz besondere Weise schlagen lassen. Ich konnte einfach nicht aufhören zu lächeln!







“Hello baby, I haven’t seen you for a long time!”



Ich kann es kaum erwarten, hinauszugehen und sie Probe zu fahren.

Was ging Ihnen durch den Kopf, als Sie die neue Panigale V4 25° Anniversario 916 zum ersten Mal gesehen haben?



Als Erstes: Nicht zu fassen, dass schon 25 Jahre vergangen sind!

Aber Scherz beiseite, als ich vor der Panigale V4 25° Anniversario 916 stand, hat es mir die Sprache verschlagen. Sie ist ein Prachtstück. Sie ist neu, erinnert aber auch auf die Vergangenheit: mit jener Nummer 1, dem Foggy-Logo und der Farbe der Magnesiumfelgen, der gleichen wie damals. Dieses Motorrad besitzt aber auch viele neue Elemente, angefangen mit dem überraschenden Sound des V4-Motors bis hin zum Fahrwerk. Ich kann es kaum erwarten, aufzusteigen und Probe zu fahren. Es ist ein wunderschönes, prachtvolles Motorrad.

Entdecken Sie die Panigale V4 25° Anniversario 916.



Trotz einer Karriere, die sich fast vollständig fern von seiner Heimat abgespielt hat – zuerst in Spanien und dann im Moto2 und im MotoGP – hat das Vereinigte Königreich im Leben von Scott Redding immer eine entscheidende Rolle gespielt.

BRIT ROCK

Das Festival der Redding Power

Als er am 22. Juni 2008 den GP England in der 125er-Klasse gewann, war der Mann aus Gloucestershire gerade mal fünfzehn, und wurde so zum jüngsten GP-Sieger aller Zeiten. Elf Jahre später erringt er – wieder im Vereinigten Königreich – seinen ersten Weltmeistertitel, mit dem Sieg in der Bennetts British Superbike Championship von 2019. Und jetzt ist Redding bereit, die Weltbühne erneut zu betreten, um zusammen mit seinem Landsmann Chaz Davies für das Team Aruba.it Racing – Ducati an der WSBK 2020 teilzunehmen.



Scott, wie würden Sie das Jahr 2019 beschreiben, in dem Sie für Ihre Teilnahme am BSB nach England zurückgekommen sind?

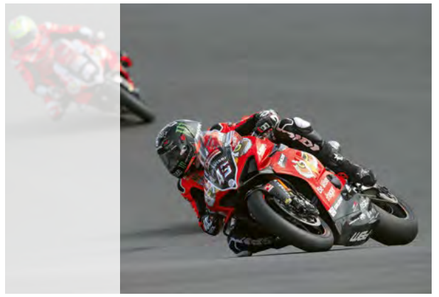
Ich hatte nie am BSB Championship teilgenommen und kannte 80 % der Pisten nicht, deshalb bedeutete es für mich eine große Herausforderung und viel Druck. Aber es war ein guter Druck.

Es waren viele Menschen da, die mich unterstützen, das Team war hervorragend und das Motorrad lief wie eine Eins. All das hat es mir möglich gemacht, den Titel zu gewinnen. Und wenn ich jetzt auf meine Karriere zurückblicke, denke ich, dass ich es wahrscheinlich schon früher hätte machen sollen.

In gewisser Hinsicht war es überraschend. Es war für mich schön, nach England zurückzukommen, die Herzlichkeit der Fans zu spüren, wieder ohne Elektronik Motorrad zu fahren. Nach so vielen Jahren MotoGP war das Superbike wie eine Rückkehr zu den Anfängen, zur wahren Natur der Rennen, und das hat mir sehr viel Spaß gemacht.

Ramble on! And now’s the time











It’s only Rock ‘n Roll but I like it

Welches Gefühl hatten Sie mit der BSB Panigale V4 R?

Als ich sie zum ersten Mal getestet habe, hatte ich sofort den Eindruck, dass sie ein Sieger-Motorrad sein könnte. Es war wirklich ein großartiges Gefühl. Ich dachte, dass sie auf den BSB-Pisten wahrscheinlich nicht ganz einfach zu fahren sein würde, aber dass sie trotzdem das Zeug für einen Sieg hat – und das war es, was mich interessierte.

Lassen Sie uns über die Zukunft reden. Welche Erwartungen setzten Sie auf die kommende SBK-Saison mit Ducati Corse?

Mein Ziel ist es, den Weltmeistertitel zu gewinnen. Das wird sicher nicht einfach werden, und wir haben dieses Jahr gesehen, was alles passieren kann. Aber ich glaube fest daran, dass wir eine Chance haben werden, sonst hätte ich das Angebot von Ducati nicht angenommen.

Ich bin 26 Jahre alt, in Höchstform und stehe mitten in meiner Karriere. Ich kann auf die Unterstützung von Ducati und von dem Aruba-Team zählen, und daher sehe ich keinen Grund, warum wir nicht von Anfang an um den Titel kämpfen sollten.

Wollen Sie Ihrem Teamgefährten Chaz Davies etwas sagen?

Ich kenne Chaz seit unserer gemeinsamen Teilnahme an den Minibike-Meisterschaften. Wir beide verstehen uns sehr gut. Es ist wirklich toll, wenn man in ein Team kommt und jemanden findet, den man schon kennt, jemanden von dem man weiß, dass er kein Egoist ist sondern ganz im Gegenteil ein absolut angenehmer Mensch.

Ich glaube, das ist eine unserer Stärken, sowohl für das Team als auch für mich und Chaz. Die Nachricht, die ich ihm gerne überbringen möchte ist, dass ich ihm für die bevorstehende Saison das Allerbeste wünsche.

Mit Leon Camier auf einem Motorrad der Barni Racing haben wir im nächsten Jahr drei englische Piloten auf den Ducatis.

Ich glaube, das wird für Ducati von Vorteil sein, speziell für die Weiterentwicklung des Motorrads. Wir wissen, dass die guten Piloten auf der Panigale wettbewerbsfähig sein können, und die Präsenz von Leon bedeutet, dass wir viel mehr Zeit zur Verfügung haben werden. Statt für jeden Piloten ein anderes Motorrad auf den Punkt zu bringen, wird es ein einziges Paket für alle geben. Wenn wir alle gut arbeiten, glaube ich, dass dieses Jahr einer von uns den Titel gewinnen kann.

Sie werden die Unterstützung der Ducati-Fangemeinde haben. Wie fühlen Sie sich dabei?

Um es ehrlich zu sagen, ist es einer der Hauptgründe, warum ich auf die Piste gehe. Schließlich sind die Rennen auch Unterhaltung, und die Leute kommen deswegen zum Zuschauen. Und mir gefällt es, sie sowohl auf der Piste als auch außerhalb zu unterhalten.

Das ist eine meiner Stärken, ein Charakterzug meiner Person und etwas, von dem ich spüre, dass ich es kann.

Wenn ich an die Ducati-Fans aus aller Welt denke, speziell an die aus Italien, glaube ich, dass sie glücklich sind, wenn ich bei ihnen bin. Deshalb hoffe ich, dass wir zusammen ein schönes Jahr erleben werden, reich an Siegen und voller Spaß, auch außerhalb der Pisten.



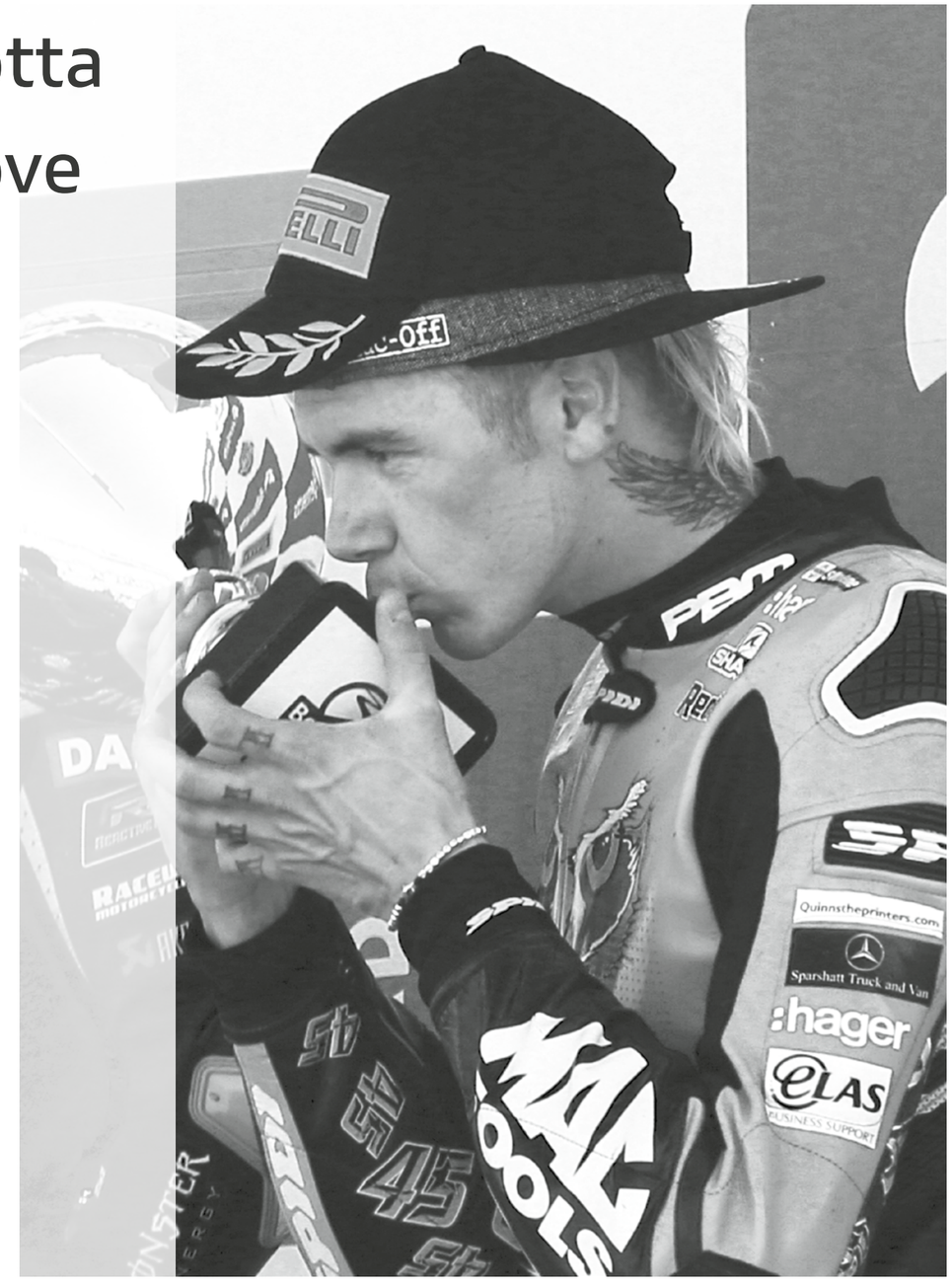




Die drei Solisten der BSB 2019: Scott Redding, Josh Brookes, Tommy Bridewell.

Erfahren Sie mehr zum Team Aruba.it Racing - Ducati.

Whole lotta love





NEW DIABLO ROSSO™ CORSA II.

FOLLOW YOUR LEANINGS.

From the world of racing, Pirelli's first multi-compound front tyre for sports and naked bikes is born.
Dual Compound front and triple compound rear. Innovative profile. Racing derived tread pattern.
Designed for maximum grip and ultimate performance. Diablo Rosso™ Corsa II. Control your Path.

Ride responsibly.



DIABLO ROSSO™ CORSA II

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

is a trademark and it is the distinctive sign of the tread pattern of Pirelli DIABLO ROSSO™ CORSA II tyres.

Pocher®

Model Kits

DUCATI



Dimensions: 518x202x277mm
Number of parts: 600+
Scale: 1:4

1299 PANIGALE S







Ducati Superbike, 1299 Panigale S Anniversario

Presenting the second 1:4 motorcycle kit from Pocher, and what better choice than the Ducati Superbike, 1299 Panigale S Anniversario. This amazing Ducati 1299 Panigale S Anniversario Pocher model represents the Ducati super bike of which only 500 were built to celebrate the Italian manufacturer's 90 years of amazing bike making history. These limited edition bikes were further complemented with a striking livery inspired by the MotoGP prototypes and the Superleggera.

The 1:4 Ducati Superbike, 1299 Panigale S Anniversario is made of premium metal die-cast and is supplied ready painted. The kit is easy to build and supplied with detailed instructions. The model consists of more than 600 parts made of an assortment of materials including metal, rubber and premium quality plastic. Wheels, transmission chain, front and rear suspension, brake and clutch levers are all functional and offer an amazing amount of accurate detail.

Official Licensed Product

Ducati Motor Holding S.p.A. official licensed product.

HORNBY HOBBIES Official Product



Das Jahr des Drachen

Das Rot von Ducati und jenes der chinesischen Flagge zusammen beim Ducati China Panigale Cup, der ersten Ducati-Markenmeisterschaft der Geschichte.

Borgo Panigale und China, nie waren diese beiden Welten einander so nah. Im Zeichen einer unaufhörlich wachsenden Leidenschaft und einer immer begeisterten Fangemeinde ist China Schauplatz eines in der ganzen, langen Sporttradition von Ducati einzigartigen Spektakels. Der Ducati China Panigale Cup ist die erste eigene Meisterschaft in der Geschichte der Roten: Eine ambitionierte Herausforderung, die den Ducati-Kunden eine einzigartige Erfahrung bietet. Sie können sich eine Saison lang als echte Profifahrer fühlen und das typische Adrenalin des unverwechselbaren Renn-DNAs von Ducati erleben.

杜卡迪中国超级杯挑战赛：挑战激情

双手握住车把的瞬间感受着人车合一的热情，信任与竞技。

俯下身子贴近油箱，“来吧，我们一同征战”

松开离合的瞬间，一场场的赛道练习，
一次次的培训，瞬间闪现在你的眼前

16 Fahrer, 4 Rennstrecken, 8 Runden. Der DCPC 2019 war eine einzige, lange Emotion, eine Hommage an Leidenschaft, Geschwindigkeit und Wettbewerbsgeist.

Der erste Ducati China Panigale Cup fand von März bis Oktober 2019 statt. Er begann mit einem DRE Racetrack-Sonderevent, an dem das komplette DRE-Fahrlehrerteam teilnahm: Darunter Dario Marchetti, Technischer Leiter des DRE Racetrack und Manager der Ducati-Rennfahrerschule, sowie Alessandro Valia, Fahrlehrer, Pilot und offizieller Testfahrer von Ducati.
Das Ziel war, den zukünftigen DCPC-Piloten alle Geheimnisse des Pistenfahrens zu vermitteln, und dazu die Techniken, um aus der 959 Panigale das Beste herauszuholen.
Denn sie war es, in einer eigens für den Event lackierten Sonderausführung mit Pirelli-Rennreifen und Akrapovič-Auspuff, auf der die 16 Teilnehmer in offizieller Ducati-Rennbekleidung und Helmen der Marke Suomy an den Start gingen.
Die vier Etappen des von Ducati China gemeinsam mit der Abteilung Ranking Racing Motorsport (Tianjin) Co., Ltd. organisierten DCPC fanden im Rahmen wichtiger Events des chinesischen Motorsports statt, wie der FIA China F4 Championship und dem Pan Delta Super Racing Festival. Dies garantierte allen Teilnehmern große Sichtbarkeit. Letztere konnten eine echte Rennerfahrung erleben, auf der Piste mit dem individuellen, personalisierten Service der Mechaniker und den Nachbesprechungen der Rennen mit dem technischen Ducati-Support, und außerhalb der Piste mit einem exzellenten Hotelservice.

Ye Jiayu ist Sieger des DCPC 2019, knapp vor Jia Tianshuang, der einzigen weiblichen Pilotin des Cups.



整装待发之时，万众瞩目下的目光如炬
坚定信念就待发车灯亮起

你我亦敌亦友，争锋相对
之下是彼此惺惺相惜





Der DCPC ist ein Meilenstein in der Entwicklung des Motorsports in China und eine einmalige Erfahrung für alle Ducatisten.

Nach dem erfolgreichen Abschluss des ersten Cups sind bereits die Vorbereitungen für den Ducati China Panigale Cup 2020 angelaufen, bei dem 22 Amateurfahrer an den Start gehen werden. Im Unterschied zu 2019 sind in diesem Jahr auch Rennställe zum Wettbewerb zugelassen. Die Fahrer können somit sowohl individuell als auch in einem Team antreten und erhalten in beiden Fällen das gleiche Exzellenzpaket: 959 Panigale in Rennkonfiguration, Ducati-Rennbekleidung, qualifizierter technischer Support einschließlich Vorbereitung auf das Rennen und technische Leistungsanalyse, individuell abgestimmter Hotelservice während des Wettbewerbs.

Der Ducati China Panigale Cup ist ein wichtiger Schritt für die Entwicklung des Motorsports in China und eine große Herausforderung für Ducati. Wie Fabrizio Cazzoli, Generaldirektor von Ducati China nach der Meisterschaft 2019 äußerte, erklärt sich der Erfolg mit dem „Lächeln und der sportlichen Atmosphäre, die sofort zwischen den Fahrern entstanden war. Konkurrenten auf der Piste, Freunde in den Boxen: Das ist der echte Ducati-Geist, jener, der in Borgo Panigale beginnt und die Fans in China und in allen Ländern der Welt erreicht“.

Alle offiziellen Infos zum Ducati China Panigale Cup 2020 finden Sie auf der Website www.ducatichina.cn

其实，每个人都可以成为赛车手
点燃属于你的赛道时刻



AGAINST THE CLOCK



Dominik Paris
Andrea Dovizioso



Immer im Rennen

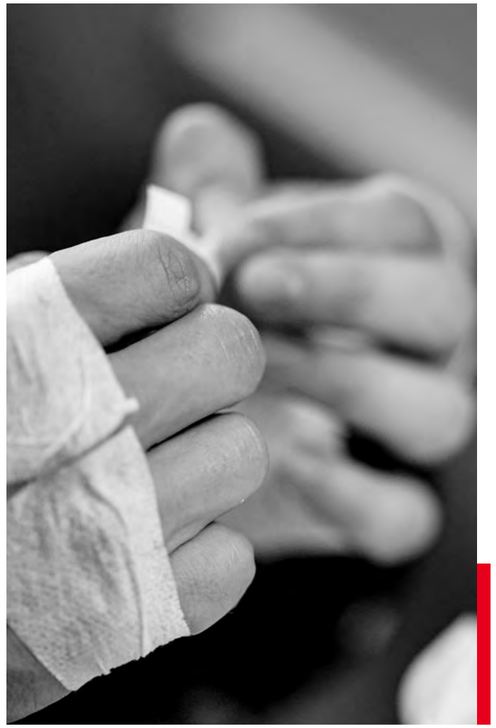
Ein Leben für die Geschwindigkeit.

Es braucht Zeit, um als erster anzukommen. Dominik Paris und Andrea Dovizioso, zwei Athleten, die die Geschwindigkeit und den Kampf gegen die Zeit zu einer Konstanten in ihrer sportlichen Karriere gemacht haben. Für sie ist Siegen die Frage eines Augenblicks. Doch der ausschlaggebende Sekundenbruchteil kann Stunden, Wochen oder Monate an harter Arbeit und intensiver Vorbereitung erforderlich machen. Dieses Rennen gegen die Stoppuhr und das kontinuierliche Streben nach Leistung sind dem Skisport und dem Motorsport gemein. Und, wie uns dieses exklusive Doppelinterview zeigt, machen sie das Leben dieser so unterschiedlichen Spitzensportler doch so ähnlich.

Welches Verhältnis haben Sie zur Geschwindigkeit?
Dominik - Ich hatte schon als Kind ein großes Talent dafür, schnell Ski zu fahren und immer die höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Später, als junger Athlet, habe ich angefangen, mich mit den schnellen Disziplinen zu messen. Und da wurde mir klar, dass ich ein Abfahrtsläufer bin.
Andrea - Mein Sport bedeutet viel Geschwindigkeit, aber das, was mir die schönsten Emotionen schenkt, ist wahrscheinlich die Beziehung zu meinem Motorrad. Es bis an die Grenze zu bringen, ganz eins mit ihm zu werden, ist mehr als einfaches Streben nach Geschwindigkeit.

Welche Emotionen kommen bei euch auf, wenn ihr gegen die Stoppuhr gewinnt?
D - Der Stoppuhr muss man sich stellen. Der Sieg ist ein Mix aus verschiedenen Faktoren: Geschwindigkeit pur, klar, aber auch Taktik und Streckenverläufe... Und wenn man gewinnt, wenn man den Anderen überlegen ist, ist das wirklich eine unbeschreibliche Genugtuung.
A - Besser zu sein als andere ist etwas ganz Besonderes. Du fühlst dich einfach gut, besser, und sich besser fühlen ist ein extremes, herrliches, gleichzeitig aber auch verrücktes Gefühl. Das uns zu unseren Leistungen motiviert und dazu anspornt, einfach alles zu geben.

Passiert es Ihnen manchmal, dass Sie Angst haben?
D - Nein, Angst habe ich nie. Aber man muss immer Respekt haben, vor der Piste und vor den anderen Athleten.
A - Mehr als mir lieb ist. Aber sie ist ein Teil im Leben aller Athleten, und wenn du sie gut managst, hilft die Angst dir dabei, keine Fehler zu machen.



Liebe zum Detail

Welche Sorgfalt verwenden Sie auf die Ausrüstung ?
D - Die Ausrüstung ist von entscheidender Bedeutung. Ich kümmere mich um sie, zusammen mit dem Profi-Skiman, der mich betreut und mich absolut kompetent unterstützt: Es ist meine Aufgabe, sie zu „fahren", aber er ist der „Mechaniker" meines Vertrauens. Nur wenn die Ausrüstung mir ein Gefühl von Sicherheit gibt, kann ich über meine Grenzen hinaus gehen.
A - Sehr viel, maximale Sorgfalt. Sie ist einer der Aspekte, an denen ich intensiv arbeite und bei der ich nach absoluter Perfektion strebe. Bei meiner Erfahrung als Pilot ist mir aufgefallen, dass alle Arten von Materialien zu wissen, zu kennen und zu managen – gleich ob am Motorrad, in Bezug auf die Kleidung oder bei der Schutzausrüstung – dazu führt, dass du den Unterschied machst.

Andrea Dovizioso, Jahrgang ‚86, konnte in sieben Saisonen mit Ducati Corse über 1400 Punkte in der MotoGP-Weltmeisterschaft sammeln.











Sieges-wille

Wo suchen Sie nach Leistung, wenn Sie nicht auf der Piste sind?
D - Auf der Bühne, mit meiner Band. Musik zu machen hilft mir dabei, mich abzureagieren und Spaß zu haben. Auch hier ist Leistung wichtig, aber auf eine andere Art. Am Ende ist das Leben immer eine Frage der Leistung, in jedem seiner Aspekte, in allem, was man tut.

A - Bei mir selbst. Ich habe mein ganzes Leben lang versucht mich zu verbessern, körperlich wie geistig. Ein Rennen ist nur die letzte Phase einer Arbeit, die zu Hause beginnt. Und um dafür bereit zu sein, muss man immer auf der Suche nach der bestmöglichen Kondition sein.

Dominik Paris, Jahrgang '89, konnte bei den Weltmeisterschaften insgesamt 16 Siege und 27 Podiumsplätze und einen Super-G-Weltmeistertitel erringen.

Ein Gespräch über Farbe und über Motorraddesign

Die Suche nach Perfektion geht über einzigartige und unverwechselbare Linien und Farben: die des Ducati-Stils.



THAT SHADE OF RED



Andrea Ferraresi
Direktor des Centro Stile Ducati

Der Luftfahrtingenieur aus Modena begleitet seit 2005 die Formen und Farben aller Ducati-Modelle.

Was ist die Macht der Farbe? Woher kommt sie?

Es gibt nur wenige Dinge, die uns mehr faszinieren als Farben. Denn eine Farbe existiert nicht für sich, sie ist das Ergebnis der visuellen Verarbeitung des von einem Gegenstand abgegebenen Lichts. Doch auch wenn sie subjektive Wahrnehmungen hervorrufen, haben Farben immer universelle Bedeutungen. Und zwei ganz präzise Zielsetzungen: die Aufmerksamkeit auf sich lenken und ein Unterscheidungsmerkmal darstellen.

Und deshalb ist Rot die Farbe von Ducati?

In den Anfangsjahren der internationalen Motorsportwettbewerbe war das Rot die Farbe der italienischen Teams, doch erst in den 80er Jahren entschied das Unternehmen, sich die Farbe zu eigen zu machen. Wenn auch etwas zu spät, die Verbindung zwischen der Farbe Rot und Ducati war für die Marke, die in den Rennen nunmehr einen grundlegenden Bestandteil ihrer Geschichte sah, unumgänglich. Heute ist die Farbe Rot sicher eines der wichtigsten Unterscheidungsmerkmale der Ducatis.

Was unterscheidet das Ducati-Rot von anderen Rottönen?

Es ist ein leidenschaftliches, leuchtendes, absolut unverwechselbares Rot. Ideal für alle, die die Aufmerksamkeit auf sich lenken wollen. Und dann ist es ein Rot, das perfekt zu der Regel „Redu-

ce to the max“ passt und zu den sechs Prinzipien, die das Wesen des Ducati-Stils ausmachen: authentisch, wesentlich, kompakt, unverwechselbar, sinnlich und sportlich.

Wie wird das Ducati-Rot auf die verschiedenen Motorräder angewandt, um ihnen eine eigene, unverwechselbare Persönlichkeit zu garantieren?

Bei den Serienmotorrädern ist das Ducati-Rot unantastbar und es können keinerlei Veränderungen vorgenommen werden. Es kann jedoch durch ein „Spiel“mit verschiedenen Elementen angepasst werden. Das erste sind die Komponenten. Bestimmte Motorräder haben aufgrund ihrer Eigenschaften weniger lackierte Teile. Die Monster zum Beispiel hat einen einzigen, kleinen Teil von Rot am Tank, während die Panigale, im Gegenteil dazu, komplett lackiert ist und eine sehr ausgedehnte Karosserie besitzt. Also, die Ausdehnung der Farbe ist an sich bereits eine Form der Anwendung. Darüber hinaus sind es die Farbkombinationen, die die Rot-Ausführungen voneinander unterscheiden. Wenn das Rot mit Schwarz, Grau oder den speziellen Materialbehandlungen der verschiedenen Motorradkomponenten kombiniert wird, ist der Effekt natürlich anders. Und dann gibt es noch verschiedenfarbige Grafiken im unteren Bereich der Verkleidung und so weiter.

Farbe ist Magie.



Subjektiv und doch universell.

Taktile Farben.



Emotionen, die man ansehen und berühren kann.

Ist Farbe für einen Motorraddesigner ein Ausgangspunkt oder ein Ziel?

Beides. Wenn man ein Motorrad designt, legt man schon die ersten Skizzen farbig vor. Und die vom Designer gewählte Farbe ist ein wesentlicher Bestandteil des Vorschlags. Sie ist jedoch auch ein Zielpunkt, weil der Prozess der Stilentwicklung mit dem sogenannten „Color & Trim" endet, einer Phase, in der die Farben und Ausführungen auf den Punkt gebracht werden. In dieser Phase wird die Farbe, die das Motorrad begleiten wird, definitiv festgelegt.

Welche Tests und Kontrollen sind für die Farbe vorgesehen?

Vor der Montage misst unser Personal mit einem besonderen Gerät, dem Spektralfotometer, den Rotton aller lackierten Komponenten, um die Übereinstimmung mit dem Bezugsmuster für das Ducati-Rot zu garantieren. Nach Fertigstellung des Motorrads wird abschließend eine Gesamtkontrolle durchgeführt, um sicherzustellen, dass keine Farbabweichungen zwischen den verschiedenen Komponenten vorliegen, die größer als die zulässige Toleranz sind.

Wie entstehen die alternativen Farbgebungen? Wie stark dürfen (oder müssen) sie von der Originalversion abweichen?

Wie gesagt wählt der Designer bereits in der Sketch-Phase die Farbe aus, die das Motorrad seiner Meinung nach am besten verkörpert. Es kann sich hier auch um eine andere Farbe als Rot handeln, wie zum Beispiel Weiß bei der Multistrada 1200. Oft passiert es bei den Modellen auch, dass sich die vom Designer gewählte Farbe zu den klassischen Ducati-Farben gesellt, also Rot mit schwarzen Felgen. Eine alternative Farbgebung, die auch weiterhin großen Anklang findet, ist Weiß mit roten Felgen. Und in letzter Zeit kam auch noch matt Grau mit roten Felgen dazu, für die Supersport. Die endgültigen Farben sind immer ein Zusammenspiel aus der Intuition des Designers und den Wünschen des Marktes.

Gibt es eine Farbe, die Sie gerne öfter an den Motorrädern von Ducati sehen würden?

Gelb. Derzeit ist die Farbe nicht so modern, aber es ist eine der historischen Farben von Ducati. Zum Glück ist sie bei der Scrambler-Familie stark im Einsatz und so kann ich meinen Wunsch etwas zügeln, auch wenn ich die Rückkehr dieser Farbe im großen Stil bei Ducati sehr gern sehen würde. Denn wenn es eine Farbe gibt, die unsere Motorräder – neben Rot – haben sollten, dann ist das für mich Gelb.

Ducati und Rot.

„The Red Essence“ ist das Herzstück der neuen Panigale V2. Ein muskulöses und gleichzeitig kompaktes Motorrad im schlichten Design, mit markanten Profilen und einem brandneuen Look, der die Stärke mit der typischen Eleganz der Superbikes von Ducati vereint.

Ihre hochqualitative Mechanik wird eifersüchtig unter der großen Oberfläche der aus zwei Schichten bestehenden Verkleidung versteckt, die sich an den eleganten, komplett in der traditionellen Farbe Ducati-Rot gehaltenen Monocoque-Rahmen anschmiegt.





Für Rennen gemacht.
Im Team geboren.

Entdecken Sie die neue Panigale V2.

Rot wie eine zweite Haut.



Ducati Racing:
Der Stil, der Emotionen weckt.

Technische Kleidung für Erfahrungen auf der Piste, im Zeichen des Stils, der Performance und der Sicherheit.

Entdecken Sie die Modekollektion und kaufen Sie online im Webshop von Ducati.

Funktionalität und Bewegungsfreiheit ohne Grenzen.

Die Rennbekleidung von Ducati ist darauf ausgelegt, auf der Piste Funktionalität und Komfort von höchstem Niveau zu garantieren. Der hohe Technologiegehalt ist der Verwendung hochwertiger, leichter und strapazierfähiger Materialien zu verdanken. Die perfekte Modellierung auch der Schutzeinsätze begleitet den Fahrer in jedem Moment und bietet maximale Sicherheit und Leistungsstärke.





Gestalten Sie Ihren Stil nach Maß mit Ducati SuMisura.

Mit dem Konfigurator Ducati SuMisura wird Ihr Look auf der Piste noch einzigartiger und exklusiver. Gehen Sie online, wählen Sie den Overall, der Ihren Anforderungen am besten entspricht, und personalisieren Sie ihn ganz nach Belieben. Bringen Sie den Entwurf zu Ihrem Vertragshändler, der die Bestellung Ihres ganz persönlichen und „nach Maß“ zugeschnittenen Overalls absendet.

Gehen Sie zu www.ducatisumisura.com

Mit dem Konfigurator SuMisura können Sie auch Ihren Helm Ducati Corse Carbon 2 personalisieren.



MODEL: DA5016 001 © 2019 DUCATI. ALL RIGHTS RESERVED.

DUCATI | Ducati Eyewear

For more information please visit www.ducati-eyewear.com

NEW DUCATI COLLECTION. EXCLUSIVELY AVAILABLE AT PITTAROSSO.



DUCATI CORSE Official Partner

PittaRosso

Ducati Motor Holding S.p.A official licensed product.

Massimo Vignelli

Visuelle Stärke. Intellektuelle Eleganz.

Massimo Vignelli wird von vielen als der wichtigste Grafikdesigner des 20. Jahrhunderts angesehen, und er ist mit Sicherheit einer der wichtigsten Designer der Zeitgeschichte. Als Planer des Wegeleitystems der New Yorker U-Bahn und verschiedener Markenidentitäten, zu denen Knoll, Poltrona Frau, American Airlines, Benetton, Bloomingdales, Ford und IBM zählen, setzt Massimo seine Signatur auch unter einen entscheidenden Moment in der Geschichte der Ducati Motor Holding.

Im Jahr 1996 geschieht etwas Besonderes: Ducati wird sich ihrer Bedeutung und ihres Potentials auf internationaler Ebene bewusst. Ein Wechsel im Management, die Einführung von „Milestone"-Modellen wie die 916 und die Monster und die Siege in der Superbike-Meisterschaft bringen ein neues Bewusstsein und eine neue internationale Sichtbarkeit mit sich.
Um diese Entwicklung abzuschließen, ist auch in Bezug auf die Marke ein Wechsel der Gangart erforderlich. Die Notwendigkeit, Markenwerte zu definieren und zu pflegen und im Sinne einer „geteilten Sprache" ein echtes Marken-Statement zu schaffen, bewegt Ducati dazu, Massimo Vignelli zu kontaktieren. So entsteht das, was damals als „Programm der visuellen Identifizierung" bezeichnet wurde.



Massimo & Ducati

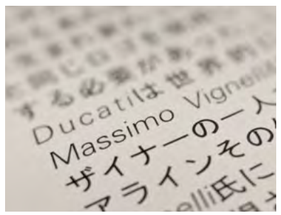
Erkennbar sein

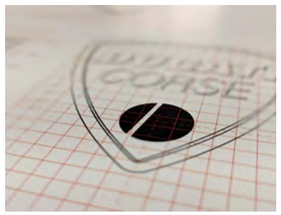
Visuelle Kohärenz entwickeln.



Vom Stil zum erkennbaren Code

Die Tatsache, dass das Produkt der visuellen Identität als „Programm“ und nicht als „Anleitung“ bezeichnet wird, ist an sich bereits aussagekräftig. Diese Definition der Marke ist für Ducati ein Anfangspunkt, kein Ende.
Man ist fest entschlossen, einen Weg des Wachstums und der internationalen Positionierung einzuschlagen, und zum ersten Mal wird man sich dessen bewusst, dass „die Intensität der Auswirkung unserer Identität direkt proportional zur Kohärenz der visuellen Kommunikation sein wird, die wir zu entwickeln vermögen“.





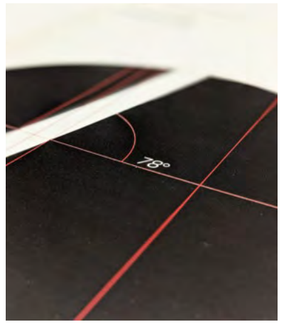
In Bildern sprechen

Global und italienisch. Modern und zeitlos.



Ein neues Grafiksymbol

Und so entsteht die Marke Ducati aus 1996: die Schaffung eines Unternehmensimages, das erkennbar sein soll, gleichzeitig aber auch modern und zeitlos und zutiefst in der italienischen Tradition verwurzelt. Das neue, in Zusammenarbeit mit der Grafikabteilung von Ducati entwickelte Logo feiert sein Debüt auf allen 1998 gebauten Modellen. Das Logo, zu dessen Inspirationsquellen auch die 450 Desmo aus dem Jahr 1970 zählt, erinnert an die moderne Schrift, die auf der 750 Sport zu sehen war, dem Protagonisten des historischen Triumphs von 1972 in Imola. Das Markenzeichen, ein charakteristisches und dynamisches „D“, wurde direkt aus dem klassischen Ducati-Adler übernommen, der auf den heißbegehrten Modellen Diana, Daytona und Mach der Sechzigerjahre zu finden ist.





Die Weiterentwicklung anspornen

Bei Ducati fand die Weiterentwicklung immer kontinuierlich statt. Und dennoch ist ein Teil der von Massimo entwickelten „Bildrevolution“ noch heute präsent. Praktisch gesehen im Logo, auf einer höheren Ebene auch in der manischen Pflege der Identität des Stils, den Ducati als ihr kostbarstes Gut ansieht.



Massimo & New York City

New York City
1970

Wenn du es gut machst, wird es für immer sein.

Minimalistisch und kraftvoll

Massimo Vignelli war ab den Sechzigerjahren einer der wichtigsten Schöpfer der graphischen Erneuerung auf internationaler Ebene, hauptsächlich durch die Diffusion der modernistischen Methodologie über die Unimark International.
Im Jahr 1972, zwei Jahre nach der gemeinsam mit seinem Kollegen und Teilhaber Bob Noorda durchgeführten Entwicklung der koordinierten Grafik des gesamten New Yorker Transportsystems, kreiert Vignelli die berühmte U-Bahn-Karte von New York: ein abstraktes Diagramm des U-Bahn-Netzes, in dem jede Linie durch eine eigene Farbe und die Haltestellen durch einen Punkt gekennzeichnet sind.
Diese Karte wird von vielen als das bedeutendste Werk von Vignelli angesehen, und ist in den Sammlungen verschiedener Museen zu finden, zu denen auch die permanente Sammlung des Museum of Modern Art (MoMA) in New York zählt.





Eine schlichter und einfacher Code.

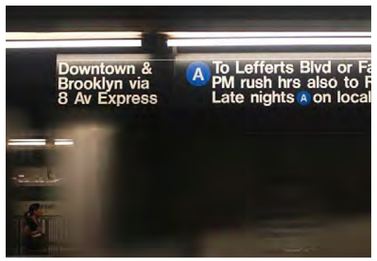
Ein Design, das niemals schläft

Zeitlose Inspiration

Die Karte wird von zahlreichen Designern hoch geschätzt. Ihnen gefällt besonders die extreme Reinheit der Formen und die klare Darstellung der Informationen, die sich aus dem abstrakten Raum und der brillanten Nutzung der Geometrie ergeben.
Und die Ästhetik der Karte beeinflusst noch heute die kollektive Vorstellungswelt. Es ist unmöglich, New York zu durchqueren, ohne sich der Auswirkungen des grafischen U-Bahn-Systems auf das Aussehen der gesamten Stadt bewusst zu werden. Die Karte aus 1970 ist heute nicht mehr im Gebrauch, doch hat die Signatur von Vignelli – wie bei jedem echten Designprojekt – auch in New York Spuren hinterlassen.







Beim Umblättern können Sie die Lektüre auf der Fahrt durch NYC im Sattel einer Diavel fortsetzen.


THE WAY OUT

Der Instinkt gibt ihr ein, welcher Straße sie folgen soll, er lässt sie schnell fahren, hin zu etwas Unbekanntem, mit der einzigen Gewissheit, dass dort das Glück auf sie wartet...

Es dämmert. Auf der Brooklyn Bridge lässt eine junge Frau auf der Flucht ihrem Motorrad freien Lauf. Hin zu einem noch unsichtbaren Horizont, von dessen Existenz sie jedoch weiß.
So sehe ich mich selbst von oben, während ich im Sattel der Diavel 1260 S davonfahre. Die Metallbalken ziehen in regelmäßigen Abständen über meinem Kopf vorbei und es entsteht ein Gebilde, das für mich wie ein Käfig aussieht. Die Sonne scheint hell durch die Maschen dieser imposanten Struktur und verwandelt den Asphalt in Gold. Eine goldene Straße, die mich nach draußen bringen wird. Hinter meinem Rücken hebt sich Manhattan fast übermächtig gegen den Himmel ab, mit seinen Wolkenkratzern aus dunklem Stahl und Glas. Ich liebe diese Stadt, aber ich werde nicht zulassen, dass sie je mein Gefängnis wird.
Ich bin ihren Avenues gefolgt, bis zu dem Punkt, wo „die Insel" endet. Während dieser Kilometer war der Himmel immer zu weit weg und der Horizont schien nicht zu existieren. Den Lenker der Diavel umklammere ich jetzt fester und drehe die rechte Hand, um den letzten Akt in Szene zu setzen. Ich beiße die Zähne zusammen und es verschlägt mir fast den Atem, als ich in DUMBO ankomme. Von hier aus hat man einen einmaligen Blick: Das chaotische Manhattan war noch nie so schön wie vom gegenüberliegenden Ufer des Hudson Ich komme nicht drumherum anzuhalten, es mir anzusehen und darüber nachzudenken, wie sich die Dinge komplett verändern, wenn man sie aus einer neuen Perspektive betrachtet.

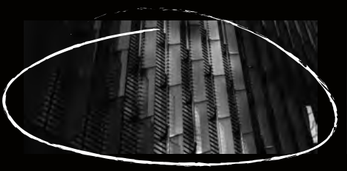
Aus dem Buch „The Way Out. New York oltre Manhattan. Fuga in sella a una Ducati" (The Way Out. New York jenseits von Manhattan. Flucht im Sattel einer Ducati) (Skira Editore). Texte von Giulietta Cozzi, Fotografien von Marco Campelli.

Entdecken Sie die digitale Version auf der Ducati-Webseite mit exklusiven Fotos und Videos (auf Englisch).

NEW YORK jenseits Manhattan. Flucht auf ihrer Diavel 1260 S.



04 vintage



05 modern 06 NYC



07 futurism 08



streets



09 blocks Redline



10 subways Magazine



11 movement



12 13 14 suspension



Redline stillness



15 ladders



16 17 18 bridges



78 90 67 skylines 09 87



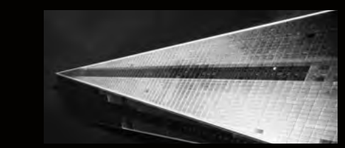
05 09 89 78



78 90 67 1260 S 09 87



78 90 67 Madison Ave 09 87



perspective

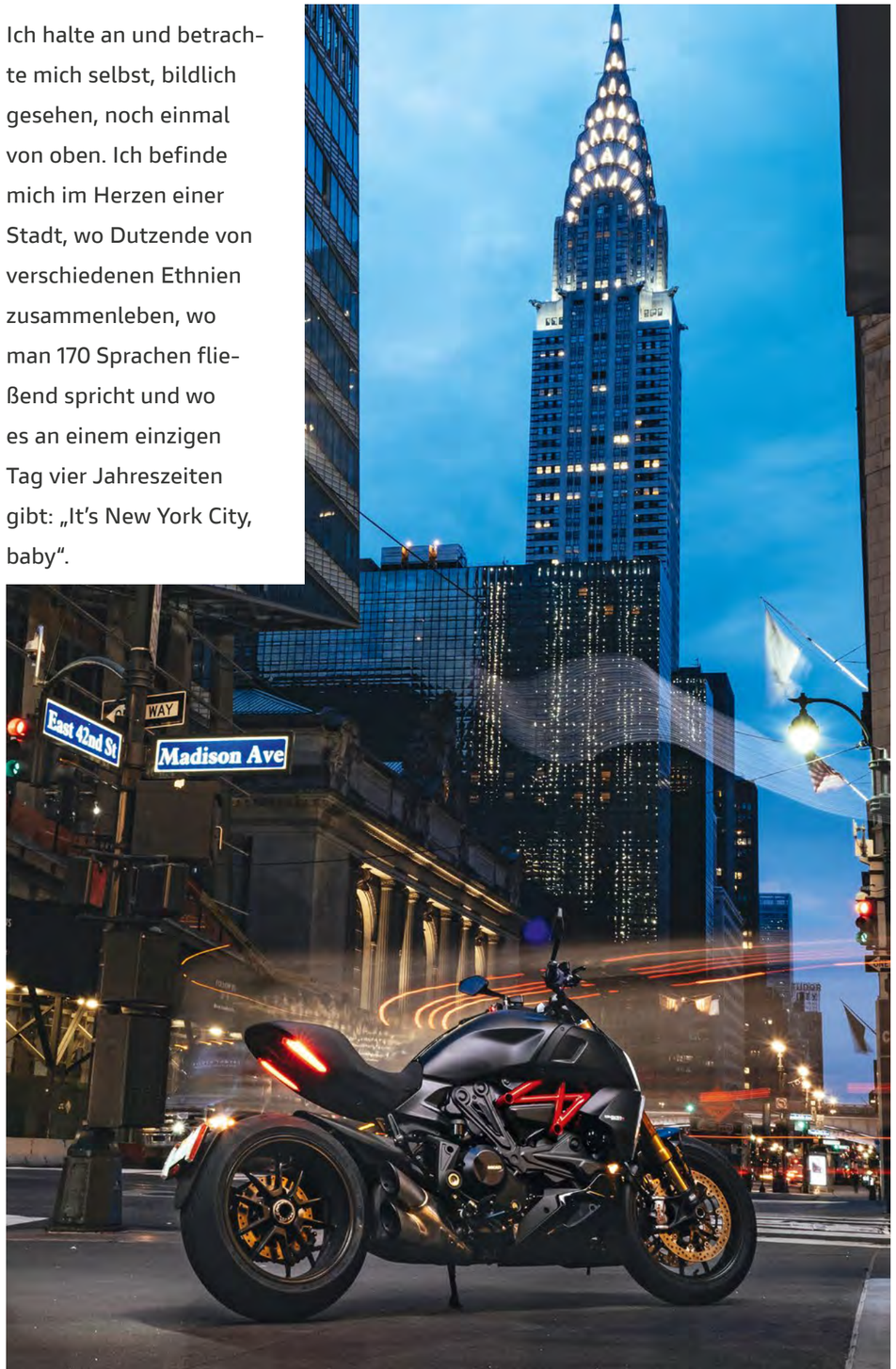


04 stability 04 wires



04 route

Ich halte an und betrachte mich selbst, bildlich gesehen, noch einmal von oben. Ich befinde mich im Herzen einer Stadt, wo Dutzende von verschiedenen Ethnien zusammenleben, wo man 170 Sprachen fließend spricht und wo es an einem einzigen Tag vier Jahreszeiten gibt: „It's New York City, baby".



Im Sattel der Diavel fahre ich flink durch das Chaos des New Yorker Verkehrs, wir kommen mit einem konstanten Rhythmus voran, fast wie eine Katze, die Hindernisse und Unvorhergesehenes meidet.
Eine helle, von der Sonne beleuchtete Farbe bringt den Asphalt zum Glühen. Ich bin in Harlem, an der Grenze Innerhalb kürzester Zeit verschwindet die Skyline aus den Rückspiegeln. Plötzlich bin ich von mächtigen und eindrucksvollen Präsenzen umgeben, die in den Himmel ragen. Nicht mehr die Gebäude der City, sondern majestätische hundertjährige Bäume. Mein Fahrtrhythmus steigert sich, im Gegensatz zu meinen Gedanken, die nur langsam dahinfließen. Ich denke an nichts außer an das Fahren, und genieße jeden Augenblick an Fahrspaß pur.
Vor mir liegt ein scheinbar endloser Ozean aus grünem Gras.
Ich halte nicht an, meine Fahrt geht weiter, aber sie hat sich verändert. Ich bin nicht mehr auf der Flucht, ich sehe den Horizont.

Konstanter Spaß an einem wendigen, l
leistungsstarken Motorrad.



Eine Begleiterin, die nie aufhört, mich zu begeistern.

In diesen Straßen hat in den vergangenen fünfzehn Jahren eine kulturelle Revolution stattgefunden, die Konventionen umgestoßen und alles Konsolidierte und Symbolische verwandelt hat. Genauso wie meine Revolution, begann sie mit einer Fahrt auf dieser Hängebrücke über den Hudson, die von Manhattan nach draußen führt.




Battery Pk
Staten Is Ferry
Brooklyn Br
Manhattan Civic
Center
EXIT ONLY
40

Eine 3-Sterne-Diavel



Die Besten wählen das Beste. Als Chef und Inhaber der Osteria Francescana, ein 3-Sterne-Restaurant von Michelin im Herzen von Modena, ist Bottura ein begeisterter Motorradfahrer, der sich für die Vortrefflichkeit von Ducati und das innovative Design der Diavel 1260 S entschieden hat.

Genauso einzigartig und individuell wie seine gastronomischen Kreationen: Die Diavel 1260 S von Massimo Bottura ist ein authentisches Kunstwerk.

Rot, verwegen und glänzend, vom Chef persönlich signiert.



Für Bottura ist die Liebe zu seiner Heimat, die Leidenschaft für Motorräder und das Made-in-Italy Teil seiner DNA. Aus diesem Grund hat er sich für Ducati entschieden, mit der er den markanten Stil, die sorgfältigen Studien und die Kultur der Kreativität gemein hat. So ist ein Motorrad entstanden, das sein vulkanisches Temperament widerspiegelt. Zusammen mit dem Centro Stile Ducati hat er eine Custom-Version der neuen Diavel 1260 S geschaffen, die mit einzigartigen, individuellen Details bereichert wurde: der schwarze Rahmen, der feuerrote Tank mit dem Schriftzug „Lady Day“ – einer seiner Lieblingssongs – der Sattel mit der gestickten Signatur und die Michelin-Sterne unterhalb des Sattels.

Entdecken Sie die Diavel 1260 S, jetzt auch in der Version Ducati Red mit rotem Rahmen und schwarzen Rädern erhältlich.





ZWISCHEN GENIE UND VERRÜCKT-HEIT

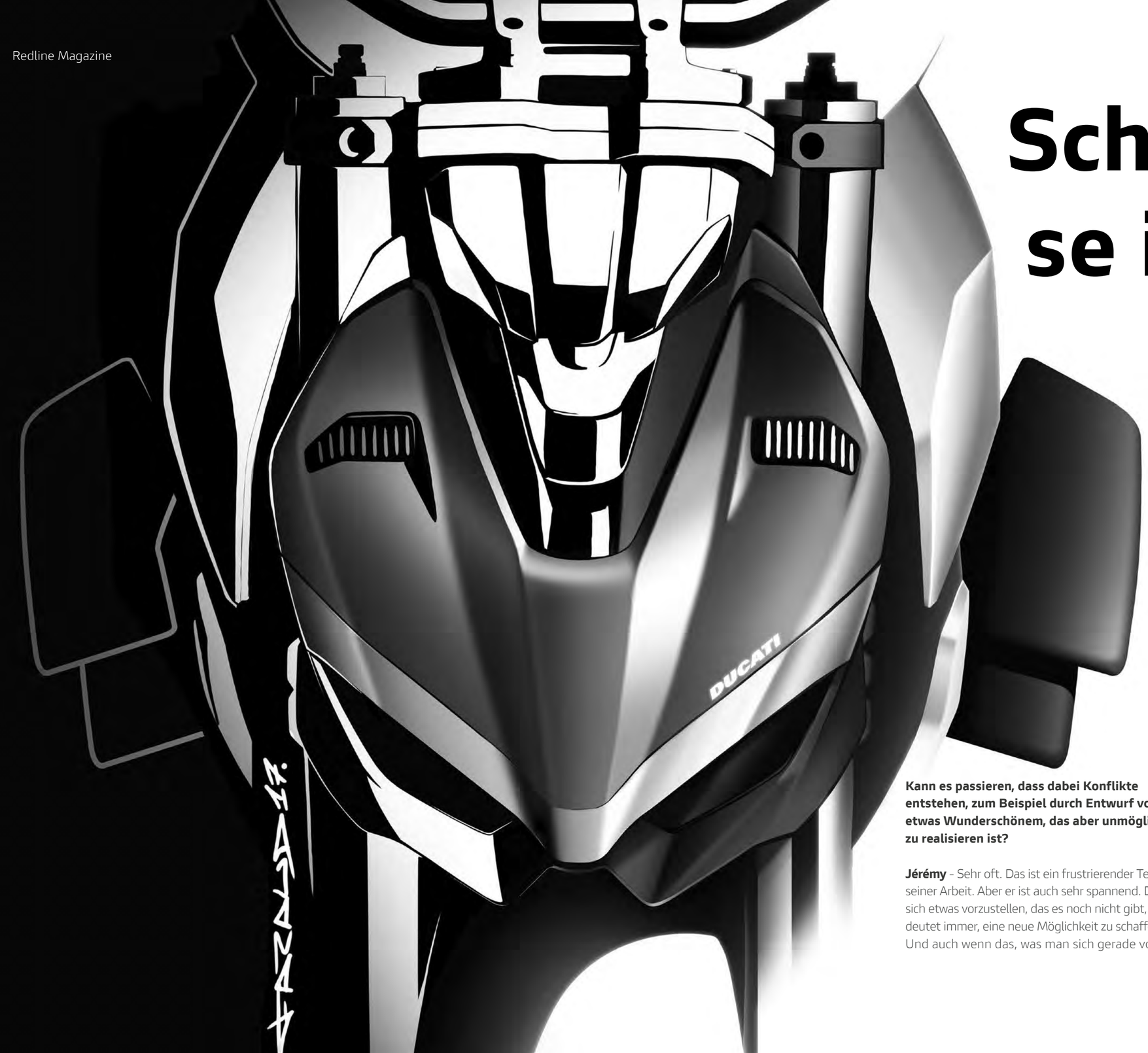
Als Designer zu arbeiten heißt, in der Lage zu sein, das kreative und das rationale Element, den Instinkt und die Reflexivität im Gleichgewicht zu halten. Eine geistige Übung, die zur Ausbildung einer Art doppelten Persönlichkeit führt. Oberflächlich, aber konstant.



Im Kopf eines Designers



Der Schöpfungsprozess ist ein zerbrechliches Gleichgewicht aus Rationalität und Verrücktheit. Das erzählt uns Jérémy Faraud, Designer des Centro Stile Ducati und Schöpfer der Streetfighter V4, ein Motorrad, für das er sich von dem verrücktesten Bösewicht aller Zeiten inspirieren hat lassen: Joker.



Schaltkreise im Kopf

Je nach ihrer vorherrschenden Seite neigen wir dazu, die Menschen in kreativ und rationell zu unterscheiden. Bei einem Designer müssen Kreativität und Rationalität dagegen in gleichem Ausmaß zusammenleben. Bedeutet das, dass ein Designer eine multiple Persönlichkeit besitzt?

Jérémy - Er hat mit Sicherheit eine multiple Professionalität. Er befindet sich auf halbem Weg zwischen einem Ingenieur und einem Stylisten. Sein Ziel ist die Materialisierung einer ästhetischen Idee in einer mit der gesellschaftlichen und industriellen Wirklichkeit kohärenten Art und Weise. Bei seinem Schöpfungsprozess setzt er sich verschiedene Hüte auf. Am Anfang ist er ein Künstler: ganz allein, mit einem Bleistift und einem weißen Blatt, ohne jeden Zwang und ohne technische oder technologische Konditionierungen. Anschließend denkt er immer stärker wie ein Ingenieur und versetzt sich Schritt für Schritt in die ihn umgebende Welt, um seine Idee auf dem Papier in ein umsetzbares Projekt und ein anwendbares Produkt zu verwandeln.

Kann es passieren, dass dabei Konflikte entstehen, zum Beispiel durch Entwurf von etwas Wunderschönem, das aber unmöglich zu realisieren ist?

Jérémy - Sehr oft. Das ist ein frustrierender Teil seiner Arbeit. Aber er ist auch sehr spannend. Denn sich etwas vorzustellen, das es noch nicht gibt, bedeutet immer, eine neue Möglichkeit zu schaffen. Und auch wenn das, was man sich gerade vorgestellt hat, heute nicht machbar ist, heißt das nicht, dass es in Zukunft – dank neuer Technologien oder in einem anderen Umfeld – nicht irgendwann realisierbar wird.

Ego-manie

Ein Designer muss die Fähigkeit besitzen, vollkommen unterschiedliche Objekte zu entwerfen. Doch jeder Designer besitzt seine Persönlichkeit, seine Werte, seine Botschaft, die er in die Welt rufen will. Diesen gemeinsamen Funke, diese einzige und ihn charakterisierende Seele kann man immer finden, in allen Projekten, die seine Signatur tragen.

Jérémy - Ich sehe das Motorrad wie ein Spielzeug. Für mich kann ein Motorrad nie etwas allzu Ernstes sein. Es muss mir Spaß machen. Das ist die Richtlinie meines Designs, nach der ich Motorräder mit einem eher unvollendeten, nicht zu stark definierten Aussehen konzipiere. Mit einer ausgeklügelten Technik, aber einfach, was die Idee und die endgültige Optik angeht.





Jérémy - Die Streetfighter V4 ist ein Motorrad mit einer zweifachen Persönlichkeit: Auf der Piste ist sie schnell, auf normalen Straßen dominiert sie. Entstanden ist sie als Superbike, dann wurde sie größer, fast wie ein GP-Motorrad, gleichzeitig ist sie aber auch für den Stadtverkehr geeignet. Ein irres Motorrad!

Fast schon verrückt

So wie die Streetfighter V4 hat auch Joker zwei Gesichter. Er ist ein Clown, bringt uns zum Lachen und bereitet uns Vergnügen. Aber er ist auch furchtbar böse. Vor drei Jahren, als ich anfing, das Motorrad zu designen, war der Joker Jared Leto in Suicide Squad. Ein viel verrückterer Joker, mehr Hooligan, der die Stadt an Bord seines rosa Lamborghinis terrorisierte.

In Anlehnung an den Joker hat Jérémy zwei verschiedene Welten in der Streetfighter V4 vereint und so die weltweit leistungsstärkste Supernaked ins Leben gerufen.

Sehen Sie sich das Präsentationsvideo an und erfahren Sie alle Design-Geheimnisse der Streetfighter V4, persönlich erzählt von Jérémy.

Wenn ich designe, betrete ich eine andere Dimension. Die Zeit steht still und ich kann tun und lassen was ich will.



Mirabilandia PARKS

DUCATI Ducati WORLD

YOU WON'T HAVE TO WAIT TO GROW UP

ducatiworld.mirabilandia.it





| EASY STORAGE FOR UP TO 12 CARDS AND BILLS |
| VERY COMPACT AND ULTRALIGHT: 18 GRAMS |
| ECO-RESPONSIBLE GENUINE LEATHER: TANNED CHROME-FREE |
| MADE IN GERMANY |

DUCATI Official Licensed Product

www.i-clip.com

THE MONSTER IN ME



Jack



Pecco



Michele

Hier für euch das Monster-Team

Jeder von uns hat seine eigene Monster-Seite. Nachdem wir uns die brandneue Monster Black on Black angesehen haben, haben wir unsere MotoGP-Piloten interviewt, um die Monster-Seite ihrer Persönlichkeit kennenzulernen.



Ich will alles

Die Ducati Monster ist ein Motorrad, das für seine Leistungsstärke und seine Wendigkeit bekannt ist. Was ist Ihre Lieblingseigenschaft an der Monster?

Jack - Die Emotionen, die dir ein Motorrad schenkt, kommen nicht nur von der Leistung, sondern auch von der Geschwindigkeit. Und dieses phantastische Geschwindigkeitsgefühl hat man speziell dann, wenn das Motorrad wirklich wendig und leicht ist. Zum Glück bietet die Monster das Beste aus beiden Bereichen.

Pecco - Für mich bedeutet Leistung vor allem das Ansprechen während des Beschleunigens, dieses Gefühl, das dich in den niedrigen Gängen einfach mitreißt, und die Monster ist auf der ganzen Welt für ihre leistungsstarke Art bekannt.

Michele - Mit Sicherheit die Leistung. Das in allen Gängen sofort verfügbare Drehmoment, das dich am Ausgang der Kurve hebt, ist ein unverwechselbares Merkmal. Auf dem Sattel dieser Schönheit braucht man das Gas nicht voll aufzudrehen, um Spaß zu haben.

Jeder hat eine „Monster"-Seite in seiner Persönlichkeit. Welche ist Ihre?

Jack - Die Seite der Rennen. Sich schnell bewegen zu können. Und Lösungen finden, bevor es die anderen tun.

Pecco - Die Aggressivität. Wenn ich sie brauche, kommt sie zum Vorschein, und ich kann sie nicht kontrollieren.

Michele - Die Entschlossenheit. Ich bin ein gelassener Mensch, aber ich mache vor nichts halt.

Setz ein Monster auf ein MotoGP-Motorrad

Jeder Pilot weiß, wie er seinem Instinkt Respekt erweist



Wann fühlen Sie sich im Sattel Ihrer Ducati MotoGP am meisten als „Monster“?

Jack - Beim Bremsen. Ich glaube ich bin einer der stärksten Piloten, was das Bremsen angeht. Mir gefällt es, bis an die Grenze zu gehen. Kurz vor jeder Kurve sehe ich den Sand in Höchstgeschwindigkeit auf mich zukommen, und ich warte bis zum letzten Zentimeter, um beim Eintauchen in die Kurve die ganze Leistung meines Motorrads zu nutzen.

Pecco - Das Überholen. Das Gerangel am Ende des Rennens. Wenige Sekundenbruchteile, in denen alles passieren kann. Du musst dich voll auf dein gesamtes Umfeld verlassen, auf die Elektronik und auf die Dynamik deines Motorrads. Doch das Absurdeste ist, dass du dich auch auf deine Gegner voll verlassen musst.

Michele - Wenn ich gewinne. Wenn es uns gelingt, die Ziele zu erreichen, die wir uns gesetzt haben oder wenn wir sie sogar übertreffen – das ist ein unbezahlbares Gefühl.



Entdecken Sie die Monster 1200, jetzt auch in der neuen Lackierung Black on Black erhältlich.

Gibt es bei einem Rennen auch Momente, in denen es auf den Instinkt ankommt?

Jack - Manchmal kann dich eine einzige Entscheidung von einem Nichts zum Helden machen. In diesen Situationen hört jeder Pilot auf seinen Instinkt. Auf seine Monster-Seite.

Pecco - Wenn der Instinkt und das Adrenalin nicht wären, würde ich diesen Job nicht machen. Aber man kann die rationale Seite nicht ganz ignorieren, sonst rutscht man ganz schnell vom Podium in den Sand ab.

Michele - Wenn man keine Zeit zum Nachzudenken hat, sondern einfach handeln muss. In einem heiklen Moment überholen oder nicht? Hier macht der Instinkt den Unterschied, und hier kommt echtes Talent zum Vorschein.

BLACK SOUNDS

Black Music, Symbol für Kampf, Engagement und Emanzipation. Aber auch für die Seele, für Spiritualität und Energie. Sie entstand, um Träumen und Ängsten Ausdruck zu verleihen, ist zumeist improvisiert und gibt damit authentische Emotionen wieder. Und sie ist noch heute eine unerschöpfliche Quelle musikalischer Stile und Kontaminationen, wie uns der Ducati-Sounddesigner Alessio Bertallot aus seinem futuristischen Home Studio erklärt.





Es steckt alles im Groove

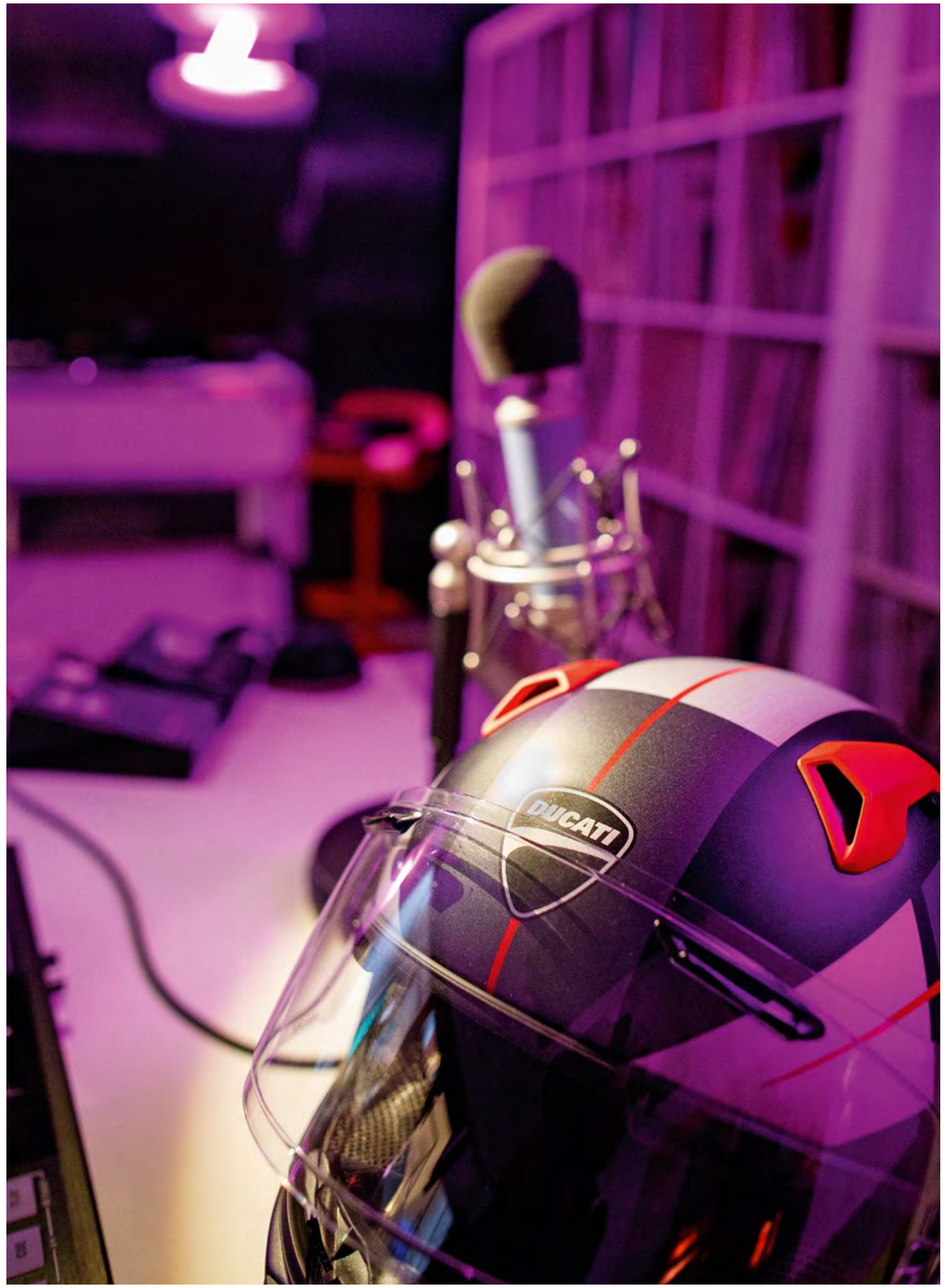
Welche Beziehung haben Sie zur Black Music? Und in welcher Weise fühlen Sie sich durch sie vertreten?

Ich glaube, dass alles auf den Groove zurückgeht, den wir auf Deutsch mit „rhythmischem Schwingen" übersetzen können. Es ist eine sehr physische, beinahe archaische Empfindung, die jenem Gefühl aus Vibration, Beschleunigung und Wahrnehmung des Motors ähnelt, das man im Sattel eines Motorrads empfindet. Vermutlich ist Groove in der Musik wie auf dem Motorrad purer Instinkt.

Soul, Funk, R'n'B, Blues... können Sie uns helfen, uns in all dem zurechtzufinden?

Nein, im Gegenteil! Ich will das Durcheinander noch größer machen! Jazz, Nu Jazz, Rap, Hip Hop, Reggae, BAM, Bass, Breakbeat, Juke, Footwork... Black Music ist ein Baum mit unendlichen Verzweigungen. Vielleicht ist eine Orientierung nur möglich, wenn wir von der gemeinsamen und unglaublich starken Wurzel ausgehen: Afrika.

Black heart



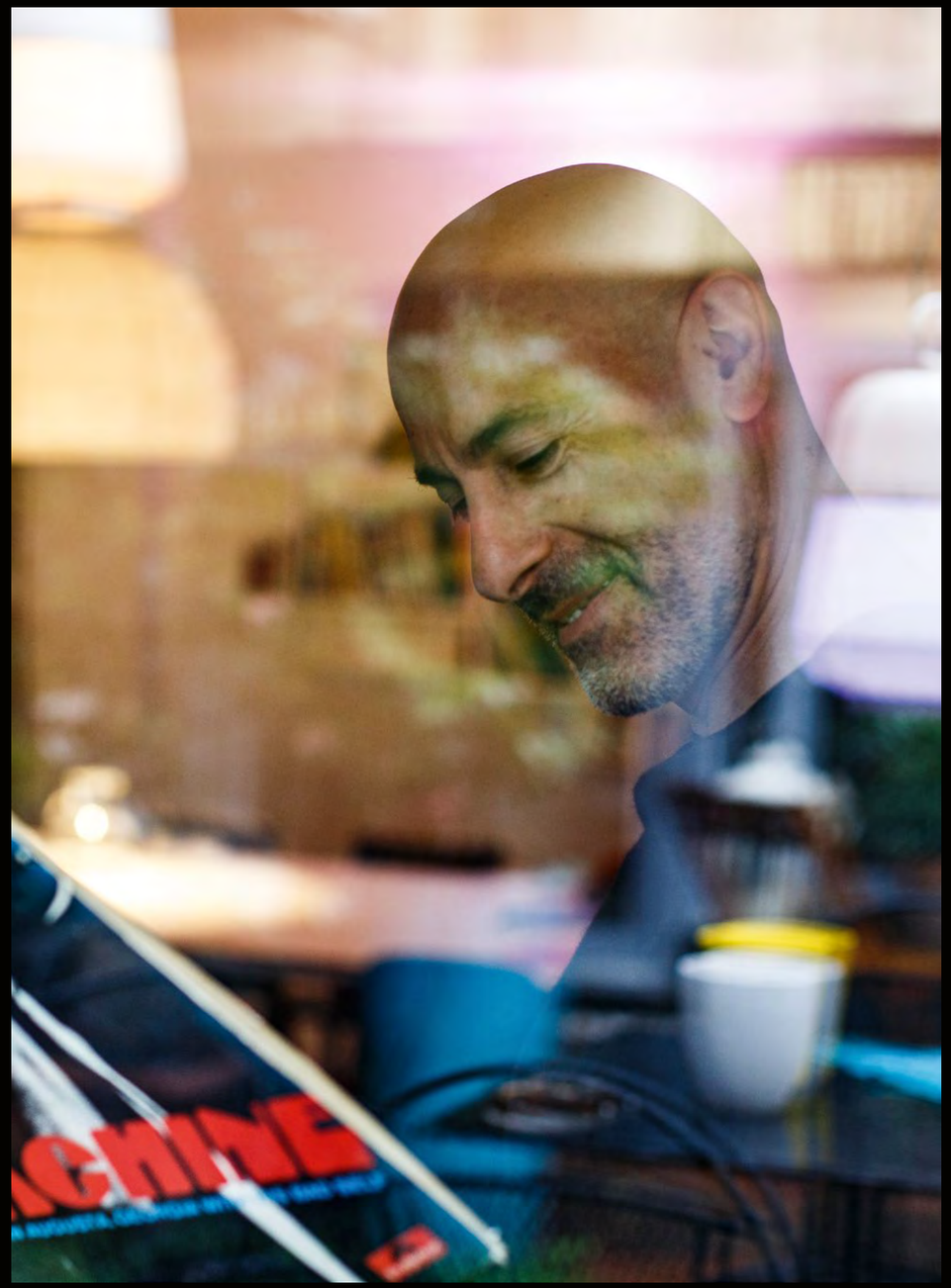
Naked spirit

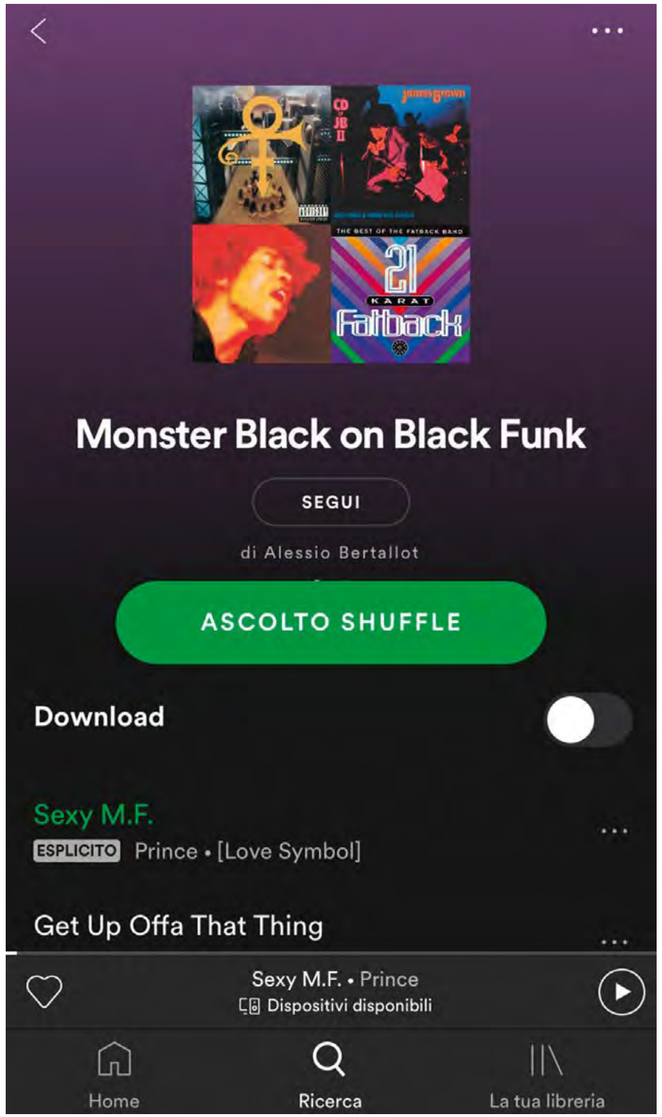
Black Music tritt in verschiedenen Zeiten und Formen in Erscheinung, aber wie die Chemical Brothers sagten, „Es begann alles in Afrika“.



Gibt es eine Platte, die Sie in ganz besonderer Weise geprägt hat?

Vielleicht „Funky Drummer“ von James Brown. Eine im Studio wie eine spontane Reise improvisierte Platte, aus der ein für sein Musikverständnis grundlegendes Album geworden ist. Geradlinig, regelmäßig und mit rhythmischer Kraft. Basswechsel, die beschleunigen und wieder langsamer werden wie ein Motorrad, das nach dem Überholen wieder zu seiner normalen Geschwindigkeit zurückfindet.





Wer kann Ihrer Meinung nach als absolute Ikone der Black Music bezeichnet werden?

Prince. Nicht nur, weil er mehr als 100 Millionen Platten verkauft hat – eine irrsinnige Zahl. Sondern weil er potent und elegant zugleich zu sein wusste. Weil er die Welt der Black Music und jene der Unterhaltungsmusik revolutioniert hat.

Hören Sie sich die besten Songs der Black Music in einer Auswahl von Alessio auf dem Kanal Ducati Style auf Spotify an.

Scrambler to the Max

Maxime Richard: Kanufahrer, Offroadpilot, Scrambler-Fan

Wir stellen vor: Maxime Richard, vierfacher Weltmeister im Kanuslalom und begeisterter Fahrer einer Scrambler Desert Sled.



Ein Arbeitstag wie viele :)

Max, wann sind Sie der Ducati Scrambler zum ersten Mal begegnet?
Das war im Mai 2018. An einem Ducati Day in Spa-Francorchamps habe ich die neue Scrambler 1100 Probe gefahren und mich in sie verliebt. Jetzt habe ich eine Desert Sled, und fahre sie so oft ich kann.

Sie sind also eher ein Offroad-Fahrer?
Unbedingt. Jedes Mal, wenn ich einen Weg sehe, von dem ich nicht sicher bin, ihn bewältigen zu können, also, das ist mein Weg!







In die Natur eintauchen und in Richtung Freiheit gleiten.

Was hat das Kajak- mit dem Motorradfahren gemeinsam?
Das Gefühl von Freiheit, und die Freude am Dahingleiten. Sowohl mit dem Kajak als auch auf dem Motorrad erfahre ich mir den Weg durch die Natur. In absoluter Freiheit. Wenn ich auf der Desert Sled sitze, kann ich die Strecke und die Geschwindigkeit ändern. Ich kann an den Fluss fahren und an den schönsten Stellen halten. Die Abfahrt mit dem Kajak ist ganz ähnlich: In solchen Momenten gebe ich alles, aber ich genieße auch die Atmosphäre und die Natur um mich herum.

Weitere Hobbys?
Mein Element ist das Wasser, aber ich fange auch an, die Luft zu genießen. Ich habe rund 250 Fallschirmsprünge absolviert. Kajak- und Motorradfahren heißt für mich vor allem Natur. Fallschirmspringen und Base-Jumping sind dagegen pures Adrenalin.

Wie würden Sie sich einen Kajak Scrambler von Ducati vorstellen?
Grün, umweltfreundlich. Er würde Spaß machen, also wäre er ein Flusskajak, und stark personalisierbar, damit er perfekt zu mir passt. Meiner ist immer schön bunt, damit er sich von den anderen unterscheidet. Er soll mein Temperament und meine Persönlichkeit zum Ausdruck bringen. Es soll etwas ganz Besonderes sein, eben meiner.

Custom attitude



Ein Gespräch mit Rocco Canosa, Scrambler Product Manager, in Borgo Panigale Ansprechpartner für die Custom Scrambler-Welt und Ideator des Custom Rumble.

Entdecken Sie alle Finalisten auf der Scrambler-Seite.

Rocco, wie kam es zu der Verbindung zwischen Ducati Scrambler und der Welt der Custom Bikes?
Was die Scrambler betrifft, war die Selbstdarstellung schon immer ein wichtiger Aspekt in der Produktstrategie und in der Markenkommunikation. Unsere offiziellen Vertragshändler bieten heute 11 verschiedene Modellvarianten sowie ein Sortiment aus Zubehörteilen, mit denen sich jedes einzelne Motorrad noch weiter personalisieren lässt.

Cut Down

Flacher Einzelsitz

Straßenreifen *Niedriger Lenker*



Vorder- und Hinterreifen in gleicher Größe

Der Custom Rumble ist wieder da, mit fünf neuen, spannenden Herausforderungen!

Wie viele Anregungen erhält die Scrambler in Sachen Kreativität vom Customizing? Und wie viele Anregungen liefert Scrambler dem Customizing?
Einige Produktideen entstanden unmittelbar aus der Betrachtung der von unseren Kunden oder Customizern gestalteten Scrambler. Für uns bedeuten Personalisierung, Stil und Liebe zum Detail sehr viel mehr als die pure Leistung. Deshalb war nur natürlich, die besten Interpretationen am Markt zu berücksichtigen und auch in die Serienproduktion einzubringen.

Wie entstand der Custom Rumble?
Er entstand zur Motivierung und als Hommage an die Selbstdarstellung. Vom ersten Wettbewerb bis heute hat er sich stetig weiterentwickelt. Heute können auch Kunden und Customizer teilnehmen. Und gemeinsam mit den Teilnehmern ist auch die Vielfalt der Stilmittel und Interpretationen exponentiell gewachsen.

All Terrain



21/19 *Vorderreifen*

Stollenreifen 17 *Hinterreifen*

Die Bedingungen: Eine Garage, eine Scrambler, und tonnenweise Kreativität!

Scrambler 1100 **Bully**

Keine Beschränkung bei der Art der Personalisierung



Was ist der Custom Rumble abgesehen von den Motorrädern?
Der Custom Rumble ist nicht nur ein Wettbewerb, sondern auch ein Event, der Kontakte zwischen Menschen aus aller Welt herstellt. Eine Gelegenheit für alle Customizer, neue Trends zu entdecken, die eigenen durchzusetzen und neue Fans zu finden. Die WdW mit der Preisverleihung des Custom Rumble schließlich ist ein großes Fest. Menschen, die bis dahin vermutlich nur über die Social Media interagiert hatten, können sich hier persönlich begegnen, Ideen austauschen, Erfahrungen teilen. Custom Rumble ist de facto eine echte Community.

Was sind die wichtigsten Neuheiten dieses dritten Jahrs?
Um die Kreativität der Customizer aufs Höchste anzuspornen, sind nun fünf Herausforderungen zu meistern, von denen sich jede einzelne an einen bestimmten Motorradtyp richtet. Rocker ist an der Café Racer-Kultur inspiriert, einer Bewegung, die in den 60er Jahren die Welt der Zweiräder revolutionierte. Cut Down ist für jene, die sich auf das Wesentliche konzentrieren: Alle überflüssigen Teile werden entfernt; das Heck wird verkürzt, und es entsteht ein Motorrad im Bobber-Stil. All Terrain wendet sich an die wilde Seite der Scrambler. Wer sich dieser Herausforderung stellt, kreiert ein Motorrad im Enduro-Stil, das jedes Terrain meistern kann. Dann Outsider für jene, die sich keiner bestimmten Kategorie unterordnen, sondern ihrer Kreativität freien Lauf lassen wollen. Und schließlich Bully, die Herausforderung an die „Big Guns“, die Familie der Scrambler 1100.

Rocker

Café-Racer-Sattel *Stummellenker*



Straßenreifen *Vorder- und Hinterreifen in gleicher Größe*



Scrambler 800 / Sixty2 **Outsider**

Keine Beschränkung der Materialtypen



Paint it black —

Customization ohne Grenzen, Fahrspaß ohne Ende.



Nonkonformistisch, und dennoch im Trend. Minimalistisch, aber geschmackvoll. Mit der neuen Icon Dark zeigen sich Fahrvergnügen und die Freiheit des Land of Joy in ganz neuer Gestalt. Das an den wildesten Träumen der Scrambler Customizers inspirierte Motorrad wurde eigens dazu entwickelt, die Persönlichkeit seines Fahrers zu unterstreichen und seine geheimsten Wünsche zu erfüllen.

Entdecken Sie die neue Icon Dark.





Scramblin' ideas!

Julien und Jérémy: Scrambler-Konzepte zu entwerfen macht doppelt so viel Spaß!



Jérémy Faraud und Julien Clément sind die beiden Designer der Ducati Scrambler. Sie sind beide Franzosen, beide Söhne von Motorradfahrern, und besitzen beide eine außergewöhnliche Begabung. Aber ihr Geschmack in Sachen Zweiräder geht auseinander. Jérémy, der Offroad-Fan, und Julien, eher ein Bahnrennfahrer, haben auf der EICMA 2019 die Concepts DesertX und Motard vorgestellt, zwei verschiedene Modalitäten, die Scrambler zu erleben. Zwei Ausdrucksformen, die den beiden wie auf den Leib geschnitten zu sein scheinen.



Enduro und Motard, ganz im Scrambler-Stil!

Machen wir ein Spiel. Julien, was gefällt dir an der DesertX am besten?
Julien - Auf jeden Fall die beiden Tanks vorn und hinten, beide zweigeteilt wie bei den Rallye-Motorrädern. So dass, wenn bei einem Sturz eine Seite bricht, die andere Seite nicht ausläuft und man nicht mitten in der Wüste liegenbleibt. Design und Funktionalität zugleich. Und dann die beiden Scheinwerfer an der Windschutzscheibe, die durch die technologische Grafik beinahe wie der Bildschirm eines Smartphones wirkt.

Woher stammt die Inspiration für diese Motorräder?
Julien - Ich habe an eine Scrambler für die jüngeren Motorradfans gedacht. Dabei habe ich mich an der Schlichtheit und am Minimalismus der ersten Supermotards der 80er Jahre inspiriert.
Jérémy - An den legendären Motorrädern der goldenen Jahre der Motorrallyes, im Robust Design neu interpretiert, um ein Motorrad zu gestalten, das Vintage und Hi Tech vereint. Etwas, von dem man sich fragt, ob es aus der Zukunft oder aus der Vergangenheit kommt.

Und was gefällt dir, Jérémy, am besten an der Motard?
Jérémy - Mir gefällt das Design des Tanks sehr gut. Mit seinem gebürsteten Aluminium unter der lackierten Abdeckung erzeugt er die dynamische Grafik der Tropfenform. Auch der Nummernhalter am Scheinwerfer, der die typische Scheinwerferform der Scrambler aufgreift, ist eines der besonderen Kennzeichen dieser Marke.

Welche Scrambler-Elemente wollen diese beiden Konzepte besonders zur Geltung bringen?
Julien - Das reine Vergnügen.
Jérémy - Die Freiheit.

In welchem Film könnten Sie sie sich vorstellen?
Julien - In jedem Actionfilm voller Kurvendrifts, Flug-, Flucht- und Verfolgungsszenen.
Jérémy - Mad Max. Denn es ist das perfekte Motorrad für das Ende der Welt. Tanke es so voll wie möglich und los geht's!





Es sieht ganz so aus, als hätten Sie eine Menge Spaß beim Entwerfen von Concepts!
Julien - Sie bringen unsere Idee perfekt zum Ausdruck. Und was uns ganz besonders anspornt, ist das praktisch sofortige Feedback des Publikums!
Jérémy - Stimmt, denn dabei können wir unsere Kreativität völlig frei entfalten.

JUST PROs

Zwei Modelle und die ganze Unbeschwertheit des Abenteuers mit der Scrambler.

Faszinierend und zeitgemäß. Gefällig und komfortabel. In der Innenstadt ebenso in ihrem Element wie in den Kurven außerhalb der Ortschaften: Die neuen Scrambler 1100 PRO sind für Ausflüge in das „Land of Joy“ gemacht, mit einem besonders bewussten und selbstsicheren Stil.

Entdecken Sie die neuen Scrambler 1100 PRO.





Mit dem 1079 cm³-Motor, dem großzügigen Drehmoment, das bereits bei niedrigen Drehzahlen zur Verfügung steht und dem 15-Liter-Tank kann die Ducati Scrambler 1100 PRO auch längere Reisen antreten und besonders anspruchsvollen Wünschen gerecht werden.

Bequem, leistungsstark und elegant. Für Fahrspaß in der Stadt und außerorts, allein oder zu zweit.

1100 SPORT PRO

Ein Kunstwerk mit besonders sportlichem Charakter. Mit ihrer Farbe „Matt Black“, den Aufhängungen von Öhlins, dem niedrigen Lenker und den Rückspiegeln im Café-Racer-Stil ist die 1100 Sport PRO die muskulöseste Ducati Scrambler, die es je gegeben hat. Öhlins, dem niedrigen Lenker und den Rückspiegeln im Café-Racer-Stil ist die 1100 Sport PRO die muskulöseste Ducati Scrambler, die es je gegeben hat.



Chefredakteur
Luigi Bianchi

Design, Texte und Verlagsprojekt
Craq Design Studio:
Davide Baruzzi
Giulia Tristaino
Pierre Maurice Reverberi

Redaktionelle Koordination
Patrizia Cianetti
Isabella Cumani
Sara Alberghini

Fotografie
Archivio Fotografico Ducati, Callo Albanese, Pietro Bianchi, Marco Campelli, Giovanni De Sandre, Milagro, Luca Gambuti, Alex Farinelli, Thomas Maccabelli, Gigi Soldano, Claudio Cipriani, Matteo Cavadini, Diego Indraccolo, Antoine Sedran, Nicola Antonelli, Vignelli Center for Design Studies, Vignelli personal photo collection

Motorradfahren ist zweifellos die spannendere und aufregendste Art, die Straße zu erleben. Die Sicherheit der Biker steht bei Ducati im Mittelpunkt. Weitere Informationen erhalten Sie im Abschnitt „Sicherheit" auf der Ducati Webseite (www.ducati.com).
HINWEIS: Die in diesem Katalog enthaltenen Fotos und technischen Informationen können sich auf Prototypen beziehen, die unter Umständen bei der Produktion modifiziert wurden.
Sie dienen lediglich zu Illustrations- und Referenzzwecken und sind daher für die Ducati Motor Holding S.p.A. nicht bindend. (Alleinaktionärsunternehmen - dem Management und der Koordination der AUDI AG unterliegende Gesellschaft.)
Ducati haftet nicht für etwaige Druck- und/oder Übersetzungsfehler. Der vorliegende Katalog wird länderübergreifend verbreitet, einige Produkte sind daher nicht überall erhältlich und/oder weisen je nach örtlicher Gesetzeslage abweichende Eigenschaften auf. Nicht alle Farben und Versionen sind in allen Ländern erhältlich. Ducati behält sich das Recht vor, Änderungen und Verbesserungen an jeglichen Produkten vorzunehmen, ohne dass sie zur Vorankündigung oder Ausführung dieser Änderungen an den bereits verkauften Produkten verpflichtet ist. Weitere Produktmerkmale sind den entsprechenden Bedienungs- und Instandhaltungsheften zu entnehmen.
Bei den hier dargestellten Produkten handelt es sich nicht um die endgültigen Versionen. Sie unterliegen, nach Ermessen von Ducati und ohne Pflicht der Vorankündigung, Änderungen, die auch erheblich ausfallen können. Die in diesem Katalog veröffentlichten Fotos zeigen nur Profifahrer und wurden unter kontrollierten Straßenbedingungen aufgenommen. Versuchen Sie nicht ihr Fahrverhalten nachzuahmen, da dies für Sie und andere Verkehrsteilnehmer gefährlich werden könnte. Der vorliegende Katalog ist geistiges Eigentum von Ducati. Dies bezieht sich auch – aber nicht nur – auf die darin enthaltenen Markenzeichen, Logos, Texte, Abbildungen, Grafiken und das Inhaltsverzeichnis. Die Reproduktionsrechte liegen bei Ducati: Jegliche Reproduktion, Änderung oder anderweitige gänzliche oder teilweise Verwendung des Katalogs oder seines Inhalts, einschließlich der Veröffentlichung im Internet ohne vorherige schriftliche Erlaubnis seitens Ducati sind verboten.
Die tatsächlichen Daten zum Brennstoffverbrauch können abweichen, da sie von vielen Faktoren abhängen, darunter Fahrstil, Wartungstreue, Witterungsbedingungen,Streckenmerkmale, Reifendruck, Gepäck, Gewicht von Fahrer und Beifahrer oder Zubehörteile.
Das fahrfertige Gewicht versteht sich mit allen Betriebsflüssigkeiten, Serienausstattung und einem zu 90 % gefüllten Kraftstofftank (Verordnung EU Nr. 168/2013). Weitere Informationen finden Sie auf der Website www.ducati.com.

Zur Erinnerung an Carlin Dunne,
King of the Mountain.

www.carlindunne5.com



SCRAMBLER DUCATI FOOD FACTORY

VIA STALINGRADO **27/6**
VIA D'AZEGLIO **34A**
BOLOGNA





SCRAMBLER DUCATI BBQ

DUCATI WORLD, MIRABILANDIA
RAVENNA

THE FOOD FACTORY EXPERIENCE