

DUCATI

The Redline Magazine

1/2014



DIE NEUE MONSTER 1200

1199 SUPERLEGGERA Die exklusivste Ducati

APPAREL Ein Look für jeden Ducatista



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

Ducati Official Fine Art Prints
Own your part of the legend

The Ducati Official Fine Art Prints collection is exclusively available on
www.ducatiart.com



WILLKOMMEN IN DER WELT VON DUCATI, EINER WELT VOLLER LEIDENSCHAFT, KOMPETENZ UND ITALIENISCHER GENIALITÄT

Heute habe ich eine Aufgabe, die ich gerne erledige und die mir überhaupt nicht schwer fällt: Ich möchte Ihnen die Stars dieser Ausgabe des Ducati Redline Magazins vorstellen. Als erstes die neue Ducati Monster 1200, stark und leistungsfähig. Daneben eine seltene Schönheit: die Ducati 1199 Superleggera, ein unvergleichlicher Traum, von der nur 500 Stück hergestellt wurden. Und schließlich eine flinke Gazelle, die Ducati 899 Panigale. Alle neuen Merkmale dieser drei Traumbikes sind auf den folgenden Seiten bis ins Detail beschrieben.

Diese drei Motorräder von Ducati tragen alle dasselbe Vermächtnis in sich, die überzeugenden Stärken, die Ducati schon immer im Blut liegen. Ich fasse sie hier für Sie zusammen, und dies nicht nur in meiner Eigenschaft als Manager, sondern als Motorradfahrer mit echter Leidenschaft für den Zweiradsport.

Diese drei Motorräder repräsentieren Innovation, Charme, Leichtigkeit, Technologie, Qualität, Leistung und Stil. Unser Versprechen: Wir entwerfen und bauen schöne Motorräder, extrem schöne Motorräder, deren Anblick allein schon einen Adrenalinschub verursacht. Die Sie nach dem Anlassen mit dem Klang ihrer Motoren verzaubern. Und die, und das ist besonders

wichtig, das Motorradfahren für uns völlig neu definieren. Diese Motorräder sorgen mit modernster Technologie und innovativen Lösungen dafür, dass der Fahrer jederzeit volle Kontrolle über die Leistung hat. Am besten aber, wir lassen die Motorräder für sich sprechen. Die Protagonisten sind bereit, ihre Rolle zu übernehmen und sich mit Ihnen zu treffen! Steigen Sie auf. Starten Sie sie. Sie werden schnell verstehen, was eine Ducati heute ausmacht. Oder bleiben Sie hier und unterhalten Sie sich mit dem Vorsitzenden eines der Ducati Owners Clubs. Lassen Sie sich von ihm von den zahlreichen Kilometern, die er mit seiner Ducati gefahren ist, und seinen Emotionen und Erlebnissen erzählen.

Oder fragen Sie einen Händler, wie viele Möglichkeiten es gibt, einen Ducatista noch unverwechselbarer zu machen. Dann werden Sie verstehen, dass Ducati sehr viel mehr als eine Marke ist. Vielmehr eine ganze Welt, die jeden aufs Herzlichste willkommen heißt, der sich aufmacht, sie zu entdecken.
Viel Spaß beim Lesen!

Claudio Domenicali
CEO Ducati Motor Holding



88



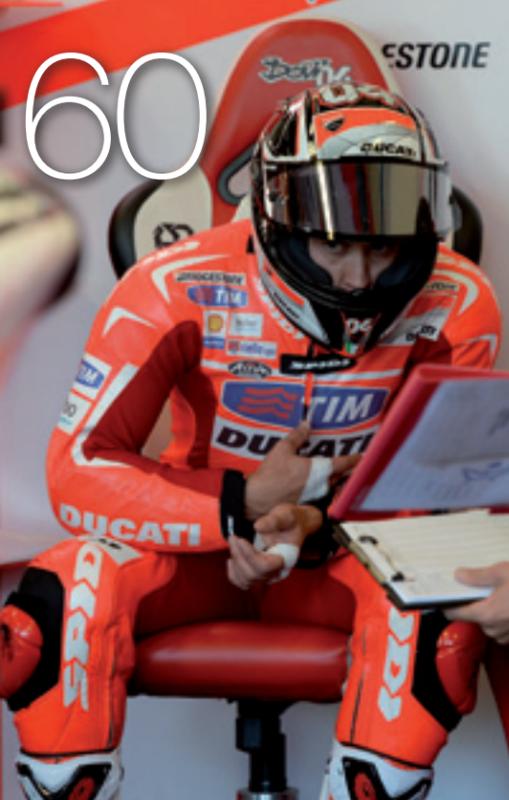
34



40



80



60

Geschichte,
Motoren und
Emotionen für die
Ducati-Fans weltweit



54



132



08



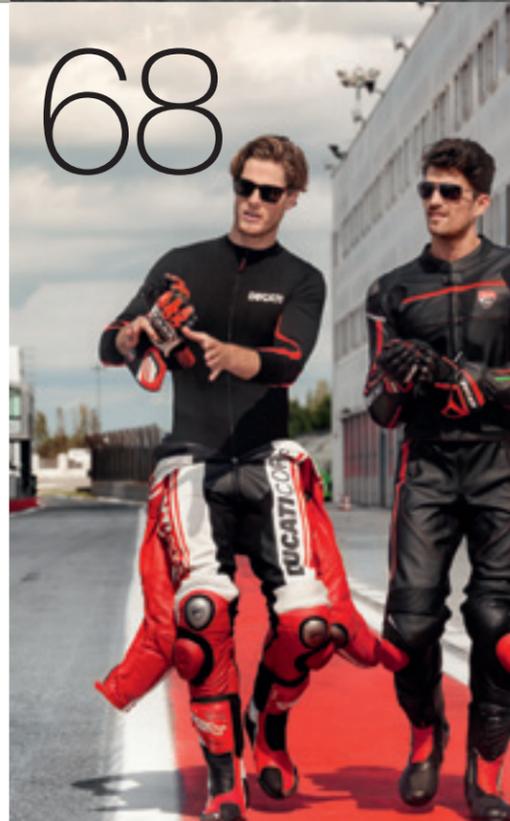
144



106

- 08** 1199 Superleggera: Leichtigkeit nach dem neuesten Stand der Technik
- 18** Zubehör: Über die Grenzen der Serienfertigung hinaus
- 20** Elektronische Federung: Die aktive Federung der Ducati-Motorräder von heute und morgen
- 22** Unternehmensgeschichte: Der rote Faden, der uns so einzigartig macht
- 26** Die neue Monster
- 34** Design Story: Wie entsteht ein neues Motorrad?
- 40** Hyperstrada
- 48** Diavel Carbon
- 54** 899 Panigale: : Ihr Weg zur Rennstrecke
- 60** Persönlichkeiten: Andrea Dovizioso
- 64** Movie Star: Ducati-Motorräder – Hauptdarsteller im Kino

- 68** Ready for action
- 80** Fun&Passion
- 88** Metropolitan Style
- 96** Travel
- 104** T-Shirt Fun
- 106** City Story
- 116** Urban Garage
- 118** Historical Taste
- 130** Leather
- 132** Freetime
- 134** Itinerario Australia
- 142** World Ducati Week Vorschau
- 144** World President Meeting
- 148** Neuigkeiten
- 150** Ducati Store: Die Welt ist rot
- 154** Ducati Riding Experience
- 156** Rimini Street Food
- 160** Landesmeisterschaften



68



18



26

Ducati
The Redline Magazine

Pretty. Fast.

The Audi RS 7 Sportback quattro®. Powered by 412 kW.

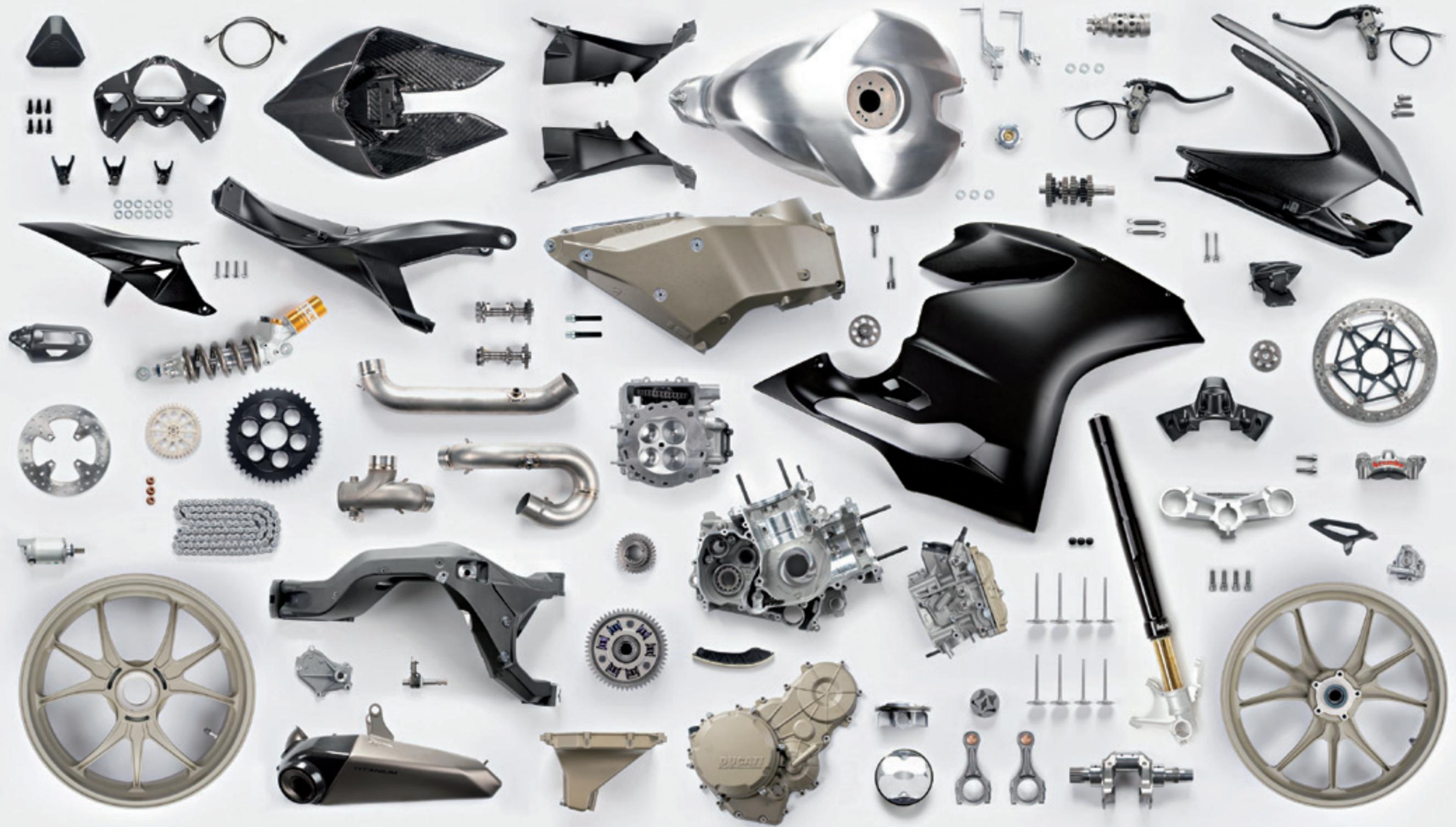
Dynamism in its most beautiful form: the Audi RS 7 Sportback goes from 0 to 100 km/h in just 3.9 seconds. And its powerful design sets pulses racing.



Audi Sport
Vorsprung durch Technik



1199 SUPERLEGGERA



LEICHTIGKEIT AUF DEM

NEUESTEN STAND DER TECHNIK



EINE BEEINDRUCKENDE KOMBINATION AUS TECHNOLOGIE UND LEICHTIGKEIT

Mit der 1199 Superleggera ist ein Traum wahr geworden, den viele der leidenschaftlichsten Mitarbeiter von Ducati gemeinsam geträumt haben – den anspruchsvollsten Fans ein Motorrad zu bieten, das alle bislang geltenden Grenzen im Hinblick auf Leichtigkeit und Leistung aufhebt und in jedem Detail dem neuesten Stand der Technik entspricht.

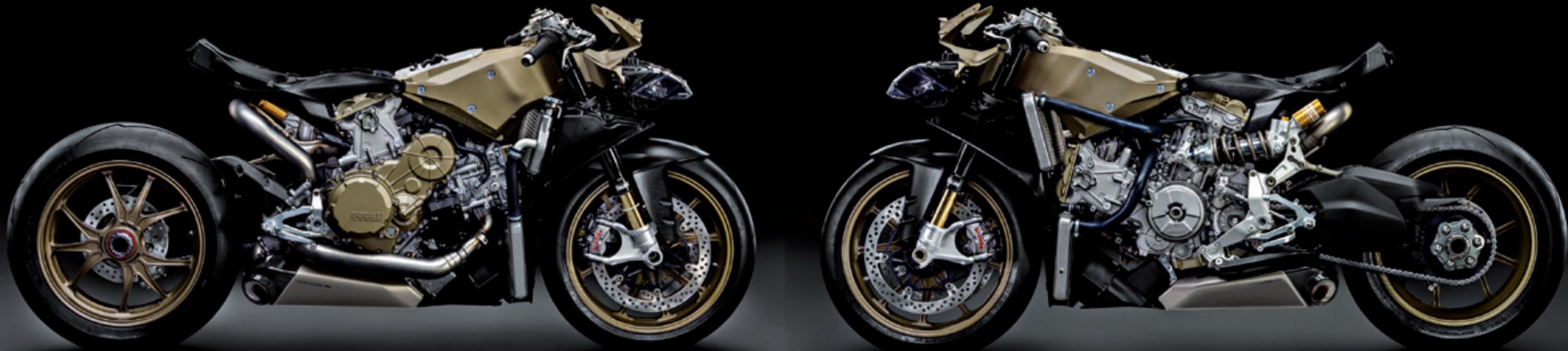
Das Ergebnis ist unübersehbar: Dieses unglaubliche Motorrad besitzt in seiner homologisierten Version über 200 Pferdestärken und alles, was man für die Straßenzulassung benötigt, wie Spiegel, Scheinwerfer, Katalysator und Kennzeichenträger. Es wiegt fahrbereit, ohne Kraftstoff, nur 166 kg, so viel wie ein World Superbike bei der Startaufstellung zum Rennen. Die 1199 Superleggera besitzt mit Abstand das beste Leistungs-Gewichts-Verhältnis aller homologisierten Motorräder!

Sie ist ein absolutes Kunstwerk und auf eine Serie von 500 Stück begrenzt.

Um eine Vorstellung davon zu vermitteln, mit welchen Methoden dieses unvergleichlich niedrige Gewicht erreicht wurde, möchte ich eine Zahl nennen, die auf den ersten Blick trivial erscheinen mag: 9 Gramm. Das ist die Gewichtsreduzierung, die erzielt werden konnte, indem der Kühlerdeckel aus Aluminium statt aus Stahl (dem üblichen Material) gefertigt wurde. Durch Berücksichtigung dieses Details haben wir eine Gewichtsreduzierung um 33 % für diese eine Komponente erzielt. Und genau so haben wir jede weitere Komponente analysiert und uns gefragt, wie wir ihr Gewicht so niedrig wie möglich halten und ihre Leistung maximieren können – und so haben wir die 1199 Superleggera geschaffen. Bei diesem Prozess entstanden außergewöhnliche Komponenten, wie beispielsweise ihr Monocoque-Rahmen aus Magnesium, der hintere Unterrahmen aus Karbon, Befestigungselemente aus Titan, Zweiring-Rennkolben und viele andere Details. Als letztes Beispiel für den besonderen Charakter dieses Motorrads möchte ich auf ein weiteres wunderbares Detail hinweisen, das weniger offensichtlich ist: die Anti-Wheelie-Regelung, die dynamisch eingestellt werden kann, um maximale Beschleunigung zu erzielen – ein Merkmal, das natürlich am attraktivsten auf der Rennstrecke ist!

Claudio Domenicali

PHOTO BY
PIERO CASADEI, ENRICO LONGHI, DAVIDE PIFERI



MAGNESIUM, KOHLEFASER, ALUMINIUM UND TITAN FORMEN DIE 1199 SUPERLEGGERA. MEHR ALS 200 PS AUF 166 KG: DAS BESTE LEISTUNGS-GEWICHTS-VERHÄLTNISS ALLER SERIEN-MOTORRÄDER

Die 1199 Superleggera wurde als Technologie-Flaggschiff von Ducati ins Leben gerufen. Sie repräsentiert den ultimativen Ausdruck aus Leichtigkeit und Leistung des Herstellers aus Borgo Panigale. Zahlreiche maßgebliche Innovationen dieser neuen Einsitzer-Version wurden vor allem darauf ausgelegt, die Fans zu begeistern, insbesondere beim Einsatz auf der Strecke. Schon beim Layout der 1199 Panigale haben sich die Designer und Ingenieure von Ducati mit zwei einfachen, aber bei weitem nicht banalen Zielen an die Arbeit gemacht: Sie wollten das Gewicht (des bereits leichtesten Serien-Superbikes der Welt) reduzieren und die Leistung steigern. Die erste Komponente, die sie dabei genauer betrachteten, war (neben dem

Superquadro-Motor) eine der beiden Säulen des Panigale-Projekts: der Monocoque-Rahmen. Neu entworfen und in Magnesiumlegierung sandgegossen, wiegt er nur 3 kg. Das bedeutet eine Einsparung von 1,1 kg gegenüber der Aluminiumversion der Panigale. Diese Gewichtseinsparung konnte erzielt werden, ohne die Steifigkeit oder die Stärke des Rahmens zu beeinträchtigen. Einen weiteren wichtigen Beitrag zur Leichtigkeit des Motorrads leistet der Unterrahmen aus Karbon, der von Grund auf neu entworfen wurde und nur noch 800 Gramm wiegt, im Vergleich zu 2,1 kg der anderen Versionen. Eine ebenso extrem wichtige Rolle bei diesem Gewichtsreduzierungsprozess spielen die geschmiedeten Marchesini-Räder aus

Magnesium. Die Gewichtseinsparung von (insgesamt) 1 kg durch die Räder ist besonders wichtig und verbessert deutlich die dynamischen Eigenschaften und die Fahrerfreundlichkeit der 1199 Superleggera beim Bremsen, Handling und der Beschleunigung. Die weitgehende Verwendung von Carbon für die Seitenverkleidungen, Vorbau, Heck und andere Details erbrachte eine weitere Gewichtsreduzierung um etwa 1 kg. Noch entscheidender ist jedoch, dass die gesamte Auspuffanlage neu entworfen wurde, um sie an die gesteigerte Motorleistung anzupassen und durch den Einsatz von Titan in den Schalldämpfern und Krümmern weiteres Gewicht zu reduzieren (-2,6 kg im Vergleich zum Stahlsystem). Schließlich die Federung: Natürlich Öhlins, mit einer

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Trockengewicht 155 kg
Leergewicht ohne Kraftstoff 166 kg
Leergewicht 177 kg
Kraftstofftankkapazität 17 l
Motor Superquadro-Motor: L-Zweizylinder, desmodromische Ventilsteuerung, 4 Ventile pro Zylinder, flüssiggekühlt

Hubraum 1.198 cc
Bohrung x Hub 112 x 60,8 mm
Kompressionsverhältnis 13,2:1
Leistung Über 200 PS (149 kW) bei 11.500 U/min
Drehmoment 134 Nm bei 10.200 U/min
6-Gang-Getriebe
Ausführung Einsitzer

FL916-Gabel mit komplett gefrästen Böden, Titanitrid-Beschichtung und belastungsoptimierten Standrohren, die leichter gemacht wurden, um die Steifigkeit beim Bremsen zu bewahren. Die hintere Dämpfung erfolgt über einen vollständig einstellbaren TTX36-Stoßdämpfer mit Titanfeder. Es wurde nichts dem Zufall überlassen. Die 1199 Superleggera verwendet eine Lithium-Ionen-Batterie, die um 2 kg leichter als die Standardbatterie ist. Titanlegierung für mehrere Komponenten, einen einstellbaren Brembo MCS-Hauptbremszylinder (Multiple Click System) mit externer Hebeleinstellung, ein harteloxiertes hinteres Ergal-Ritzel, eine aus dem MotoGP-Rennbetrieb übernommene Kette, einen Hochleistungsluftfilter, eine Sitzbasis aus

Karbon sowie aus dem vollen gefräste Fußrasten und Gabelbrücke. Die Elektronik wurde durch das DWC-System (Ducati Wheelie Control) erweitert, das auf einer Trägheitsplattform mit elektronischem Gyroskop basiert, welches die Parameter für die ECU mit 8 Einstellungen bereitstellt. Darüber hinaus kann über zwei spezielle Schalter links am Lenker während der Fahrt eingestellt werden, wie stark die verschiedenen Parameter greifen, wie beispielsweise DWC, DTC und EBC. Die Einzigartigkeit dieser äußerst exklusiven Ducati als Straßenmotorrad, das den Motorrädern aus der Superbike-Weltmeisterschaft am nächsten kommt, wird durch ein weiteres außergewöhnliches Merkmal unterstrichen: ein System, das die elektronischen Regelungssysteme und

das endgültige Übersetzungsverhältnis automatisch kalibriert, um sich den Rollumfängen unterschiedlicher Reifen anzupassen. Das DDA+-System (Ducati Data Analysis) schließlich, das Ihnen gestattet, Daten für die Funktionsparameter des Motorrads abzurufen und herunterzuladen, wurde durch eine Schrägwinkelerfassung ergänzt. Vervollständigt wird das Motorrad durch zahlreiche Details, unter anderem einen Rennauspuff aus Titan, der die maximale Leistung um 5 PS steigert, ein größeres Windschild, Paddock-Ständer vorne und hinten, eine Motorradabdeckung und Kits, um die Spiegel, den Kennzeichenhalter und den Seitenständer zu entfernen. Sehr viel mehr kann das Herz der Fans kaum begehren.

ALLE GEHEIMNISSE DES NEUEN MOTORS DER 1199 SUPERLEGGERA, MAXIMALER AUSDRUCK IM HINBLICK AUF LEISTUNG, ABGELEITET VOM SUPERQUADRO, DEM LEGENDÄREN ZWEIZYLINDER AUS BORGIO PANIGALE

Der Motor der 1199 Superleggera ist von dem der 1199 Panigale abgeleitet, dem mittlerweile legendären L-förmigen Zweizylinder Superquadro mit einem Hub-Bohrung-Verhältnis von 112 x 60,8 mm. Dies alles leitet sich aus der Rennsporterfahrung von Ducati Corse ab. Die wichtigsten Entwicklungsbereiche betrachten das Herz des eigentlichen Motors oder, vor allem, die Verwendung eines Kolbens mit beeindruckender Geometrie, der die Brennkammer verändert und die Kompression von 12,5:1 (wie bei der 1199 Panigale) auf bis zu 13,2:1 steigert.

Eine weitere vom Superbike abgeleitete Innovation ist die Verwendung eines Zweiring-Kolbens statt der üblichen drei Ringe.

„Sein größter Vorteil ist die Gewichtsreduzierung, die eine Abnahme von 10 bis 15 % gegenüber den ca. 600 g des Originalkolbens der 1199 Panigale bedeutet“, so Vincenzo De Silvio, Engine Design Manager. „Ein weiterer Vorteil ist die reduzierte Reibung sowie natürlich die geringere Trägheit, die dem Motor eine schnellere Beschleunigung gestattet.“

Natürlich hat sich auch das Profil der Nockenwellen geändert, mit neuem Verteilungsdiagramm, wobei der Einlass verzögert ist, um die Nutzung des Flows bei hohen Geschwindigkeiten zu maximieren. Eine Entscheidung, die wie bei den Rennmotoren eine größere Auffüllung des Zylinders und eine bessere Verbrennung gestattet.

Eine weitere Innovation ist die Verwendung von Wolfram-Einsätzen zum Ausbalancieren der Pleuellwelle. Wolfram ist ein Material mit

höherer Dichte als Stahl, nämlich ca. 18 g/dm³ im Vergleich zu 7,85 g/dm³, das die Konzentration von maßgeblicher Masse auf kleinem Raum und damit eine bessere Ausbalancierung der drehenden Massen der Pleuelle und des Pleuellens gestattet. Auf diese Weise ist es möglich, einen leichteren Motor mit schnellerer Beschleunigung zu schaffen. Die Verwendung von Wolfram hat es uns erlaubt, das Gewicht der Pleuelle um ca. 400 g zu reduzieren. Der Motor verwendet außerdem (neben den Titan-Einlassventilen) Abgasventile aus Titan, die das Gewicht und die Trägheit weiter reduzieren, sodass er noch spritziger wird.

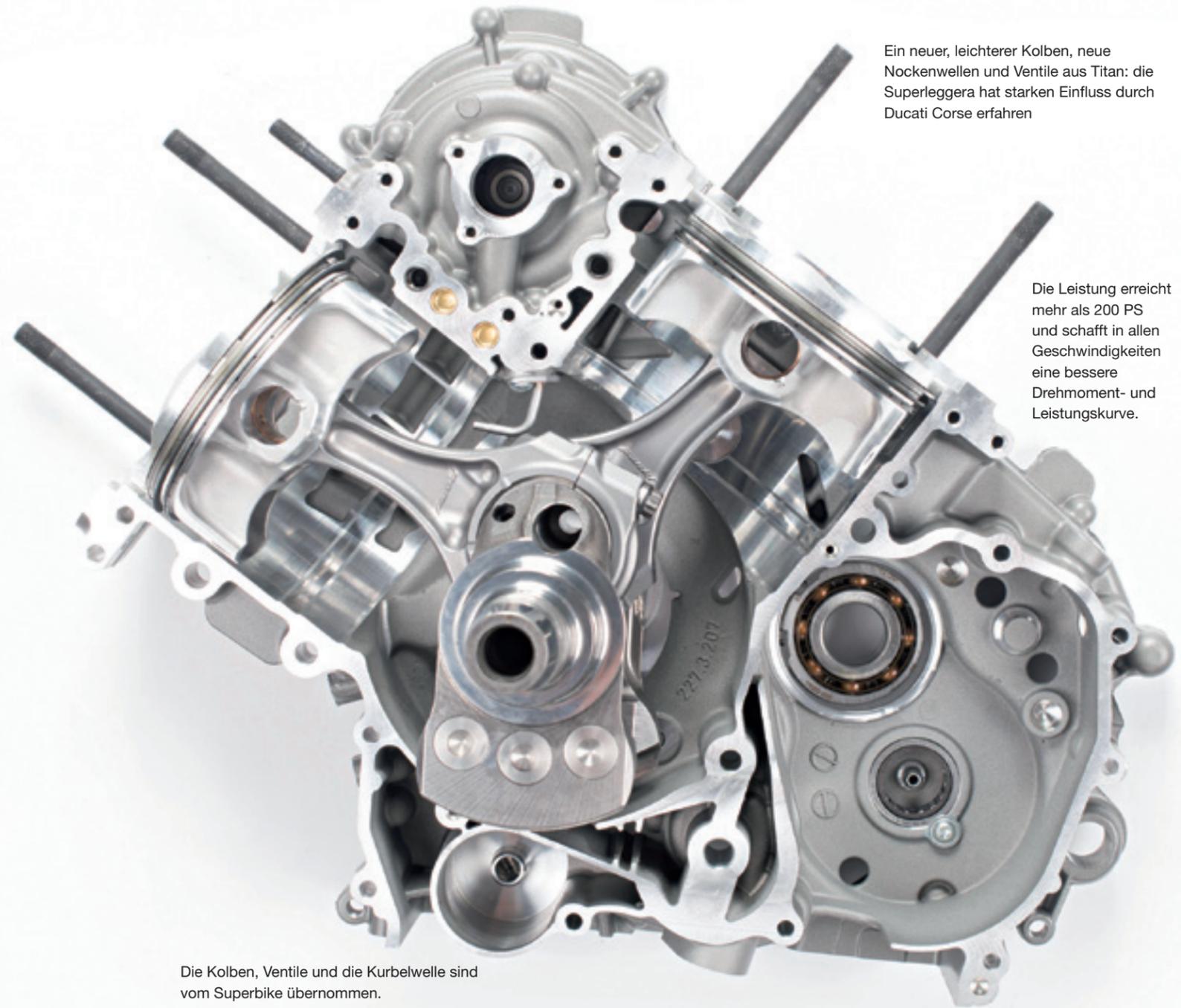
Das Zusammenspiel all dieser Änderungen steigert die maximale Leistung auf mehr als 200 PS und bedeutet eine höhere Leistungs- und Drehmomentkurve in allen Geschwindigkeiten. Wir haben dem Ganzen noch einen Sensor hinzugefügt, exklusiv vom Superbike übernommen und auf das Quick Shift-Getriebe angewendet, der die Position des Zylinders ermittelt und einen schnelleren Schaltvorgang unterstützt.

Das Quick Shift-System sorgt dafür, dass der Schaltvorgang ohne Gaswegnahme vollzogen werden kann. Das System wirkt direkt auf Zündung und Einspritzung, wobei der Sensor den Gangwechsel überwacht und garantiert, dass sofort wieder Drehmoment zur Verfügung steht. All dies verstärkt das unverfälschte und gebündelte Temperament der 1199 Superleggera, bei der es sich im Wesentlichen um ein World Superbike mit Nummernschild handelt.

Der neue Motor ist leichter, weist weniger Trägheit und Reibung auf und kann eine höhere Drehzahl erzielen.

Ein neuer, leichterer Pleuell, neue Pleuellwellen und Ventile aus Titan: die Superleggera hat starken Einfluss durch Ducati Corse erfahren

Die Leistung erreicht mehr als 200 PS und schafft in allen Geschwindigkeiten eine bessere Drehmoment- und Leistungskurve.



Die Pleuelle, Ventile und die Pleuelle sind vom Superbike übernommen.



WAS BRAUCHT MAN, UM LEICHTIGKEIT ZU ERZIELEN? GESTEIGERTE KOMPONENTEN, INTEGRIERTE FUNKTIONEN UND OPTIMIERTE FORMEN



Die 1199 Superleggera wurde als Serienmotorrad erdacht, das im Hinblick auf Gewicht und Leistung den Motorrädern der Superbike-Weltmeisterschaft so nahe wie möglich kommen sollte: 166 kg in seiner Fahrkonfiguration ohne Kraftstoff und mit mehr als 200 PS.

Bei diesem Projekt wurde bei der intensiven Konzentration auf Leichtigkeit jede einzelne Komponente des Motorrads berücksichtigt. Dies hat außerdem zu einer völligen Neuentwicklung einiger maßgeblicher Elemente seiner Federung geführt: Der Monocoque-Rahmen ist eine dieser herausragenden Komponenten. „Die Idee eines Monocoque-Rahmens“, erklärt Simone Di Piazza, R&D Vehicle

Design Manager, „wurde bei Ducati Corse geboren. Sie haben sich auch das Konzept patentieren lassen. Ursprünglich wurde der Rahmen aus Karbon gefertigt und am MotoGP-Motorrad installiert. Die Innovation dieses Rahmenkonzepts liegt in seiner Fähigkeit, verschiedene Funktionen zu integrieren, was unweigerlich zu einer maßgeblichen Gewichtsreduzierung geführt hat. Der Rahmen ist direkt an den beiden Zylinderköpfen befestigt, dient außerdem als Airbox und beherbergt die Drosselklappen und den Luftfilter. Auf diese Weise können wir einen schmalen Vorderbereich realisieren, was Vorteile im Hinblick auf die Aerodynamik bietet. Er integriert sich perfekt in die anderen

Komponenten des Motorrads, unter anderem den vorderen Luftfilter und den Motor, womit ein besserer Abschluss der Airbox sichergestellt ist. Darüber hinaus garantiert er die Möglichkeit, den Lenkkopfwinkel einzustellen, was von erfahreneren Fahrern zwingend gefordert wird. Diese Funktion stammt unmittelbar aus unserer Erfahrung in der Superbike-Weltmeisterschaft.

Die 1199 Panigale ist mit einer auf die Serienproduktion ausgelegten Version des ursprünglichen Monocoque-Rahmens ausgestattet, hergestellt aus Aluminiumlegierung unter Verwendung des Shell-Fusionsprozesses. Mit der 1199 Superleggera mussten wir einen

weiteren Schritt in Richtung Leichtigkeit unternehmen, weshalb wir uns für ein leichtes und starkes Material wie Magnesium entschieden haben.

Diese Anwendung ist einzigartig für Serienmotorräder auf der ganzen Welt. Mit einem sorgfältigen Neuentwurf der Rahmenlinien, seiner Wandstärke und der internen Aussteifung unter Verwendung fortschrittlicher Techniken aus der Finite-Elemente-Analyse konnten wir ein außergewöhnliches Ergebnis mit einer Gewichtseinsparung von 25 % im Vergleich zur Aluminiumversion erzielen. Das Rahmengewicht nahm von 4,1 kg auf nur 3 kg ab, während seine Eigenschaften im Hinblick auf Steifigkeit und Stärke, die

für ein Motorrad mit einer so extremen Leistung wie der 1199 Superleggera unabdingbar sind, nicht beeinträchtigt wurden.

Eine weitere Schwierigkeit beim Entwurf war, dass die Schnittstellen zu den an den Rahmen angrenzenden Komponenten unverändert bleiben mussten. Aufgrund spezieller Eigenschaften von Magnesium mussten wir die galvanische Kompatibilität der verschiedenen Materialien sorgfältig überprüfen und letztlich alle Verbindungssysteme der am Rahmen befestigten Komponenten neu entwickeln.

Für den Bau dieser so komplexen

Komponente musste Ducati schließlich seine fundierten Kenntnisse und seine Expertise über das Produkt und seine endgültige Verwendung mit dem spezifischen Produkt- und Produktionswissen der weltbesten Branchenlieferanten kombinieren, die letztlich zu Partnern von Ducati beim Co-Design geworden sind.

Der Rahmen wird in einem Sandgussprozess hergestellt, einer Technologie, die in der Regel für Komponenten verwendet wird, die im Rennen eingesetzt werden, und die durch die begrenzte Stückzahl möglich ist – von der 1199 Superleggera werden nur 500 Stück hergestellt.“

FREIHEIT ZUR VERÄNDERUNG: ÜBER DIE GRENZEN DER SERIENFERTIGUNG HINAUS



ZUBEHÖR IST EINES DER GRUNDLEGENDE ELEMENTE DER DUCATI-WELT. OB ÄSTHETISCH, TECHNISCH ODER FUNKTIONAL – ALLES IST GANZ AUF DIE LEIDENSCHAFT AUSGELEGT, DIE JEDEN DUCATISTA BEI SEINEN ENTSCHEIDUNGEN ANTREIBT: EINZIGARTIG UND UNVERKENNBAR ZU SEIN. UND IMMER DAS MEISTE AUS DEM MOTORRAD ZU MACHEN

Schon beim Kauf hat jeder Ducatista Dutzende verschiedene Auswahlmöglichkeiten, die sein Motorrad in eine Ducati verwandeln, die einzigartig auf dieser Welt ist. Egal, ob über den Katalog oder den virtuellen Konfigurator auf der Website von Ducati – das einzige Problem ist die Qual der Wahl. Das gesamte Zubehör von Ducati wurde kontextabhängig für die jeweiligen Motorräder entwickelt. Der Entwicklungsprozess ist in Phasen unterteilt: In der ersten Phase werden die verschiedenen Personalisierungen für ein Modell analysiert. In der nächsten Phase werden die Ideen und die Zubehörarten dem Marketing, dem Design-Center, den technischen Designern und allen anderen Beteiligten bis hin zur Fertigungsabteilung mitgeteilt, einschließlich des Feedbacks von Kollegen in Niederlassungen auf der ganzen Welt. Beim Zubehör ist natürlich der Auspuff das „Must have“ für jeden Ducatista. „Viele unserer Kunden versuchen, das Aussehen, den Sound und die Leistung des Auspuffs zu verbessern“, erzählt uns Lorenzo Uliani, Accessories Project Manager. „Der Auspuff ist das perfekte Beispiel für Zubehör, dessen Entwicklung sehr lange dauert, weil er die unterschiedlichsten Anforderungen erfüllen muss.“ In diesem Fall wird dann die Idee des Designers, die einen grundlegenden Neuentwurf der Rohrvolumen und -abmessungen beinhaltet, zur Auswertung an das technische Design-Team weitergegeben, das zum Endergebnis beiträgt, in dem es die optimalen Materialien auswählt, die sich wiederum auf Gewicht und Leistung auswirken.



Alle diese Faktoren können offensichtlich nicht isoliert voneinander betrachtet werden, sondern sind eng miteinander verknüpft. Denken Sie allein an die Tatsache, dass die Ästhetik eines Auspuffs durch die verwendeten Materialien bestimmt wird, die sich jedoch auch auf Gewicht und Sound auswirken: Karbon und Titan, die jeweils attraktiver und leichter sind als Stahl, besitzen vielfältige Eigenschaften. Für jeden Teil des Auspuffs werden spezielle Materialien ausgewählt, bis hin zum letzten Detail, deren Kombination zu einem optimalen Endprodukt führt. „Ducati steht zu allererst für Leistung, Sportlichkeit und Design, Werte, die für uns hier in Borgo Panigale immer im Zentrum der Aufmerksamkeit liegen“, so Uliani.

Die Kataloge mit Ducati-Zubehör richten sich an alle Kundentypen, nicht nur auf diejenigen, die Fahrten auf der Rennstrecke genießen wollen, sondern auch auf Tourer und Stadtfahrer.

Außerdem wird die Nutzung in Bereichen berücksichtigt, die zwischen traditionellen Kategorien angesiedelt sind, was häufig zum Angebot von Zubehör führt, das die Gebrauchstauglichkeit und die Wertsteigerung eines Modells verbessert: Ein Beispiel ist der Tankrucksack für die Panigale, der für alle vorgesehen ist, die ein sportliches Motorrad brauchen, es aber auch an den Wochenenden nutzen wollen. Der Zubehörkatalog reicht deshalb von den Karbonteilen (Kotflügel, Kühlerabdeckungen) bis hin zu technischen Details, die die Leistung verbessern, und schließlich Touring-bezogenen Produkten, wie etwa Windschilder, Steckdosen, Packtaschen, Komfortsitze, Navigationssysteme, beheizbare Lenkergriffe usw. „Unser Kunde ist immer der Mittelpunkt der Zubehörabteilung“, erklärt Damiano Pavanello, Commercial and Marketing Manager für Zubehör: „Für ihn arbeiten wir auch mit unseren offiziellen Händlern zusammen, sodass er sich einzigartig und besonders fühlen kann. Und bei speziellen Veranstaltungen, wie beispielsweise dem Ducati Garage Contest bei der World Ducati Week, erhält er vielleicht sogar einen Preis für das am besten personalisierte Motorrad des Jahres!“

Die allererste Federung für Motorräder waren nur die starken Hände der tapferen Motorradfahrer Anfang des letzten Jahrhunderts. Ab diesem Zeitpunkt gab es immer wieder maßgebliche Fortschritte in diesem Bereich, und die Federung der heutigen Motorräder verfügt über hochentwickelte Systeme, Einstellungen und Funktionen, die noch vor zwanzig Jahren unvorstellbar waren. Egal, ob sie Komfort und Sicherheit gewährleisten oder Stöße absorbieren sollen, die heutigen Federungen werden mit Funktionen und Leistungsmerkmalen entwickelt, die den gesamten Aufbau und die Dynamik des Motorrads einbeziehen. Wenn wir über die Federung sprechen, dann geht es letztlich um mehrere Themen gleichzeitig: Komfort, Sicherheit, Stabilität, Bodenhaftung, Gewichtsverteilung und sogar Aspekte, die sich auf die Fahrqualität des Motorrads beziehen. In den letzten zehn Jahren

THE ACTIVE SUSPENSION ON THE DUCATI BIKES OF TODAY AND TOMORROW

DAS DSS-SYSTEM (DUCATI SKYHOOK SUSPENSION) IST FORTSCHRITTLICHSTE TECHNOLOGIE BEI DUCATI. INGENIEUR **EMANUELE BORSETTO**, ELECTRIC/ELECTRONIC SYSTEMS MANAGER, ERZÄHLT UNS, WIE DIESE NEUESTE GENERATION DER AKTIVEN FEDERUNG NACH MODERNSTER TECHNOLOGIE ERSTELLT WURDE UND WIE SIE SICH AUF KOMFORT UND SICHERHEIT AUSWIRKT



Die ECU verwaltet die Informationen aus den Beschleunigungsmessern, aus der Position des Gashebels und dem ABS (über CAN), um die Stoßdämpferventile abhängig vom Riding Mode und den Inputs von der Straße konstant optimal zu regeln: Schlaglöcher, Stöße, Bremsvorgänge, Beschleunigung usw.

- 1- Beschleunigungsmesser für die ungefederten vorderen Massen
- 2- Beschleunigungsmesser für die gefederten vorderen Massen
- 3- ECU und Beschleunigungsmesser für die gefederten hinteren Massen
- 4- Beschleunigungsmesser für die ungefederten hinteren Massen

Federung eingesetzt wird, die ihr Verhalten verändern und sich autonom und stetig der Fahrt anpassen kann. All dies gewährleistet ein optimales dynamisches Verhalten in jeder Fahrsituation, kombiniert mit der Möglichkeit, zwischen vier Riding Modes zu wählen, die verschiedene Komponenten der Einstellung ändern, wie beispielsweise ABS, Traktionskontrolle, Motor und natürlich Federung, ein optimales dynamisches Verhalten in jeder Fahrsituation.

Das DSS-System verwendet Sensoren, die sowohl die Position des Reifens auf der Straße als auch die Schwingungen des Motorradrahmens erfassen. Dank dieser Sensoren kann die Federung innerhalb von 20 Millisekunden, also praktisch in Echtzeit, reagieren und ihre Einstellung abändern, indem sie ein elektronisches Ventil innerhalb des Stoßdämpfers betätigt. Der Skyhook-Algorithmus regelt unter Verwendung der Daten aus dem am Motorrad angebrachten Sensor die Stoßdämpferventile so effektiv wie möglich, sodass der Aufbau des Motorrads in stabiler Position bleibt und der Fahrer bei der Fahrt maximalen Komfort und maximale Sicherheit genießt. Der außergewöhnlichste Aspekt des Skyhook-Systems ist seine Fähigkeit, verschiedene Vorteile zu kombinieren, wodurch die Nutzungspalette der Federung und damit des Motorrads wesentlich erweitert wird. Beispielsweise kann es für die täglichen Fahrten so eingestellt werden, dass es wie eine feste Sportfederung oder eine weichere Touringfederung reagiert, abhängig von der Art der auftretenden Stöße, womit der Fahrer eine umfangreiche Palette an Reaktionsmöglichkeiten im Allround-Einsatz erhält, wie sie nie zuvor möglich waren.

konnten wir zahlreiche zunehmend fortschrittlichere Lösungen beobachten, die die Federung bei ihrer Aufgabe unterstützt haben – in Form unterschiedlicher Federn, Stoßdämpfer und Hebelanordnungen. Bei hochwertigen Motorrädern findet man heute häufig Einstellmöglichkeiten für die Federvorspannung und Justierung des Stoßdämpfers im Hinblick auf Zugstufen- und Druckstufen-Dämpfung, ebenso wie progressive Federn und immer effizientere Hydrauliksysteme. Dieser Fortschritt gipfelt in der semiaktiven Federung der Ducati Multistrada 1200 S. Dieses Motorrad verfügt über eine USD-Gabel und einen progressive Einzelstoßdämpfer von Sachs, der über das innovative DSS-System (Ducati Skyhook Suspension) geregelt wird. Der Wechsel ist monumental und die Technologie ist völlig neu, weil in diesem Fall eine semiaktive, dynamische



Ducati 1199 Panigale S – 2011

Ducati 1098 R – 2007

Ducati 999 S – 2003

Ducati 916 – 1994

Ducati 851 – 1987

DER ROTE FADEN, DER UNS SO EINZIGARTIG **MACHT**

CLAUDIO DOMENICALI LÄSST DIE LETZTEN 30 JAHRE DES UNTERNEHMENS REVUE PASSIEREN.

ZUR ERINNERUNG AN DIE WERTE, DIE DIE MOTORRÄDER AUS BORGIO PANIGALE SO EINZIGARTIG MACHEN

Eine lange Geschichte, die Geschichte von Ducati. 1926 zur Produktion von elektromechanischen Artikeln – vom Radio bis hin zum Rasierapparat – gegründet, begann das Unternehmen erst nach dem zweiten Weltkrieg mit der Produktion von Motorrädern. Zu Beginn waren das motorisierte Mofas wie das berühmte Cucciolo, später immer mehr Motorräder mit wenig Hubraum, bis hin zu den Zweizylinder-Maximotorrädern der 70er Jahre. Erst in den letzten 30 Jahren avancierte Ducati jedoch zum echten Protagonisten der Bereiche Sport- und Rennmotorräder. Claudio Domenicali, Geschäftsführer von Ducati, hat alle diese Jahre unternehmensintern miterlebt. Ihn

haben wir gebeten, diese unglaubliche Geschichte von Leidenschaft, technologischem Fortschritt und Design für uns Revue passieren zu lassen. Und er, ein leidenschaftlicher Motorradfahrer, erzählt sie uns anhand der Geschichte der Superbikes aus Borgo Panigale. „Ich glaube, dass die Geschichte uns etwas für die Zukunft mitgeben kann“, beginnt Domenicali. „Sie erinnert uns daran, welche bedeutenden Werte Ducati so unnachahmlich machen und uns ständig von Neuem die Richtung vorgeben, der es zu folgen gilt.“ Anfang der 80er Jahre war Ducati zu einem staatlichen Unternehmen geworden. Es war Teil des IRI

(italienisches Regierungsinstitut für den industriellen Wiederaufbau) und die Eigentümer zeichneten sich sicherlich nicht durch eine große Leidenschaft für Motorräder aus. „1983 wird Ducati zum Glück“, so Domenicali weiter, „von Claudio und Gianfranco Castiglioni übernommen und somit Teil der Cagiva-Gruppe. Das Unternehmen geht also an zwei große Motorrad- und Rennsportliebhaber über.“ Eine Leidenschaft, die sofort Früchte trägt und es Massimo Bordi „einem talentierten Ingenieur ermöglicht, zwei grundlegende Intuitionen zu konkretisieren: Rot zur Bezugsfarbe des Unternehmens werden zu lassen (daher das Motto „die Roten aus Borgo

DIE WESENTLICHEN FAKTOREN FÜR DEN
ERFOLG SIND DIE LIEBE ZUM PRODUKT UND
DIE BESESSENHEIT FÜR DIE PERFEKTION



Panigale“) und für die notwendige technologische Innovation zu sorgen“. In den Jahren der 851 ist es Marco Lucchinelli, der Ducati im April 1988 zum ersten Superbike-Sieg in Donington verhilft.

„Die wundervolle 851 verkörpert die Diskontinuität mit der Vergangenheit“, sagt Domenicali voller Leidenschaft, „einfarbig rot, mit ihrem einzigartigen flüssigkeitsgekühlten Desmoquattro-Viertventiler mit Bezeinspritzung.“

Marco ist der erste einer außergewöhnlichen Reihe von Champions, die Ducati zu einer Legende gemacht haben: Fogarty, Bayliss, Capirossi, Stoner, Checa. Um nur die wichtigsten und beliebtesten zu

nennen. Ducati wird zu einem Synonym für Technologie, Rennsport und Rot. In diesen Jahren schreibt das Unternehmen eine der schönsten und bedeutendsten Seiten seiner Geschichte. Aufbauend auf den bei den Wettkämpfen gesammelten Erfahrungen werden die 851 und die 888 die ersten Straßen-Superbikes, die auch vom großen Liebhaberpublikum gekauft werden können. Und 1994 wird die 916 entwickelt, das Motorrad, das die Geschichte der Straßenmotorräder der 90er Jahre neu geschrieben hat, und das auch heute noch als eines der schönsten Motorräder gilt, das jemals gebaut wurde. „Schön, sexy und extrem – mit dem Design von

Massimo Tamburini ist die 916 eines der faszinierendsten Motorräder der Geschichte des Motorradsports“, erzählt uns Domenicali. Dennoch können die Superbike-Erfolge und der große Anklang, den die Straßenmotorräder der Marke Ducati finden, eine neue Krise nicht vermeiden. Durch eine nicht immer umsichtige Unternehmensführung sieht sich die Cagiva-Gruppe im September 1996 gezwungen, Ducati an den amerikanischen Investmentfonds Texas Pacific Group zu verkaufen. Die neue Geschäftsführung läutet grundlegende Veränderungen in den Bereichen Vertrieb und Marketing ein: Ducati beginnt, sich von einem reinen Motorrad-Hersteller in ein Unterhaltungsunternehmen zu

verwandeln. Es sind die Jahre der ersten World Ducati Week, bei der sich die Community der Ducatisti das erste Mal in Misano trifft. Und die Jahre der finanziellen Gewinne – mit der Börsennotierung 1999 und der höchsten Produktionskapazität im Jahr 2000 mit über 40.000 Motorrädern. Jahre, in denen viel passiert ist, auch im Bereich der Wettkämpfe. 11 Superbike-Weltmeistertitel (der Dreifachsieg von Troy Bayliss bei den Superbike-Weltmeisterschaften – 2001, 2006 und 2008 – hinterlässt eine unauslöschliche Erinnerung im Herzen der Ducatisti), die Teilnahme am MotoGP mit einem triumphalen Debüt: Loris Capirossi steht bereits beim ersten Einsatz auf dem Treppchen, ist auf der Pole

Position im dritten und gewinnt das sechste Rennen. Im Jahr 2006 schließlich, in dem die italienische Investindustrial-Gruppe Mehrheitsaktionär von Ducati wird, kommt die 1098 auf den Markt, um den Platz der 999 einzunehmen und sofort Preise wie „Bestes Design“ und „Bestes Supersport-Motorrad“ der Motorcycle Design Association zu erhalten. Das sind die Jahre, in denen das Produkt wieder in den Mittelpunkt gestellt wird. Es wird der Grundstein für die neue Entwicklungsphilosophie der Motorräder von Ducati gelegt, die vor allem auf Leichtigkeit und Leistung basiert. Und die 1199 Panigale, die im Herbst 2011 auf den Markt kommt, ist ein sehr gutes Beispiel dafür. Mit der

Beteiligung von Audi beginnt ein neues Kapitel der Geschichte von Ducati. „Mit unserem neuen Aktionär Audi verbinden uns viele Dinge“, erklärt Domenicali. „Besonders eine Sache möchte ich hervorheben: Der wesentliche Faktor für den Erfolg ist die Liebe zum Produkt und eine Perfektionsbesessenheit.“

Was erwartet Ducati also in der Zukunft? „Wir wollen exzellente Motorräder produzieren. Ihre Leistung soll ganz im Mittelpunkt stehen, aber gleichzeitig vom Fahrer jederzeit kontrollierbar sein. Kurzum, wir möchten, dass unsere Motorräder leicht und schön sind, und dass sie eine immer größere Zahl von Liebhabern zum Träumen bringen!“

DIE NEUE MONSTER



PHOTO BY ALESSIO BARBANTI

DIE KÖNIGIN DER NAKED BIKES GIBT IHR DEBÜT – IN EINER NEUEN VERSION MIT DEM GRÖSSTEN MOTOR UND DER HÖCHSTEN LEISTUNG IHRER GESCHICHTE. MONSTER-EMOTION AUF DIE SPITZE GEBRACHT

Sie sehen es schon von Weitem und wahrscheinlich sogar auf den ersten Blick, dass es sich unverkennbar um eine Monster handelt. Wenn Sie näher kommen, werden Sie bemerken, dass sich etwas Wichtiges geändert hat: Sie ist eindrucksvoller, größer, aggressiver als ihre Vorgängerin, behält aber das Familiengefühl bei, das diese Modelle vermitteln.

Dann sehen Sie sie endlich aus der Nähe. Und obwohl es sich unverkennbar um eine Monster handelt, ist im Vergleich zu den Modellen, die Sie bereits kennen, einfach alles neu, bis hin zur letzten Schraube. Wenn Sie dann die Gelegenheit haben, sich daraufzusetzen, werden Sie erkennen, dass dieses Modell schmäler ist, dass Ihre Füße einfach bis zum Boden reichen (dank dem höhenverstellbaren Sitz), dass die Fahrposition noch komfortabler und ergonomischer geworden ist, und dass sie einen breiten Lenker hat, der gestattet, sich beim Fahren leicht nach vorne zu beugen, um dem Windwiderstand zu minimieren. In technischer Hinsicht ist diese Monster jedoch wirklich völlig neu und anders. Zum ersten Mal übernimmt sie die Lösung eines tragenden Motors, der am vorderen Rahmen und am hinteren Unterrahmen befestigt ist, ein Konzept, das zum ersten Mal mit der exquisiten 1199 Panigale

eingeführt wurde. In diesem Fall wurde jedoch statt des Aluminiumgusses der klassische Gitterrohrrahmen von Ducati verwendet, allerdings kürzer, leichter und sehr viel steifer als in früheren Versionen. Das Bremssystem wurde ebenfalls von der Panigale übernommen. Mit Sicherheit ist es das leistungsfähigste und fortschrittlichste System, das derzeit erhältlich ist. Und auch der Motor ist neu: er leitet sich vom Motor der Multistrada 1200 ab, wobei die Motorgröße beibehalten wurde, aber eine maßgebliche Überarbeitung stattgefunden hat, damit er perfekt zu diesem neuen Modell passt: Die Zylinderköpfe wurden neu entworfen, um die Lösung des tragenden Motors übernehmen zu können, aber auch die Leistung und das Drehmoment wurden optimiert, indem das Kompressionsverhältnis geändert wurde, nämlich durch Einsatz neuer Abgasrohre, neuer Einlasskrümmer und Drosselklappen und Neuordnung der Regelungseinheiten, die den Motor und die verschiedenen unterstützten Riding Modes verwalten. Entstanden ist ein Motorrad, das gegensätzliche Elemente hervorhebt und in sich vereint: Sie glänzt mit zusätzlichen 100 cm³ Hubraum und 45 PS mehr als die 1100 EVO, die sie ersetzt, und damit einer höheren Leistung, während sie gleichzeitig eine komfortablere und fahrerfreundlichere Fahrt in der Stadt

TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN

Die neue Monster besitzt den Testastretta 11° DS-Motor mit 1200 cm³ Hubraum, der bereits in der Multistrada verwendet wird, aber der für diesen neuen Einsatzzweck maßgeblich überarbeitet wurde. In dieser Version kann der Zweizylinder-Desmo volle 106,6 kW (145 PS) bei 8750 U/min bringen, mit einem Drehmoment von 124,5 Nm (12,7 kgm) bei 7250 U/min in der S-Version, aber auch mit einer extrem gleichmäßigen Leistungsabgabe. Darüber hinaus ist er mit dem neuen Vorbau aus Stahlrohr verbunden, als tragendes Element des Motorrads, wie bei der 1199 Panigale: Diese Lösung garantiert ein hervorragendes Gewicht/Leistung-Verhältnis, wodurch die Geschwindigkeit und die Manövrierfähigkeit des Motorrads verbessert werden, auch dank einem Trockengewicht von nur 182 kg. Die Riding Mode-Technologie schließlich (einschließlich von Ride-by-Wire, dreistufigem ABS und DTC (Ducati Traction Control) – wobei die beiden letztgenannten deaktiviert werden können – garantiert aufs Neue hervorragende dynamische Leistung und das höchstmögliche Maß an Sicherheit.





DIE NEUE MONSTER
WURDE SO
ENTWORFEN, DASS
JEDER FAHRER SIE
FAHREN KANN, UND
SICH JEDERZEIT
WOHLFÜHLT, UM
DIE HARMONIE MIT
SEINEM MOTORRAD
ZU GENIEßEN

Diese neue Monster ist speziell auch für den Einsatz außerhalb der Stadt, zum Touring konzipiert. Wenn Sie nach Adrenalin suchen, ist sie auch perfekt für sportliche Fahrten und den Rennstreckeneinsatz geeignet. In der Praxis wurde das neue Modell so entworfen, dass es von jedem Fahrer und in jeder Situation zu jedem Zeitpunkt genutzt werden kann, wobei sich der Fahrer immer wohlfühlt und

die Harmonie mit seinem Motorrad genießen kann, egal ob er sportliche, leichte Stadtkleidung, Touring-Kleidung oder einen Lederkombi trägt. Der visuelle Eindruck der Monster ist überwältigend. Sie werden ihre Linien auf den ersten Blick lieben, egal, ob sie der Ästhetik dienen oder einfach nur die Leistung verbessern. Die neue Monster ist das Ergebnis der neuen Designphilosophie von Ducati, die

von Anfang bis Ende des Projektes konsequent umgesetzt wurde. Diese Philosophie verfolgt den Bau von sportlichen Motorrädern, die auch für den täglichen Gebrauch ausgelegt sind, die benutzerfreundlich sind, die immer sicherer werden, und die dennoch Adrenalin erzeugen und Ihnen einen Nervenkitzel bieten. Kurz gesagt, Motorräder, die ultimativ und immer echte Ducatis sind!





ZEITLOSE EMOTIONEN

Es gibt Emotionen, denen die Zeit nichts anhaben kann. Die Monster war für alle Fans schon immer eine voll emotionale Erfahrung, seit der Vorstellung des ersten Modells mit 900 cm³ im Herbst 1992.

Seit Verkaufsbeginn im Frühjahr des darauffolgenden Jahres stellte sie Geburt und Anfang einer neuen Motorradkategorie dar, wie es sie nie zuvor gegeben hatte, und die ein großer Erfolg war. Bei dieser Kategorie handelt es sich um die „Naked Bikes“, mit der Monster als Symbol und Bezugspunkt seit über 20 Jahren (und noch heute). Mit ihrem exklusiven und wuchtigen Styling, das unzählige Varianten unterstützt, und mit zahlreichen Motorisierungen, machte sie ihr Debüt mit einem flüssiggekühlten 4-Ventile- pro-Zylinder-Motor im Jahr 2001 mit der S1-Version, die ihren Motor von den gefeierten

Superbikes der 916er-Palette übernommen hatte. 2008 wurde ein völlig neues Modell der zweiten Generation eingeführt (das es heute noch gibt), das mit den luftgekühlten Versionen mit 696 und 796 cm³ gebaut wird.

In diesen Jahrzehnten hat sich die Monster „unter der Motorhaube“ maßgeblich verändert, und dies in einem Ausmaß, dass die aktuell angebotenen Versionen keine Schraube mehr mit diesen früheren Versionen gemeinsam haben, während die allgemeine Fahrqualität, Leistung und Charakteristik gewaltige Fortschritte gemacht haben. Was sich nicht geändert hat, sind die Emotionen: Ein Blick reicht aus, um Ihr Herz schneller schlagen zu lassen – es ist und bleibt die Monster!



DESIGN STORY

WIE ENTSTEHT EIN NEUES MOTORRAD? WIE GELANGT MAN VON DEN ERSTEN ENTWÜRFEN ZUM FERTIGEN MODELL? IN WELCHEN PHASEN WIRD DER STIL DER VERSCHIEDENEN DETAILS DEFINIERT?



PHOTO BY PIETRO BIANCHI



DIE HERAUSFORDERUNG UNSERER ARBEIT BESTEHT DARIN, DAS BEI EINEM MOTORRAD ALLES SICHTBAR IST, NICHTS KANN VERSTECKT WERDEN. DAHER GESTALTEN WIR JEDES DETAIL AUS, EGAL WIE KLEIN ES IST

Oben: Andrea Ferraresi (Leiter des Ducati Design Center), Gianandrea Fabbro (Chief Designer) und das Modell der Ducati 1199 Panigale. Rechts die filigrane, künstlerische Ausarbeitung des Tankmodells.

INTERVIEW MIT ANDREA FERRARESI

Die ständige Frage lautet: Wie entsteht ein neues Motorrad?

Wie gelangen Sie von den ersten Entwürfen zum fertigen Modell? Welche Schritte führen zur Definition des allgemeinen Stils und der Details? Andrea Ferraresi, Leiter des Ducati Design Center, berichtet über die Arbeit in Borgo Panigale.

Frage: Wenn wir uns einen kreativen Prozess vorstellen, gehen wir davon aus, dass der Designer der freiste Mensch auf Erden ist, ein Blatt Papier und einen Stift in der Hand und viele Ideen im Kopf hat. In der Realität haben auch wir Einschränkungen und bestimmte Grenzen, die berücksichtigt und als Ausgangspunkt verwendet werden müssen...

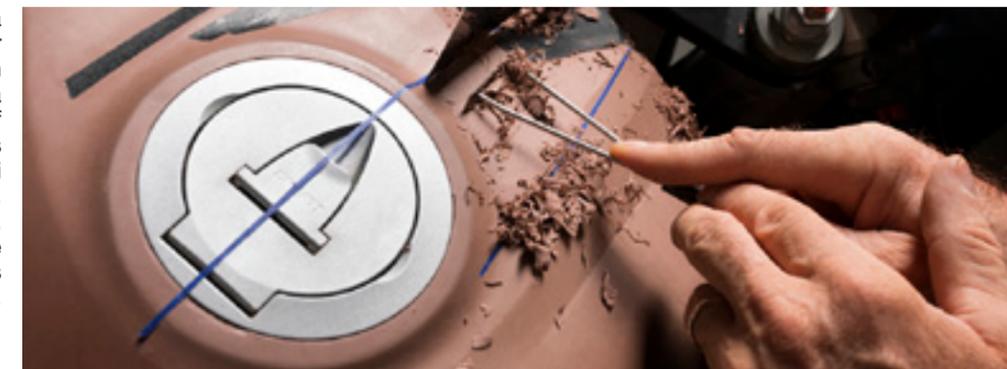
Antwort: Im Vergleich zu anderen Produkten haben wir sehr viel freiere Hand. Aber auch wir haben Einschränkungen. Die wichtigsten Einschränkungen für einen Designer sind, dass bei einem Motorrad alles offen sichtbar ist, man also nichts verbergen kann, und dass alles ordnungsgemäß funktionieren muss – und bei einer Ducati alles leicht sein muss. Das ist eine große Herausforderung, aber in gewisser Weise auch einer der faszinierendsten Aspekte unserer Arbeit. Die größte Herausforderung: Sie müssen an alles denken.

Wir sagen, die Designer können genau so weit gehen, wie es die Ingenieure zulassen!

A.: In der Realität wird das Motorrad letztlich in Zusammenarbeit mit der technischen Abteilung entworfen, das kann ich Ihnen als Ingenieur garantieren. Vielleicht ist es kaum zu glauben, aber selbst die ersten Skizzen, die hier und da auf Papier gebracht werden, sind das Ergebnis zahlreicher Vorstudien, die zwischen Designer und Ingenieur abgestimmt wurden. Am wichtigsten ist schließlich die Entscheidung, welche von mehreren gleichwertigen technischen Lösungen im Hinblick auf den Stil am überzeugendsten ist. Mit anderen Worten: Wir suchen nicht nach einem Kompromiss zwischen gegensätzlichen Anforderungen, sondern eine Lösung, die beide Seiten zufriedenstellt.

Und die Größe? Wie erschwert sie die Suche nach dem Stil?

A.: Der Entwurf kleiner, kompakter, aggressiver und attraktiver Motorräder ist eine Herausforderung, aber auch relativ „einfach“ (wenn ich es so sagen darf). Sehr viel komplizierter ist es, sicherzustellen, dass die Produkte Ducati-DNA besitzen, und außerdem Komfort und einfaches Handling bei der täglichen Nutzung als maßgebliche Verkaufsaspekte bieten. Die neue Monster 1200 ist ein sehr erfolgreiches Experiment in diesem Sinne.



Lassen sich die Phasen der Konzipierung und Geburt einer Ducati zusammenfassen?

A.: Ganz am Anfang steht das so genannte „Product Mini Brief“, womit ein Design-Briefing festgelegt wird. Von dort aus kann der kreative Prozess beginnen. Ausgehend von einem groben Layout, das nur ein paar wenige grundlegende Parameter festlegt (Achsabstand, Sitzhöhe, Position des Lenkers usw.), beginnen wir mit einer Art Wettbewerb zwischen den Designern des Teams – normalerweise sind es drei –, um schließlich drei Entwurfsvorschläge zu erhalten. Wir wählen zwei davon aus und fräsen davon nach dem Umstieg auf die virtuelle Phase zwei Modelle im Maßstab 1:1. Dabei handelt es sich um 3D-Skizzen mit allen Effekten und für alle Zwecke. Auf dieser Grundlage können wir schließlich den überzeugendsten Vorschlag auswählen.

Es gibt auch einen Design-Wettbewerb...

A.: Ja. Der „Gewinnervorschlag“ wird virtuell neu aus Ton modelliert und gefräst, ebenfalls in einem Maßstab von 1:1. Die manuelle Modellierung, die von hochqualifizierten Fachleuten – echten Bildhauern – ausgeführt wird, ist die wichtigste Phase für einen Designer, weil hier die Oberflächen gestaltet werden. Mehr als in anderen Phasen des Prozesses gibt es hier physischen Kontakt mit dem Motorrad, das entwickelt werden soll. Nach Abschluss dieser Phase und nach der formellen Genehmigung des Stils führen wir dann ein Reverse-Engineering für das Modell durch und es gibt zwei weitere Genehmigungsphasen: Eine „technische“ im Design Center mit dem Master-Modell, und eine letzte vor dem Unternehmensmanagement mit dem Clinic-Modell.

Und jetzt ist es nicht mehr Plastilin-braun?

A.: Nein, es muss wie ein echtes Motorrad aussehen. Das Master-Modell wird deshalb in den Farben lackiert, die zuvor ausgewählt wurden, um ein so realistisches Ergebnis wie möglich zu erhalten. Möglicherweise gibt es bereits einige Komponenten, wenn diese schon vorhanden sind oder an anderen Motorrädern verwendet wurden. Beispielsweise der Motor, das Fahrwerk oder die Räder.

Und jetzt ist die technische Abteilung an der Reihe?

A.: Keinesfalls! Wenn die technische Abteilung erst jetzt anfangen würde, hätten wir ein großes Problem! Wie ich bereits gesagt habe: Die Zusammenarbeit zwischen Design Center und technischer Abteilung beginnt schon in den ersten Entwurfsphasen. Das Master-Modell stellt bereits die technisch entwickelte Version des Produkts dar. Es würde uns gar nichts bringen, wenn wir alle zwar mit den Stilaspekten glücklich wären, aber das Motorrad nicht gebaut und die erforderliche Leistung nicht gewährleistet werden kann. Dabei müssen alle Leistungsbereiche garantiert sein. Zurück zu unserem Prozess. Wenn die „Hauptakteure“ überzeugt sind, wechseln wir schließlich in die Tuning-Phase, in der wir Materialien, Farben und Oberflächenbearbeitungen auswählen.

Und für Sie beginnt die Arbeit von neuem...

A.: Wir arbeiten an parallelen Projekten. Einige werden gerade erst ins Leben gerufen, andere sind am Laufen, wieder andere gehen dem Ende zu. Eigentlich gibt es nie eine Pause zum Durchatmen. So läuft es einfach, das gehört für uns dazu.



Andrea Ferraresi auf dem 1199 Panigale S- und dem Panigale Clinic-Modell



reddot design award
best of the best 2013

DUCATI PANIGALE, „BEST OF THE BEST“ IN DER PRODUKTDESIGN-KATEGORIE 2013

Am 1. Juli 2013 erhielt die 1199 Panigale S, eine Ikone für Stil, Innovation und Technologie innerhalb der Ducati Superbikes, in Essen den Titel „Best of the Best“ unter den professionellen Augen der 37 Jury-Mitglieder des Red Dot Awards, eines der größten und prestigeträchtigsten internationalen Design-Wettbewerbe. Die Panigale wurde aus den für die Veranstaltung 2013 nominierten 4.662 Produkten ausgewählt. Ein wohlverdienter Preis, dank der Kreativität und Innovation des Projekts und der starken emotionalen Wirkung, die die Panigale auf die Jury hatte. Für das gesamte nächste Jahr wird die 1199 Panigale S im Red Dot Design Museum in Singapur ausgestellt.



HYPER STRADA

**HYPERLEISTUNG,
EXTREME
VIELSEITIGKEIT**

PHOTO BY MILAGRO

EINE NEUE
FAHRERFAHRUNG
FÜR ALL DIEJENIGEN,
DIE KURVEN LIEBEN,
AUCH WENN SIE DAFÜR
EIN STÜCK FAHREN
MÜSSEN

Der Motor hat einen himmlischen Klang und beschwört die Wahrnehmung der Geschwindigkeit herauf. Die Hyperstrada verwendet den neuen flüssiggekühlten 11° Testastretta mit 821 cm³ und vier Ventilen, der eine maximale Leistung von 110 PS bietet.



Nehmen Sie einen den agilen Kurvenfresser wie die Hypermotard, ein extremes Motorrad, das die Agilität, Präzision und Leichtigkeit einer Supermoto-Maschine mit den verfeinerten Funktionen einer mit L-Zweizylinder angetriebenen Ducati kombiniert. Anschließend fügen Sie verschiedene Touring-Extras hinzu, beispielsweise ein Windschild, Seitenkoffer, die höchste Beladepazität garantieren, eine entspanntere Ergonomie und Sicherheit durch ABS und DTC (kombiniert im Ducati Safety Pack mit drei Riding Modes: Sport, Touring und Urban). Die Hyperstrada wurde aus dieser Mischung geschaffen und eröffnet einen neuen und faszinierenden Horizont, mit einer neuen Fahrerfahrung für all jene, die Kurven lieben, auch wenn sie dafür ein Stück fahren müssen.

Die Hyperstrada ist damit ein einzigartiges und innovatives Motorrad, das eine Art Mischung zwischen Supermoto- und Touring-Welt darstellt. Darüber hinaus wird dieses neue Modell im Design der neuesten Generation angeboten, um ein Motorrad mit atemberaubendem Aussehen zu schaffen, das darauf ausgelegt ist, Ihnen maximalen Spaß zu verschaffen.

Hier wurde der vom ursprünglichen Dirt-Bike inspirierte Look noch verwegener gestaltet – dank des vergrößerten Schilds sowie dem hohen und schlanken Heck und schmalen Seiten. Während die Handschützer beibehalten wurden, die typisch für Offroad-Modelle sind, bietet die neue Hyperstrada neu entworfene Rückspiegel, die sich perfekt in dieses konsequente Design einfügen und für den täglichen Gebrauch in der Stadt mehr Funktionalität bieten. Höchstes Augenmerk wurde außerdem auf den Linienvorlauf gelegt, um einen essenziellen und minimalistischen Look beizubehalten, trotz der Komplexität, die durch den Einbau des neuen Testastretta-Motors entsteht.

SICHERHEIT WIRD
DURCH ABS UND DTC
GARANTIERT, IM DUCATI
SAFETY PACK MIT
DREI UNTERSTÜTZTEN
RIDING MODES
KOMBINIERT: SPORT,
TOURING UND URBAN

Für die Hyperstrada wurden die 2-Ventil-Konfiguration und die Luftkühlung für den Motor aufgegeben, um ein neues flüssiggekühltes 4-Ventil-System zu übernehmen, charakterisiert durch eine Rennzylinderbohrung mit 88 mm x 67,5 mm und einem Design, das ein perfektes Gleichgewicht zwischen Bedienerfreundlichkeit und Leistung erzielt: Dies ist der neue 11° Testastretta-Motor mit 821 cm³, der eine maximale Leistung von 110 PS bei 9250 U/min und ein Drehmoment von 89 Nm bei 7500 U/min bietet.

Der neue 11° Testastretta übernimmt die fortschrittlichsten technischen Lösungen, Ergebnis des technischen Know-hows von Ducati. Lösungen, die zur Schaffung eines extrem hochleistungsfähigen Motors geführt haben, der flüssig und geschmeidig läuft und unter allen Bedingungen Fahrfreude bringt, und der unter anderem die Emissionen durch unverbrannte Kohlenwasserstoffe deutlich vermindern kann.

Damit hebt sich die neue Hyperstrada im Hinblick auf ihre Proportionen, Ergonomie und Handling ab ebenso wie durch die Anwendung der neuesten Ducati-Technologien ab.

Auf diese Weise erschaffen die Hypermotard- und Hypermotard-SP-Versionen das Konzept und das minimalistische Erscheinungsbild einer Supermoto-Maschine gewissenhaft neu, wobei das Hyperstrada-Modell weniger extrem zu sein scheint, mit spezifischen Eigenschaften, durch die es sich für den flexibleren Einsatz eignet, unter anderem für das Touring.



TRACE ME **DUCATI**

THE NEW FRAGRANCE FOR MEN



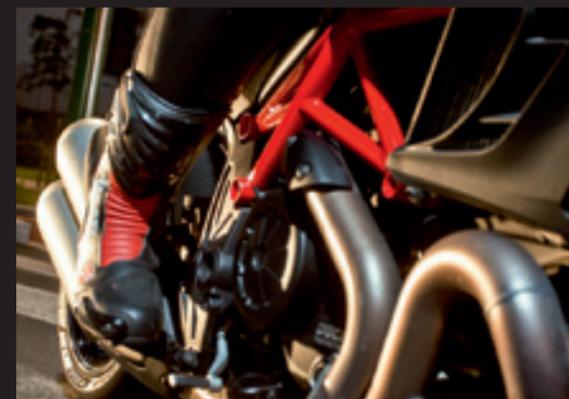
THE POWER OF DIAVEL CARBON

PHOTO BY DANIELE TESTA



Extrem geladen und zielgerichtet: Diesen Eindruck vermittelt die Diavel Carbon, solange sie steht. Sie ist bereit und wartet nur darauf, ihr volles Potenzial ausleben zu dürfen.

SIE WOLLEN EINE BESONDERE NACHT ERLEBEN? UNTERNEHMEN SIE EINEN RITT AUF DER DIAVEL CARBON. IHRE 162 PS STEHEN BEREIT, UM AUSZUBRECHEN UND DIE NACHT ZUM TAG ZU MACHEN



MACHT HAT IMMER EINE DUNKLE SEITE, DIE SELBST DEN GELASSENSTEN FAHRER IN IHREN BANN ZIEHEN KANN

Die Nacht umhüllt die Stadt in ohrenbetäubender Stille. Die Straßen und Häuser sehen aus, als hätte man einen schwarzen Schleier über sie gelegt. Breite „Schultern“, die durch die seitlichen Kühler noch wuchtiger erscheinen, verjüngen sich zu einer spitz zulaufenden Taille, die das Auge auf den in der Mitte befindlichen Motor zieht.

Zusammen mit einem strahlend roten Gitterrohrrahmen und leichten, gefrästen Marchesini-Rädern wird damit

unmissverständlich die darin steckende Leistung vermittelt. Der beeindruckende und dynamische Hinterreifen unterstützt Schräglagen von bis zu 41 Grad, während ein riesiger Scheinwerfer selbst die dunkelste Nacht hell erstrahlen lässt.

Und wie es einzigartig für eine Ducati ist, ist ein Großteil des Gesamtbildes nicht einem Wettbewerb entsprungen, sondern nach Wünschen der Fahrer entstanden, die Leistung und Dynamik fordern, zusammen mit dem brutalen Straßenstil.

Die Nacht betont die Details. Oben von links, Jacke Dark Armour, Helm Dark Rider, Lederhose von Company und Sport-Stiefel.



Ein Schalter, eine Taste, und die Nacht erwacht zum Leben: Der Testastretta 11°-Motor mit 1198 ccm und 162 PS lässt sein tiefes, aggressives Grollen hören. Die Diavel Carbon hält ihre Leistung mit 3 unterschiedlichen Riding Modes im Zaum, die sie so zahm oder so leidenschaftlich machen, wie der Fahrer das wünscht. Der Urban Mode ist der zurückhaltendste Modus, mit 100 PS, kontrolliert durch das DTC (Ducati Traction Control) auf Stufe 5, der höchsten Einstellung. Dieser Modus wird verwendet, wenn ein Fahrer die Diavel im zahmsten Modus fahren will, beispielsweise bei nasser Straße.

Wenn er zur nächsten Leistungsstufe wechseln will, verschafft der Touring-Mode dem Motorrad seine kompletten 162 PS, jedoch mit einer weicheren Leistungsabgabe, die sich immer noch zurückhält. Für die extreme und unverfälschte Diavel-Erfahrung ist der Sport-Mode vorgesehen, der die gesamte Leistung auf aggressivste Weise direkt freisetzt – und eine rasante Beschleunigung und das Gefühl unerschöpflicher Leistung vermittelt, die so faszinierend ist, dass es bei Anbruch der Dämmerung der einzig verbleibende Wunsch ist, dass die nächste Nacht bald kommen möge.

TECHNISCHE DATEN

Motor
Testastretta 11°
flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder
in L-Form, 4 Ventile pro Zylinder,
desmodromisch gesteuert

Benzineinspritzung
Elektronisch geregelte
Kraftstoffeinspritzung, elliptische
Drosselklappen, Ride by Wire

Hubraum
1198,4 ccm

Leistung
119 kW (162 PS) bei 9500 U/min

Drehmoment
127,5 Nm (13 kgm) bei 8000 U/min

Rahmen
Stahl Gitterrohrrahmen

Vorderrad Federung
Komplett einstellbare Marzocchi
Upside-Down Gabel mit 50mm
Standrohrdruckmesser, DLC
Beschichtung

Hinterrad Federung
Progressiv angesteuertes Mono-
Federbein, komplett einstellbar.
Einarmschwinge aus Aluminium

Felgen
14-Speichen Leichtmetallfelge
mit 120/70 ZR17 vorne und
240/45 ZR17 Pirelli Diablo Rosso
II Bereifung hinten

Bremse vorne
2 x 320mm Scheiben vorne mit
Brembo Monobloc 4 Kolben,
1 x 265 mm hinten,
abschaltbares ABS
(serienmäßig)

Trockengewicht
205 kg

Und während es immer schneller Tag wird, kehrt die Diavel Carbon zwischen all den Schatten der Dämmerung nach Hause zurück, um dort auf die nächste unglaubliche Nacht zu warten.

899 PANIGALE IHR WEG ZUR RENNSTRECKE

PHOTO BY MILAGRO

EIN SUPERBIKE FÜR
JEDEN TAG. DIE NEUE
899 PANIGALE IST AUF
DER RENNSTRECKE
ZUHAUSE, ABER AUCH
AUF DER STRASSE
FORTSCHRITTLICH UND
KOMFORTABEL





SICHER, VIELSEITIG, UNUNTERBROCHENES VERGNÜGEN

Ein authentisches Ducati-Superbike bis zur letzten Schraube: schön und aggressiv, mit unnachahmlichen Stil, unglaublicher Leistung und modernster Technologie. Die einzigartige Motorauslegung der 899 ist perfekt geeignet, ein allgemein nutzbares Motorrad zu schaffen, das dominante Leistung liefert, egal ob auf der Rennstrecke oder auf der Straße.

Tatsächlich bietet der neue Superquadro-Motor mit 898 cm³ – der speziell für dieses Modell entwickelt wurde – eine Mischung aus Leistung

und Flexibilität, der nichts anderes gleich kommt.

Damit bietet die 899 Panigale den Fahrern eine vielseitige Einsatzmöglichkeit – mit der Möglichkeit, denselben Reiz wie mit ihrer größeren Schwester zu genießen, dem Maßstäbe setzenden Superbike 1199 Panigale (das Vorreiter für die brillante technologische Innovation und den Stil der 899 war, und den nächsten Schritt für diejenigen Fahrer darstellt, die bereit für etwas noch Aufregenderes sind). Um dieses

hochgesteckte Ziel zu realisieren – eine Erweiterung des Einsatzbereichs von Motorrädern, deren DNA eindeutig sportlich ist –, wurde diese völlig neue „Supermid“-Version eingeführt, die die fortschrittliche Technologie nutzt, die die Motorräder von Ducati schon immer charakterisiert hat.

Dieser Richtung folgend machen die Technologie und die Innovationen der 899 sie sicherer und flexibler, während sie weiterhin den Adrenalinrausch und das abhebbende Gefühl schafft, die sie als echte „Rote aus Borgo Panigale“



DIE GESCHWUNGENEN
LINIEN DES
MOTORRADS LASSEN
KEINEN ZWEIFEL: ES
IST DUCATI-DNA

Das Herz der 899 Panigale ist ihr brandneuer 898 cm³ Superquadro-Motor, der ein ideales Hub-Bohrungs-Verhältnis aufweist, um eine optimale Verteilung der Leistung zu realisieren und 148 PS (109 kW) mit = 99 Nm Drehmoment zu schaffen.

Dieser Motor verschafft dem Motorrad eine extrem geschmeidige Beschleunigung und ist gleichzeitig tragendes Element des innovativen Monocoque-Rahmens, der eine höhere Geschwindigkeit und Agilität dank dem niedrigen Gewicht von nur 169 kg (trocken) ermöglicht.

Die unverwechselbaren Linien, wie sie auch die 1199 Panigale hat, lassen keinen Zweifel an der Familienzugehörigkeit. Die neueste Technologie ist offensichtlich im Elektronikpaket der 899 mit Riding Modes, Ride-by-Wire, 3-stufigem ABS, DTC (Ducati Traction Control), EBC (Engine Braking Control) und Ducati Quick Shift.



ANDREA DOVIZIOSO

WIR WAREN BEIM GRAN PRIX VON SAN MARINO, UM MIT DEM AUS FORLÌ STAMMENDEN DUCATI MOTO GP FAHRER EINEN TAG AUF DER PISTE ZU VERBRINGEN

PHOTO BY MILAGRO

Bei achtzehn Rennen in zwölf Ländern auf vier Kontinenten ist es ziemlich offensichtlich, dass man in der Moto GP viel unterwegs ist. Aber auch wenn eine Rennstrecke einem Fahrer weit entfernt und fremd erscheinen mag, so kann sich ein anderer Fahrer auf ihr zu Hause fühlen. Für Andrea Dovizioso ist diese Rennstrecke, auf der er sich zu Hause fühlt, wie auf keiner anderen, der Kurs „Marco Simoncelli“ in Misano.

Auf dieser Piste, die keine Stunde von seinem Heimgort Forlimpopoli entfernt liegt, debütierte Andrea nämlich. Seitdem bestritt er auf dieser Strecke die Rennen der italienischen Meisterschaft und seit 2008 auch die des MotoGP. „Misano ist sicherlich meine bevorzugte Piste, weil sie nicht weit von zu Hause entfernt ist“, sagt Andrea. „In Wirklichkeit bin ich hier gar nicht so viele Rennen gefahren, wie man meinen könnte, aber meine schönste Erinnerung an diese Strecke ist mein erster Sieg im Alter von 14 Jahren auf einer 125.“

Seit 2013 hat die Piste von Misano für Dovizioso eine noch größere Bedeutung, weil er Mitglied des Ducati-Teams wurde. Der Kurs von Misano ist eine der drei offiziellen Testrennstrecken des Teams (neben Mugello und Jerez). Außerdem findet hier die World Ducati Week statt, das alle zwei Jahre organisierte Treffen der Ducati-Fans. Trotz seiner vielen Verpflichtungen in Misano war Andrea so nett und gestattete uns, ihn zu begleiten, sodass wir ein wirklich besonderes Rennwochenende hautnah miterleben konnten. Schließlich geht es einem nirgendwo besser als zu Hause.

11:30 MITTAGESSEN

Um diese Uhrzeit habe ich normalerweise schon viele Kilometer auf der Piste abgefahren. Endlich Zeit für das Mittagessen, das ich unbedingt in der Pause zwischen dem Durchgang am Morgen und dem am Nachmittag unterbringen muss. Wenige und einfache Dinge, die mir die erforderliche Energie geben: etwas Schinken, Pasta, Obstsaft und eine Banane.

13:00 TRAINING

Bevor er auf die Piste fährt, wärmt sich jeder Fahrer circa 10–15 Minuten lang körperlich auf. Das ist ausgesprochen wichtig, um schmerzhafte und unangenehme Muskelprobleme zu vermeiden: Beim Motorradfahren werden schwer zu trainierende Muskelgruppen beansprucht, die daher stets gut aufgewärmt werden müssen, bevor man auf die Maschine steigt.

PERSÖNLICHKEITEN

13:30 ANKLEIDEN

Dem Ankleiden widme ich nicht viel Zeit: In einer Minute habe ich die Kombi normalerweise bereits übergestreift. Bei den Knieschleifern bin ich dagegen wesentlich präziser. Um stets dieselbe Höhe und dasselbe Kniegefühl zu haben, tausche ich sie bei jedem Durchgang aus. Schade, dass ein Schraubenzieher notwendig ist, um sie abzunehmen: Der Klettverschluss ist wie festgeklebt!

14:30 PITSTOPP

Die Box ist mein wirkliches Büro! Während der Pausen lasse ich den Helm auf, um jederzeit bereit zu sein, wieder durchzustarten. Zunächst spreche ich mit den Technikern: Hier sieht ihr mich in einer Besprechung mit dem technischen Leiter, dem Rennstreckeningenieur und Techniker der Öhlins-Stoßdämpfer. Auf dem Streckenplan kann man die Kurven, die durch Ziffern gekennzeichnet sind, genau identifizieren. Wenn ich zum Beispiel sage, dass ich Probleme in Kurve 3 habe, können sie in der Telemetrie nachsehen, um zu verstehen, was nicht funktioniert. Danach, bevor ich wieder auf die Strecke gehe, lege ich auch noch einen Pitstopp auf der Toilette ein: Das ist der Grund, weshalb ich mir nur die Handschuhe ausziehe!

16:00 INTERVIEWS

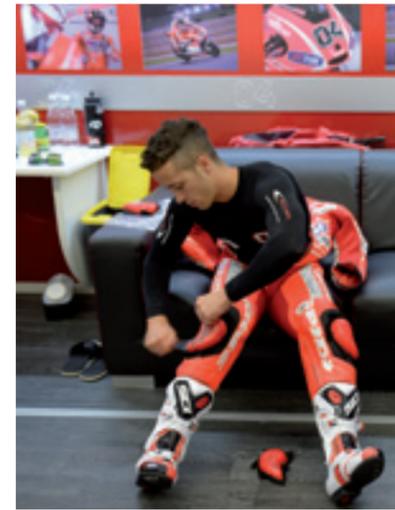
Nach zwei Fahrdurchgängen, am Ende des Tages die Interviews: Den Journalisten erzählen wir, wie der Tag verlaufen ist und was wir verbessern möchten. Anschließend ist das Fernsehen an der Reihe. In der Regel haben wir eine Journalistenrunde am Tag.

17:00 SPONSOREN

Jedes Rennwochenende gibt es von unseren Sponsoren organisierte Nebenevents, wie den von Shell. Gewöhnlich ist dies einer der bevorzugten Augenblicke der Fans, weil wir Fahrer Fragen beantworten, Autogramme geben und Fotos mit ihnen machen. Leider nehmen uns unsere sportlichen Verpflichtungen zeitlich sehr in Anspruch und wir können nicht lange für Gespräche bleiben. Wirklich schade!

18:00 FANS

Im VIP Village beantworte ich im Beisein



„UM STETS DIESELBE HÖHE UND DASSELBE KnieGefühl zu HABEN, TAUSCHE ICH DIE KNIESCHLEIFER BEI JEDEM DURCHGANG AUS.“

von Julian Thomas (Pressereferent) und Vittoriano Guareschi (Team Manager) gewöhnlich die Fragen der Fans. Obwohl „Vitto“ eine ganz bestimmte Rolle im Team hat, ist er immer für mich da – wir haben ein optimales Verhältnis. Auch weil er früher selbst Fahrer war, hat er stets den richtigen Ratschlag parat. So kommt es, dass auch ihm Tausende Fragen gestellt werden!

19:00 PHYSIOTHERAPIE

Um diese Uhrzeit gehe ich zu meinem Physiotherapeuten Francesco, den ich bereits seit 2002 kenne. Er arbeitet

in der mobilen Klinik, als ich mein Abenteuer bei der Weltmeisterschaft begann. Gewöhnlich massiert er mich morgens kurz zum Aufwärmen (vor dem Fahrdurchgang) und abends nach den Trainings oder dem Rennen, um die Muskeln zu lockern. Nicht alle Fahrer haben einen eigenen Physiotherapeuten zur Verfügung, aber bei der Moto GP ist das eigentlich unverzichtbar. Außerdem habe ich noch viel mehr Glück, weil Francesco nicht nur ein sehr guter Masseur, sondern auch ein Freund ist und mich während des gesamten Rennwochenendes stark unterstützt.



MOVIE



STAR

KLASSISCH, SPORTIV ODER NAKED: DUCATI MOTORRÄDER – HAUPTDARSTELLER IM KINO

EIN OSCARVERDÄCHTIGES MOTORRAD: BEI DEN ZUSCHAUERN BELIEBT UND VON REGISSEUREN UND SCHAUSPIELERN GEWÄHLT

Absoluter Hauptdarsteller der Szene: Ducati, täglich auf der Straße, jedes Wochenende auf der Rennstrecke und natürlich erst recht auf der Leinwand. Ein Fest losbrechender Emotionen, pure Leidenschaft, Geschwindigkeit, unerreichbar, aber stets im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Die Liste der Hollywoodpräsenzen bei den „Roten aus Borgo Panigale“ wird immer länger und seit den Sechziger Jahren nimmt die Anzahl der in Hollywoodfilmen „gesichteten“ Ducatis ständig zu. Das Kino scheint nicht auf die unwiderstehliche Anziehungskraft verzichten zu können, die jede sportliche, naked, moderne, klassische oder Retro-Ducati versprüht. Ducati-Motorräder sind ursprünglich und verkörpern besser als alle anderen das wahre Fahrgefühl: pur, wild und frei. Deshalb ist Ducati auch im Kino, wo Charakter, Präsenz und Stil mehr als irgenwo sonst zählen, das Nonplusultra des Motorradsports. Von den Scramblern des italienischen Kinos der sechziger und siebziger Jahre bis zu den Superbikes in Armageddon, Cat Woman, Taxi, Blade, Matrix usw. Ohne die Diavel im neuesten Wolverine, in der Comic-Version der Simpsons oder in Madagascar 3 zu vergessen.





1500°C OF HIGH TECHNOLOGY

Sculpted at 1500°C, the monobloc middle case of the Tudor Black Shield – made entirely of high-tech ceramic – delivers a level of resistance which makes it extraordinarily durable, even in extreme conditions. In customised matt black, the aesthetics of the Ducati Diavel Carbon are as powerful and unique as those of the Tudor Black Shield.

TUDOR BLACK SHIELD

Self-winding mechanical movement, waterproof to 150 m, 42 mm case and bezel, both in high-technology ceramic. Visit tudorwatch.com and explore more.



TUDOR
WATCH YOUR STYLE



Timing Partner

Ducati Corse
Lederjacke,
Speed-Hose,
Performance-
Handschuhe,
Proud-
Vollvisierhelm
und Sport-Stiefel:
Sicherheit und
Komfort garantiert.

READY FOR ACTION

PHOTO BY DANIELE TESTA





KOMPROMISSLOSE EXZELLENZ
UND MODERNSTE TECHNOLOGIE
GARANTIEREN MAXIMALE
SICHERHEIT UND LEISTUNG AUF
DER RENNSTRECKE

Für Fahrten auf der Rennstrecke in aller Sicherheit. Mit seinen Ducati Corse-Lederkombis bietet Ducati die neueste Technologie: die einteilige Version in den klassischen Rennfarben und die zweiteilige Version ganz in Schwarz.

TRACK



ERGONOMISCHE LINIEN UND
TECHNOLOGISCHE MATERIALIEN
KOMBINIEREN LEISTUNG MIT
MAXIMALER SICHERHEIT.
DER LIFESTYLE FÜR ALLE, DIE
SPORTLICHES FAHREN LIEBEN



Links, Ducati Corse-Lederjacke in zwei
Versionen, schwarz und Rennversion.
Unten der vollständige Kit par excellence:
Ducati Corse einteiliger Lederkombi,
Vollvisierhelm, Handschuhe und Stiefel für
maximale Leistung und Sicherheit.





VON DER RENNSTRECKE
AUF DIE STRASSE.
DIE DUCATI-LINIE IST
IHRE ZWEITE HAUT,
FÜR SPORTLICHES
FAHREN MIT MAXIMALER
SICHERHEITSICHERHEIT

Oben, Lederjacke Dark Armour, Helm Logo, Lederhose von
Company: Eleganz und Sicherheit selbst abseits der Rennstrecke.
Rechts, Lederjacke Hi-Tech, Helm Shield, Lederhose von
Company: sportlicher Look, für die Straße geeignet.





ROAD



Links, Ducati Corse-Jacke und Stoffjacke, die erste mit kurzem, sportlichen Schnitt, die zweite länger und bequemer. Oben, Company-Lederjacke, erhältlich in zwei Farben. Schutz mit äußerster Einfachheit.

READY FOR ACTION



01. Diavel-Lederhandschuhe. **02.** Women's Ducati Corse Logo-Jacke. **03.** Ducati Corse SBK-Vollvisierhelm. **04.** Rückenprotector für darauf ausgelegte Jacken in den Versionen für Damen und Herren. **05.** Women's Ducati Corse Tank-Top und T-Shirt.

PHOTO BY ALBERTO FAVARA



mod. Curvarossa



- AUSTRALIA
- CHINA
- CYPRUS
- DOMINICAN REPUBLIC
- FRANCE
- GREECE
- ITALY
- KENYA
- MALTA
- MOROCCO
- NORWAY
- RUSSIA
- SINGAPORE
- SOUTH AFRICA
- SPAIN
- TURKEY
- U.S.A.
- UKRAINE
- UNITED ARAB EMIRATES
- UNITED KINGDOM

OfficinaDesign

www.arrex.it

DIE DUCATI
RENNSPORTSWEAR-REIHE
FÜR ALLE FANS UND
DUCATI-BEGEISTERTEN

FUN & PASSION

PHOTO BY DARIO ALTAMURA

Klarer und minimaler Stil für das Herren-Polo in
zwei Farbausführungen, sportiver und ehrgeiziger
Look für das Damen-Sweatshirt mit Kapuze



Die klassischen, mit der Rennwelt assoziierten Farben, Rot, Weiß und Schwarz, werden in sportivem Look neu aufgelegt. Große Vielfalt an Kleidungsstücken: Sweatshirts, Polos, T-Shirts, Unterhemd und Mütze.

Bequeme und sportive Kleidung und farbenfrohe Accessoires, alle mit dem unverwechselbaren Ducati Corse-Logo, um jeden Augenblick mit Leidenschaft zu leben.





01. Sneakers Hyperazzo aw13 Puma by Ducati. 02. Frottee-Strandtuch Ducati Corse 14. 03. Schlüsselanhänger aus Gummi Ducati Corse 14. 04. Bademantel aus Mikrofaser Ducati Corse 14. 05. I-Phone 5® Hülle Ducati Corse 14. 06. Ducati-Modell 1199 Panigale im Maßstab 1:18 v. Maisto. 07. Parfüm Fight For Me Ducati. 08. Strandtuch aus Mikrofaser Ducati Corse 14. 09. T-Shirt Ducati Corse 14. 10. Trainingstasche 30x60x30 cm Ducati Corse. 11. iPad®-Halter aus Neopren Ducati Corse 14.

STILL LIFE BY ALBERTO FAVARA


S. PELLEGRINO®

SHARE
THE ITALIAN
PASSION.

2014
DUCATI
LIMITED EDITION.



Live in Italian



METROPOLITAN STYLE

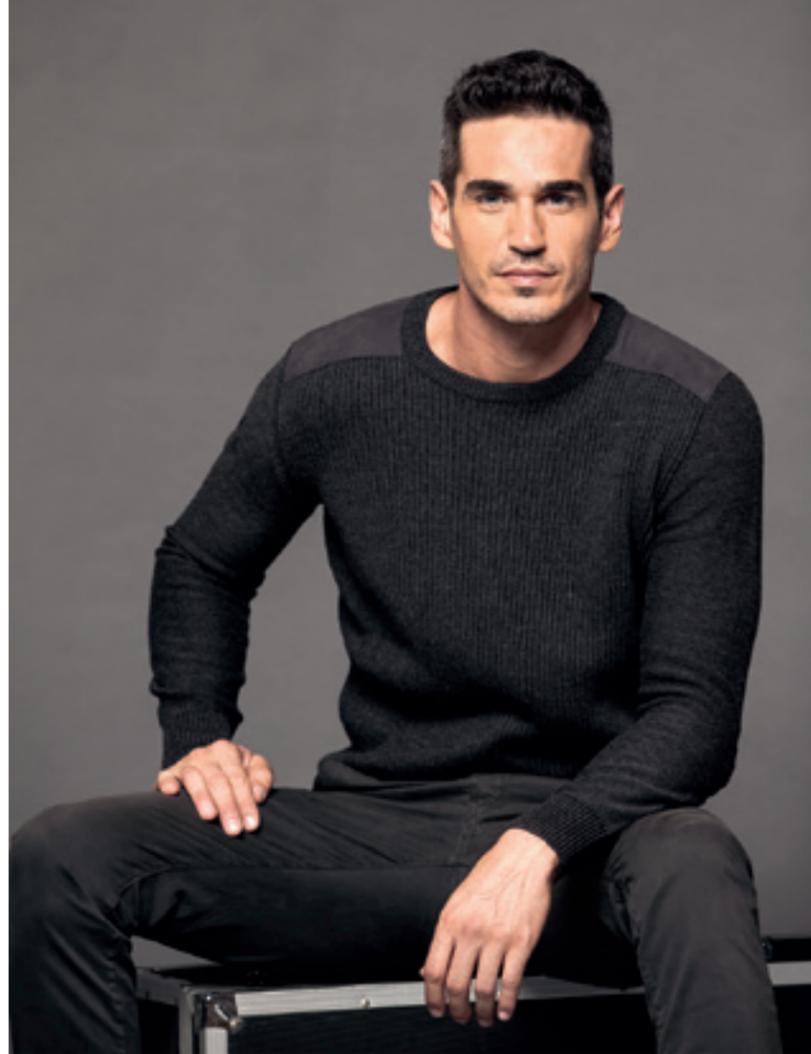
**EIN DYNAMISCHER UND EDLER LOOK.
TYPISCH ITALIENISCH, GENAU WIE DER STIL
DER MOTORRÄDER VON DUCATI**

PHOTO BY DANIELE TESTA



Metropolitan Daunenjacke: Sportlich, aus

Nylon, wasserabweisend mit wärmeisoliertem Reißverschluss, Füllung aus echten Gänsedaunen und abtrennbare Kapuze.



Oben, Metropolitan Pullover: Ein Kleidungsstück für den Winter aus Merinowolle und mit Alcantara-Applikationen veredelt.

Oben, Metropolitan Stripe T-Shirt.

Rechts, Metropolitan Sweatshirt mit individuell gestaltetem Metalleinsatz.
Metropolitan Hose mit enger Passform und Metallapplikation.

Die beiden erhältlichen Farben Anthrazitgrau und Militärgrün machen sie zu einem modischen Street-Urban-Bekleidungsstück.

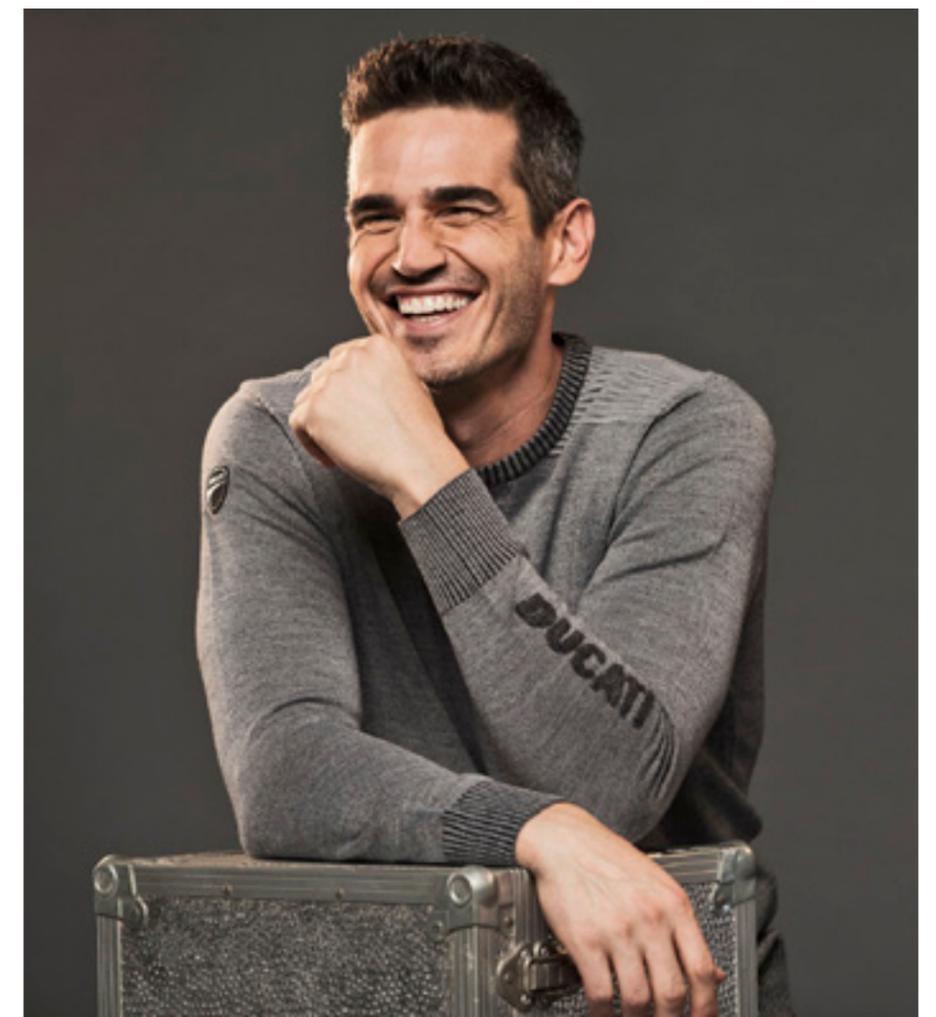


Linke Seite,
Metropolitan Polo-
Shirt aus Baumwolle
mit edel gestaltetem
Metalleinsatz.
Stilsicherer
Vintage-Effekt
dank Kaltfärbung.
Diese Seite, Logo
Metropolitan
Sweatshirt: Weiches
und warmes Sweatshirt
mit durchgehendem
Reißverschluss.
Unten, Metropolitan
Denimhemd mit
edel gestaltetem
Metalleinsatz,
kombiniert mit
Motorbike T-Shirt.





Linke Seite
Metropolitan Jacke:
Aus hochwertigem,
gewaschenen
Lammleder für einen
Urban-Vintage-Look.
Mit Pashmina Schal
und Metropolitan
Umhängetasche
kombiniert.
Diese Seite oben,
Metropolitan Shield
T-Shirt: Stylisher
Vintage-Look. Rechts,
Logo Metropolitan
Pullover: Aus
Merinowolle.
Durch die Vanisè-
Verarbeitung entsteht
der zweifarbige Effekt.



BRAND

DIE LEIDENSCHAFT FÜR DIE REISE BEGEGNET DEM UNVERWECHSELBAREN DUCATI-STIL

PHOTO BY DARIO ALTAMURA

Strada Anzug in drei Schichten für Sie und Ihn, absolut einzigartig in Bezug auf Komfort und Vielseitigkeit. Der Look wird durch Handschuh und Strada Integralhelm vervollständigt. Sie müssen nur noch die Reise planen.





Oben, Summer Jacke: Um mit Komfort und Frische zu reisen, ohne auf die Sicherheit der Protektoren zu verzichten. Der Tour Integralhelm, kann mit oder ohne Visier benutzt werden. Links, Flow Jacke für Sie und Ihn: Ein Artikel, der in der Garderobe des Ducati-Begeisterten nicht fehlen darf, mit Peak Integralhelm kombiniert.

Tour Anzug in zwei Schichten für Sie und Ihn. Höchster Komfort und maximaler Schutz für absolut sicheres Fahren. Der Look wird durch Tour Handschuh und Tourismus Strada Stiefel vervollständigt.





Oben, Detail des Tour Anzugs in zwei Schichten für Sie und Ihn.
Rechts, Company Jacke, luftig und leicht, begleitet Sie bei all Ihren Ausfahrten.





PHOTO BY DANIELE TESTA

T-SHIRT FUN

T-Shirts, bedruckt mit Grafiken und Logos der Ducati Bekleidungskollektion. Wählen Sie Ihr Lieblings T-Shirt!



DER PERFEKTE STIL, UM
DIE STADT RUND UM DIE
UHR ZU ERLEBEN

CITYSTORY

PHOTO BY DANIELE TESTA

Komplett perforierte Lederjacke mit
3D-Noppenfutter und weichen Protektoren,
Logo Helm total dark: 100 % Urban Style.

CITY STORY



Lederjacke im Stil der Achtziger mit weichen Protektoren für Sie und Ihn. Ein unvergänglicher Klassiker. Dark Rider Helm, Company Jeans und tecnica Urban Sneakers vervollständigen den City-Look.



MAXIMALE
VERSCHMELZUNG
VON TECHNIK
UND ELEGANZ:
UNVERWECHSELBARER
STIL

CITY STORY



Textiljacke Diavel Tech für Sie und Ihn, perfekt
auf der Diavel für Streifzüge durch die Stadt.



Oben, Urban Jacke in der Ausführung mit schwarzem Leder, Logo Integralhelm und Diavel Lederhandschuh: Der perfekter Look für den Rebell der Straßen. Linke Seite, Logo Textil-Bomberjacke mit Protektoren, Jet-Set Helm und Urban Handschuh um sich in der Stadt bequem zu bewegen.



TADELLOSE LINIE,
UM DIE STADT ZU
EROBERN, OHNE AUF
STIL UND KOMFORT ZU
VERZICHTEN



Textiljacke langer Schnitt, Dark Rider Helm und Urban Stoffhandschuh: Der perfekte Look für die Stadt.

DIE GARAGE, MEIN BEVORZUGTER ORT. FAST EIN HEILIGER ORT. HIER WÄHLE ICH DIE BEGLEITER

MEINER ABENTEUER. HIER BEWAHRE ICH GEGENSTÄNDE AUF, VON DENEN ICH MICH NIE TRENNE.

URBAN GARAGE

PHOTO BY ALBERTO FAVARA





DIESE KOLLEKTION IST INSPIRIERT
VON BEDEUTENDEN STILEN UND
LOGOS DER DUCATI GESCHICHTE,
UM DIE HISTORIE DER MARKE ZU

PHOTO BY STEFANO GILERA

HISTORICAL TASTE

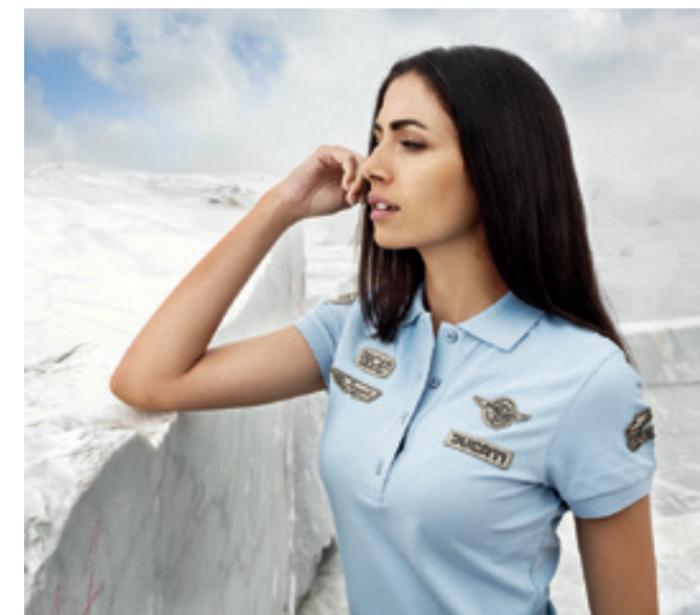
T-Shirt, Mütze und blaue Umhängetasche im Stil der Achtziger, in Kontrast mit Streifen und grauem Logo.



Oben auf dieser Seite, samtweiches blaues Sweatshirt, in Kontrast mit weißen Streifen und Logo, mit T-Shirt kombiniert. Oben, off-white Polo-Shirt mit Logo und blauen Streifen für Sie und blaues Reißverschluss-Sweatshirt mit grauen Streifen und Logo für Ihn. Rechte Seite, Polo-Shirt in Melange-Grau aus Piqué mit Streifen und individueller Gestaltung in blauem Kontrast.



Linke Seite Retrò Sweatshirt mit durchgehendem Reißverschluss. Auf dieser Seite, sowohl für Sie als auch für Ihn Polo-Shirt aus Piqué mit Logos, die die Ducati-Geschichte zusammenfassen und Retrò Mütze.





Auf dieser Seite, Historical Lederjacke für Ihn, das kultigste Stück der Reihe und schwarzes Retrò Sweatshirt mit individuell gestalteten Strasteilen für Sie. Rechte Seite, Jersey-Hemd im Stil der Achtziger, für einen glamourösen Stil mit sportivem Touch. Location: Dank gilt der Firma Henreaux für die Bereitstellung des Steinbruchs Cerviaiole.





01. Monster Lederjacke für Sie, um 20 Jahre Monster zu feiern. **02.** Cucciolo T-Shirt für Sie. **03.** Scrambler T-Shirt für Sie. **04.** Retrò T-Shirt mit individuell gestalteten Strasteilen. **05.** Retrò Sweatshirt mit individuell gestalteten Strasteilen. **06.** Historical Pashmina.



01. Retrò Ledergürtel. **02.** T-shirt Heritage. **03.** Retrò Hemd. **04.** Xelerate AW13: Puma Sneakers für Ducati. **05.** Ducati Parfüm Fight For Me Extreme. **06.** Puma T-Shirt für Ducati Vintage AW13. **07.** Historical Mütze. **08.** Retrò Armbanduhr: Analog-Quarzchronograph mit Lederarmband. **09.** Ducati Ledergeldbörse by Mazzuoli. **10.** Retrò Sweatshirt mit Kapuze. **11.** Metropolitan Umhängetasche: 40x30x12 cm.



01. Metropolitan Pashmina. **02.** Crosshair Sonnenbrille by Oakley. **03.** Ducati Bronco Top mit Reißverschluss Cross Body by Tumi. **04.** Monster Lederjacke für Ihn, um 20 Jahre Monster zu feiern. **05.** Multiwriting Federhalter by Mazzuoli. **06.** Style Zone Historical Fluo T-Shirt. **07.** Ducati Lederportemonnaie by Mazzuoli. **08.** DVD „Ducati the story“. **09.** Buch „Ducati Museum“ – David Bull Publishing. **10.** Moto Ducati T-Shirt. **11.** Ducati Evolution International carry on by Tumi.



Museo Ducati

SIX DECADES OF CLASSIC MOTORCYCLES
OF THE OFFICIAL DUCATI MUSEUM
BY CHRIS JONNUM
PHOTOGRAPHY BY PETER HARHOLDT

Ducati's official museum celebrates the racing heritage that's driven the company for more than half a century. In *Museo Ducati*, Chris Jonnum and Peter Harholdt profile the greatest motorcycles displayed there. The tour begins with a 1947 Cucciolo motorized bicycle and ends with the 2010 Desmosedici GP10 ridden by 2006 MotoGP champion Nicky Hayden. Other highlights include the 900 Super Sport prepared for Mike Hailwood's 1978 win at the Isle of Man TT, and the 1990 851 that Raymond Roche rode to Ducati's first World Superbike championship. The bikes are shown in stunning detail through photographs that reveal their overall design as well as details of engines and other components. And the vivid text explains each model's technical features along with its performance on the track.

This book is presented in both English and Italian throughout.

 **DAVID BULL PUBLISHING**
www.bullpublishing.com





Die Historical Lederjacke im Branton „Testa di Moro“ besitzt dank der Logos, die an die großen Etappen der Ducati-Geschichte erinnern, einen angenehmen Retro-Stil.



Sportlich geschnittene aber dennoch feminine Company Jacke, deren Linie durch das Nabukleder im Brust- und Armbereich unterstrichen wird. Total Black Look und Protektoren an Schultern und Ellbogen.



1



Chicco Ducati Piste

EINE NEUE GENERATION KLEINER DUCATISTI

1 Linie Ducati Corse, sportiver Look und lebendige Farben, beinhaltet auch Rucksäcke, Etuis, Agendas und Hefte, damit die Ducati-Farben auch mit in die Schule genommen werden können. Unten Die Maisto Modelle im Maßstab 1:18 der Monster und der 1199 Panigale.

2 Die Kleidungsstücke der Historical Kollektion spielen mit den historischen Ducati-Logos und mit den Farben Blau, Weiß und Grau-Melange. In den Größen von 2 bis 10 Jahre erhältlich.

3 Linie für Babys, mit Farben und Grafiken, die an die Rennwelt erinnern, beinhaltet auch Plüschtiere und Spielsachen. Um den Racing-Geist von Anfang an auszubilden.



Mini Ducati Peg Perego

STILL LIFE BY ALBERTO FAVARA



2



3

AUSTRALIA

DER GRAND AUSTRALIAN ROADTRIP. MISSION: 23.456 KM

DIE GESCHICHTE EINES ALLEINFÄHRERS AUF EINER DUCATI MULTISTRADA 1200

DURCH AUSTRALIEN – VOM 22. APRIL BIS ZUM 24. JUNI 2013

TEXT AND PHOTOS SUNDEEP GAJJAR / MOTOGRAPHER.





Eine Fahrt durch Australien auf einem der besten Motorräder der Welt ist der Stoff, aus dem Träume sind. Es wird allerdings noch interessanter, wenn man dies zum zweiten Mal auf zwei Rädern macht, insbesondere, wenn es sich um eine Ducati handelt. Hier kommt der Beweis, dass Träume auch zweimal wahr werden können! Auf dem Grand Australian Roadtrip habe ich 23.456 km an 45 Tagen zurückgelegt, mit unzähligen Fotos, Videos, wahnwitzigen Distanzen – wie man es nur einmal (oops, zweimal!) im Leben erlebt. Ich war wieder zuhause, auf einer Ducati Multistrada. Alle meine wichtigen weltlichen Besitztümer auf einem Motorrad, bereit für 24.000 km Asphalt und Offroad. Das war alles. Zuvor war ich in Japan (8.000 km: www.theGreatJapanRoadtrip.com) und auf der wichtigsten Fahrt meines Lebens (siehe Ducati Redline Magazine 2013) – Mission: Red Planet, die Fahrt von Dubai nach Italien zur World Ducati Week (www.missionRedPlanet.net), beide Reisen auf Multistradas absolviert.

Die Fahrt begann in Sydney am 22. April 2013 und ich fuhr gegen den Uhrzeigersinn los. Die geplante Route war Sydney – Brisbane – Rockhampton – Mt. Isa – Alice Springs – Uluru – Darwin – Perth – Augusta – Norseman – Adelaide – Kangaroo-Island – The Great Ocean Road – Melbourne – Tasmanien – Canberra – Sydney. Ziel dieser Fahrt war es, meine Grenzen auszuweiten, um größere Distanzen abzudecken, hochqualitative Fotos und Videos aufzunehmen sowie Updates direkt von der Straße zu liefern. Es war das perfekte Zusammenspiel aus Mensch, Maschine und Technologie, verknüpft durch die rote Leidenschaft, die Ducati verströmt, und die alle inspiriert, die eine eigene Ducati besitzen oder dies anstreben. Zusätzlich hatte ich eine Menge Kameraausrüstung dabei. Für mich ist die Multistrada eines der perfektesten Motorräder, mit denen dies möglich ist. Außerdem hatte ich einen Tankrucksack für die Strada sowie ein Kofferset, in das ich meine gesamte Ausrüstung verstaut habe.



Multistrada 1200

23.456 km in 45 Tagen

Start am 22. April 2013 in Sydney

Ankunft am 24. Juni 2013 in Sydney



Links: Mondaufgang in der Pinnacle-Wüste in Westaustralien. Unten links: Kangaroo Island, Südaustralien. Unten rechts: Tiere sind die größten Gefahren in Australien

Im April beginnt der Winter in Australien, es war also der optimale Zeitpunkt für die Fahrt. Im Juni trifft jedoch der Monsun auf den Kontinent und es beginnt zu regnen, insbesondere von Westen nach Osten. Die ersten 13.000 km waren fast regenfrei, aber auf den restlichen ~10.000 km gab es sintflutartige Regenfälle, durchsetzt mit wunderbaren Sonnentagen und blauem Himmel. Australien ist ein entwickeltes Land mit ausgezeichnetem Straßennetz und wenig Verkehr. Motorradfahren ist dort die reine Freude. Dies kann jedoch auch negativ sein, wenn Sie ganz allein und im nördlichen Territorium oder in Westaustralien plötzlich Probleme haben. Wie alle großen Städte ist Sydney überbevölkert und ich war froh, als ich es verlassen und Richtung Norden fahren konnte. In Richtung Brisbane wurde es wärmer und ich habe das Innenfutter aus meinem Ducati Revit! Strada-Anzug herausgenommen.





Oben: Tagesreise mit einer Diavel in Mittelastralien. Unten: Kangaroo Island



Australien ist ein riesiges Land. Ein wirklich riesiges Land. Es ist jedoch erfreulich überraschend, dass es nicht allzu viele Staaten dort gibt, um genau zu sein, fünf. Ich begann meine Reise in Sydney, das in New South Wales (NSW) liegt, und kam kurz danach in den zweiten, Queensland, auch als Sonnenstaat bezeichnet. Airlie Beach ist ein wunderbarer Ort an der Küste zum Übernachten. Dies war die letzte Stadt, bevor es wirklich einsam wurde und ich weit weg von der Zivilisation war. Ein Schild an der Autobahn hat es treffend ausgedrückt – „Es ist noch ein langer Weg, Jungs!“. Dabei handelte es sich um eine Reihe von Schildern, die alle paar Kilometer angebracht sind, mit dummen Sprüchen, die den Fahrern helfen sollten, wach zu bleiben. Dies war jedoch noch weit weg von dem eigentlichen Ziel, dem nördlichen Territorium und Westaustralien, wo es am schwierigsten ist wach zu bleiben. Mittelastralien ist einer der Hauptgründe, warum ich noch einmal durch Australien fahren wollte. Dies ist ein magischer Ort, mit keinem anderen Ort auf dem Planeten zu vergleichen. Die unermesslich weite Landschaft und die Straßen mit perfektem Asphalt sind praktisch leer und man ist allein auf weiter Flur. Auf vielen Strecken trifft man hunderte von Kilometern nicht auf eine einzige Ampel. Nehmen Sie sich die Zeit, stellen Sie sich auf die Mitte der Straße und schließen. Sie Ihre Augen. Ich habe das ein paar Minuten lang

gemacht, ohne mir Sorgen zu machen, dass mich jemand überfahren würde – ein göttliches Gefühl. Viele Menschen haben die Vorstellung, dass sich im australischen Outback einfach „nichts“ befindet, aber das stimmt überhaupt nicht. Man muss schon lange nachdenken, um andere Orte auf der Erde aufzuzählen, wo Sie hunderte von Kilometern den Tempomat einstellen können, ohne anzuhalten, und dann wieder offroad zu fahren und die wunderbarsten Orte zu finden, die man sich nur vorstellen kann, wann immer man das möchte. Mittelastralien besitzt ein riesiges Netzwerk aus Strecken, kreuz und quer, mit wunderbarem Asphalt, die jedem Motorradfahrer wahre Freude bereiten. Als ich den Kontinent umfahren habe und in dieses rote Zentrum gelangt bin, habe ich angefangen, die Freiheit zu schätzen, die ein Motorrad bietet. Wohin ich auch kam, wurde ich von leidenschaftlichen Ducatisti begrüßt, und ich hatte das Gefühl, ein Familienmitglied zu sein. Sie fuhren mit mir, leiteten mich, haben mich mit in ihre Städte genommen und mir beim Kaffee über ihre Erfahrungen berichtet. Nach meinem Start in Sydney und der Reise nach Mittelastralien (Uluru) begab ich mich an die nördliche Spitze von Australien nach Darwin und dann (puh!) an die endlose Westküste des Landes, und über die großartigen Nullarbor-Ebenen in Südastralien gelangte ich zurück in die Zivilisation. Ich war fast ein wenig traurig, das Gefühl der Einsamkeit hinter mir zu lassen.



ABSCHLIESSENDE STATISTIK

Gesamtkilometer: 23.456 km
Längster Tag: 1.750 km in 16,5 Stunden
Längste Distanz ohne Halt: 343 km
Fahrttage: 45
Durchschnitt/Tag: 520 km

Zweitlängster Tag: 1.234,5 km
Max. Temperatur: 35° C
Min. Temperatur: 2° C
Aufgenommene Fotos: 14.000
Video: 20 Stunden

DIE WICHTIGSTEN ERFAHRUNGEN

Der Sonnenuntergang in Mittelastralien in Uluru war eine spirituelle Erfahrung

Nachts im Outback von Australien mitten auf der Straße zu sitzen, unter einem mond hellen Sternenhimmel

Treffen mit einem Alleinfahrer im Niemandsland auf einer Straße im nördlichen Territorium

Bei jedem Neustart nach dem Anhalten war die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h auf der Multistrada ein wahres Erlebnis!

Verkleidung als Batman mit einer Panigale und der Skyline von Perth im Hintergrund

Eine Fahrt mit dem Ducati Owners Club von Westaustralien

Abendessen mit dem Ducati Owners Club von New South Wales

Das Aufleuchten der Zahl 23.456 auf der Kilometeranzeige der Multistrada



Links: Die Multistrada.
 Unten: Eis in Tasmanien.

1.750 KM IN 16,5 STUNDEN VON ALICE SPRINGS NACH

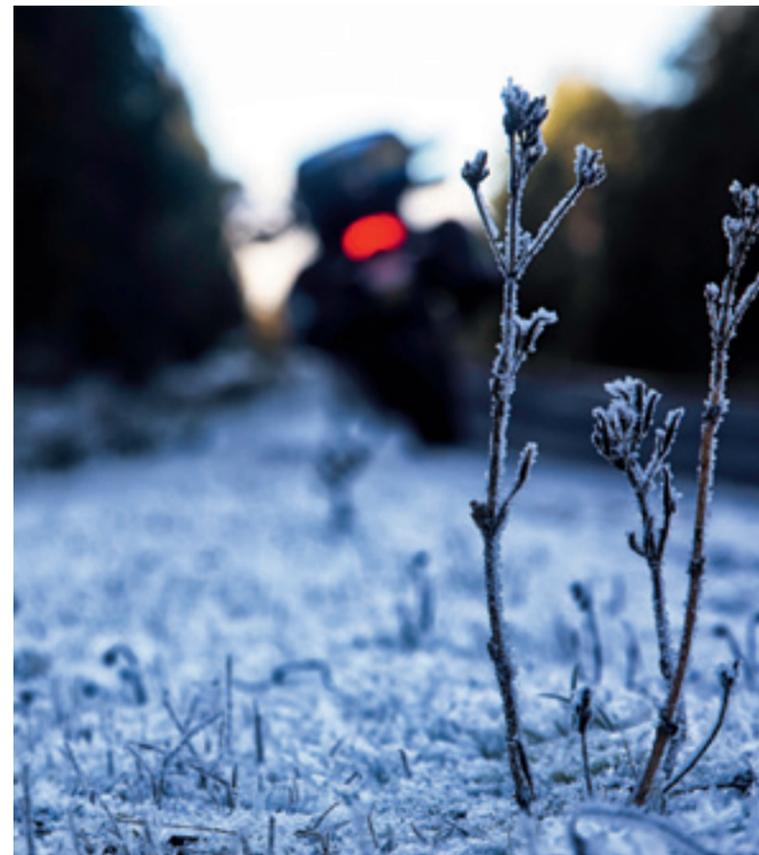
DARWIN ÜBER DEN KAKADU NATIONAL PARK.

MIT DEM MOTORRAD SUPEREINFACH UND KOMFORTABEL!

Die Great Ocean Road ist vielleicht eine der berühmtesten Straßen der Welt, die nur für das Tourenfahren gebaut wurde. Obwohl viel darüber geschrieben wird und sie sehr bekannt ist, ist dort an Wochentagen relativ wenig Verkehr. Die Straße führt vorbei an üppigen grünen Wäldern, spektakulären Klippen, atemberaubenden Felsformationen und eine imposanten Küstenlandschaft. Sie ist etwa 245 km lang und erstreckt sich zwischen den Städten Torquay und Warnambool in Victoria. Tatsächlich ist diese Straße das weltgrößte Denkmal, das den Opfern des ersten Weltkriegs gewidmet ist. Anders als einige überbewertete Orte auf der ganzen Welt ist diese Straße so toll, dass Sie sie mindestens einmal fahren müssen, wenn Sie in Australien sind. Probieren Sie es aus. Suchen Sie sich einen Tag aus, an dem der Himmel blau ist! Überraschenderweise findet man auch noch ein paar einsame Strände an dieser Straße, wenn Sie bereit sind, die Strecke bisweilen zu verlassen. Mission erfüllt: von unserer Geburt bis zum Tod – alles, was wir machen, wird in Zahlen gemessen. Diese zehn Ziffern sagen alles aus, was im Zeit/Raum-Kontinuum

dieses Universums passiert. Und manchmal, wenn die Sterne richtig stehen, triffst du auf eine magische Zahlenkonstellation, die selten ist, vielleicht einmal im Leben auftritt, und die sorgfältig geplant und genutzt werden muss, um den Zauber zu erfahren – oder womöglich zu wiederholen.

Als Motorradfahrer hatte ich das Glück, mit jedem Kilometer eine dieser speziellen Zahlenverknüpfungen zu erleben, während ich mit meinem Motorrad fuhr und fuhr, als eine Einheit, physisch und mental. Mit jedem gefahrenen Kilometer habe ich etwas gelernt. Ich hatte wertvolle Meditationszeit, konnte dem Plätschern des Regens auf meinem Helm zuhören, traf auf Menschen, die womöglich ein Leben lang meine Freunde bleiben, die mich an Orte geführt haben, die mir niemand anderer hätte zeigen können, für Aufnahmen, die ich an keinem anderen Ort hätte machen können, und die schließlich nachweisbar diesen Roadtrip dokumentiert haben – eine besondere Abfolge von Ereignissen, Zahlen und „geplanten glücklichen Zufällen“. 23.456 km auf dem Grand Australian Roadtrip!





WDW 2014

WORLD DUCATI WEEK

DIE GRÖSSTE DUCATI-RALLYE DER WELT KOMMT 2014 ZURÜCK. NACH DEM ERFOLG DER VERANSTALTUNG IM JAHR 2012 AUF DER RENNSTRECKE IN MISANO ADRIATICO IST FAST ALLES BEREIT, UM DIE GROSSARTIGE PERFORMANCE ZU WIEDERHOLEN. MAXIMALER AUSDRUCK DER DESMODROMISCHEN LEIDENSCHAFT UND DER LIEBE ZU DEN LEGENDÄREN MOTORRÄDERN AUS BORGIO PANIGALE.



2014 gibt es die nächste World Ducati Week. Ducatisti aus der ganzen Welt – macht euch bereit, euch bei der achten Ausgabe der WDW zu treffen! Und für 2014 wird die WDW mit Sicherheit alle vorhergehenden Rekorde brechen – eine Party, die alle Motorradfahrer aus der ganzen Welt vereint und in Erregung versetzt, verbunden durch ihre Leidenschaft für die legendären roten Motorräder aus Borgo Panigale. 2012 haben mehr als 65.000 Ducatisti teilgenommen, die aus fünf Kontinenten und 52 Ländern angereist waren, unter anderem USA, Europa, Australien, Russland, Indien, aber auch Brasilien, China, Malaysia und sogar Gabun, Island und Nepal. Alle leidenschaftlich vereint durch den gemeinsamen Nenner „Rot“, für den das Herz jedes Ducatista schlägt.

Die Geschichte der Veranstaltungen in der Vergangenheit sowie alle Updates finden Sie unter wdw.ducati.com WDW 2014 – Vorschau

66.000
Fotos



52
52 verschiedene Nationalitäten

61
61 Events an 4 Tagen

11.520
Runden auf der Strecke



300
300 Meter BBQ-Grills bei der Bewirtung



65.000
Mehr als 65.000 Besucher in 4 Tagen



PHOTO BY GIOVANNI DE SANDRE



WORLD PRESIDENT MEETING

EINE GROSSE FAMILIE

DAS WORLD PRESIDENTS MEETING IST EINE UNVERGESSLICHE MOTORRAD-ERFAHRUNG. DIE KURVIGEN STRASSEN, DIE LANDSCHAFT, DIE ORTE, DIE MENSCHEN, DAS ESSEN UND DIE GASTFREUNDSCHAFT SIND DIE BESONDEREN ZUTATEN IN DIESEM MIX DER EMOTIONEN. EINE ERFAHRUNG, DIE DUCATI DEN „KÖPFEN“ SEINER DOCS VORBEHÄLT, DER WELTWEIT ANGESIEDELTEN DESMO OWNERS CLUBS. DENN SIE SIND DER ANTRIEB FÜR DIE DUCATI LEIDENSCHAFT...

Das Ganze findet nur einmal im Jahr statt, aber es ist eine gigantische Erfahrung! Wir sprechen vom internationalen Treffen der Vorsitzenden der Desmo Owners Clubs. Frauen und Männer, jung und alt, aus der ganzen Welt sind zusammengekommen, um ihre Liebe für Ducati gemeinsam zu teilen. Das World Presidents Meeting ist ein besonderer und einzigartiger Moment, von Ducati organisiert und ausschließlich den Vorsitzenden seiner offiziellen Clubs vorbehalten. „Dies ist eine konkrete und fassbare Möglichkeit, uns bei allen zu bedanken,

die das ganze Jahr überall auf der Welt alles Mögliche unternehmen, um ihre Leidenschaft für Ducati zu teilen, voll der Begeisterung und ohne wirtschaftliche Vorteile“, so Diego Sgorbati, Marketing Manager bei Ducati. „Es gibt 166 DOCs auf der ganzen Welt, und genau so viele Vorsitzende, die zu dieser jährlich stattfindenden Veranstaltung eingeladen wurden, die fast immer in Italien stattfindet, dem Heimatland von Ducati.“ 2013 fand die „Reise“ der Präsidenten vom 14. bis 22. September in Sizilien statt, mit Catania als Ausgangspunkt.

WORLD PRESIDENT MEETING

An den folgenden Tagen reisten unsere Helden zusammen durch ganz Sizilien: Modica, Caltagirone, Palermo, Bosco della Ficuzza, Monreale, Piana degli Albanesi, Enna, Trapani, Segesta und andere Orte. Es ging entlang der legendären Plätze der Targa Florio und den Hängen des Ätna. Häufig mit der Hilfe, Begleitung und außergewöhnlichen Begrüßungen durch die Mitglieder der Desmo Owners Clubs in Catania, Palermo und aus anderen Bereichen Siziliens.

Über 2000 km Leidenschaft und Freundschaft, aber vor allem Ducati! In diesem Jahr hatten die Vorsitzenden die Gelegenheit die Straßen Siziliens auf der neuen Hyperstrada zu genießen. So konnte sich Ducati bei den Teilnehmern für die geleistete Arbeit bedanken und die Gelegenheit bieten, das neue Touring Motorrad aus Borgo Panigale zu testen. Die perfekte Mischung aus sportlichem Fahren und Komfortstufen konnte den ein oder anderen doch sehr überraschen.

Das WPM ist eine phantastische und unvergessliche Erfahrung, die allen Vorsitzenden und damit letztlich den mehr als 20.000 Mitgliedern aller 166 Clubs die Gelegenheit bietet, die Ducati-Welt auf einzigartige Weise zu erleben.

Jeder der Vorsitzenden spielt eine aktive Rolle, die zum Erfolg von Ducati beiträgt. Beim WPM können sie ihre Erfahrungen mit anderen Vorsitzenden und mit Ducati teilen. Während der Reise haben die Teilnehmer reichlich Gelegenheit, insbesondere während der Mittagspausen und beim Abendessen, sich kennen zu lernen, Zeit miteinander zu verbringen und ihre Erfahrungen mit Produkten des Unternehmens und Informationen zur Geschichte von Ducati auszutauschen.

Das nächste WPM, eine jährliche Veranstaltung, findet 2014 statt und fällt zeitlich mit der World Ducati Week zusammen, wo Ducati seinen eingeladenen Vorsitzenden wieder ein Testmotorrad zur Verfügung stellt. „Durch die Kombination unserer Veranstaltung mit der World Ducati Week entsteht ein noch umfangreicheres und noch attraktiveres Programm, mit Events, Fahrten und Ausstellungen aller Art, die einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen werden. Eine weitere Gelegenheit, bei der wir miteinander Spaß haben und die Leidenschaft für Ducati genießen können.“



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

Multiwriting pens and Leather goods
the new Ducati collections.

Find out more on www.mazzuoli.it



1 RED PASSION Ducati Grandstands. Was ist das?



Ducati Grandstands: Der perfekte Ort, um Ducati anzufeuern! Der Live Besuch eines Motorradrennens ist ein geradezu unverzichtbarer Ausflug für jeden Fan, und am besten bewegt man sich dazu in das Zentrum des Vergnügens auf den Ducati Grandstand. Auch 2014 organisiert Ducati Grandstands für die wichtigsten MotoGP- und SBK-Rennen: Eine eigene Formel, die Ducati vor ein paar Jahren ins Leben gerufen hat. Ein Rennen von einem Ducati-Grandstand aus zu beobachten, bedeutet nicht nur, es von einer besonderen Position aus zu verfolgen, sondern bietet Ihnen auch Zugang zu verschiedenen exklusiven Services, wie etwa dem Maxi-Bildschirm, auf dem Sie die ganze Rennstrecke sehen, sicheres Parken, einen Garderobenservice, einen Erfrischungsbereich sowie exklusive Gadgets (die angebotenen Services können variieren). Weitere Informationen sowie den Terminplan für die Ducati-Grandstands finden Sie auf der Website von Ducati. Dort können Sie für einige Daten auch schon direkt Tickets kaufen.

2 LIVE.DUCATI.COM Ducati Live – das Leben aus der Sicht der Ducatisti

Wie sieht ein typischer Tag für einen Ducatista aus? Wie verbringt er seine Freizeit? Ducati Live wurde ins Leben gerufen, um die Momente im Leben der Ducatisti festzuhalten, die ihre Beiträge über Twitter, Instagram, YouTube, Vimeo oder Vine senden. Geben Sie einfach das Hash-Tag #Ducatilife in Ihrem veröffentlichten Beitrag an, dann erscheint dieser Beitrag auf der Plattform innerhalb der Website von Ducati. Ein echtes Abbild der Leidenschaft aus der Perspektive der Ducatisti.

3 REISEN UM DIE WELT Eine Monster im Himalaya



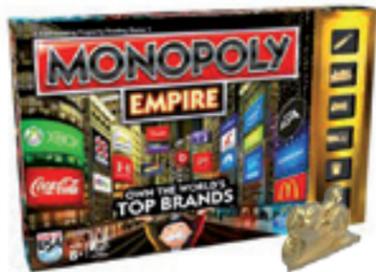
Sumit Pannalall, ein 32-jähriger indischer Ducatista aus Bangalore, reiste zusammen mit seiner Frau auf einer Monster 796 durch die Himalaya-Region Ladakh. Dies war das erste Motorrad, das entlang der Khardung La gefahren ist, eine der höchstgelegenen Straßen der Welt, auf der ein Motorrad fahren kann, auf 5569 m. "Die beeindruckende Schönheit der indischen Himalaya Region von Leh, Ladakh ist harsch und unverfälscht. Es war ein extremes Abenteuer, mit Gipfeln über 5.000 m Höhe und einer durchschnittlichen Höhe von 3.000 m. Das alles habe ich mit einem der begehrtesten Straßenmotorräder absolviert. Ich möchte Ducati meine aufrichtigen Glückwünsche übermitteln, dass sie ein so wunderbares Motorrad gebaut haben, das mit den ungünstigsten Wetter- und Straßenbedingungen der Welt zurechtkommt. Wo wir auch hinkamen, jeder sah sich das Motorrad voller Ehrfurcht an: Eine Ducati kann immer begeistern. Es war eine phantastische Reise."



4 KOSTENLOSER DOWNLOAD Ducati Reader App

Den Ducati Reader gibt es für iPad und iPhone. Mit dieser App können Sie die Seiten von Ducati-Veröffentlichungen direkt auf Ihrem Gerät ansehen. Sie finden dort dieses Magazin, eine Broschüre mit der Ducati Produktpalette 2014 sowie zahlreiche weitere stets aktuelle Veröffentlichungen.

5 SPIELEN UND GEWINNEN Ducati im neuen Monopoly



Statt Häusern und Hotels tauchen die wichtigsten Marken der Welt in der neuen Version des historischen Spiels auf, unter anderem auch Ducati. Zum Spielen und als Geschenk.

6 ZUTRITT ZUM PADDOCK Ducati Air Bike

Eine lustige Online-Challenge mit Video und Ironie. Stellen Sie sich einfach vor, Sie sitzen auf einer Ducati, auf der Straße oder zuhause, alleine oder mit Freunden, und kommentieren jede Kurve oder simulieren mit Ihren Stimmbändern das Grollen des roten Motorrads. Laden Sie Ihr Video unter airbike.ducati.com hoch! Zu gewinnen sind exklusive Paddock-Pässe für MotoGP-Rennen.

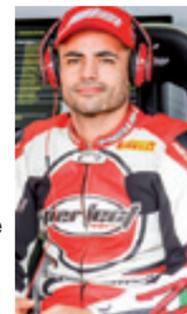


PHYSICS ON BIKES Das interaktive Lernlabor

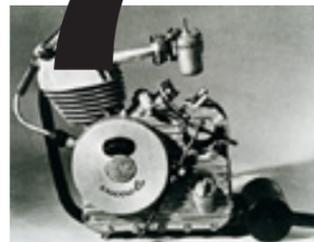
Fisica in Moto ist das interaktive Lernlabor für Schüler in der Mittel-/Oberstufe, das im historischen Ducati-Werk in Borgo Panigale geschaffen und mit Unterstützung von Lehrern in der Bologna High School, Malpighi, entwickelt wurde. Ziel des in diesem Bereich einzigartigen Labors ist es, eine Brücke zwischen Schule und Werk zu schlagen, unter Verwendung der Erfahrung von Wissenschafts- und Technologiemuseen. In diesem Labor ist es möglich, möglich, mit speziell dafür entwickelten Maschinen zu experimentieren, deren Physik Grundlagen in der Schule besprochen werden. So lässt sich die Verknüpfung zwischen Maschinen und dem Bau einer Ducati verstehen. Weitere Informationen und Buchungen: fisicainmoto.com.

9 SEBASTIANO ZERBO Zerbo gewinnt mit der 1199 in Brasilien

Der 1971 geborene Zerbo hatte eine lange sportliche Karriere. Seit 2013 ist er Shop Manager für den neuen Ducati Store Cidade Jardim. Sebastiano Zerbo, der einfach nicht ohne die Rennstrecken leben kann, erzielte zwei Gewinne mit der 1199 Panigale R bei der Teilnahme an den Rennen in Interlagos bei seinem Debut in der Superbike-Meisterschaft 2013 in Brasilien.



7 DUCATI – GESCHICHTE Italien nach dem Krieg und die Cucciolo



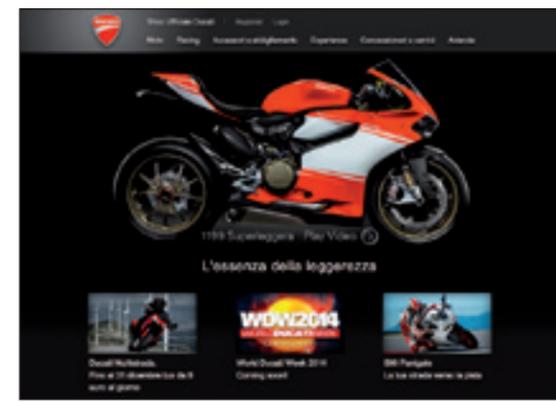
Bei den Bombardierungen wurde das Werk in Borgo Panigale 1944 dem Erdboden gleich gemacht. Die Gebrüder Ducati gaben nicht auf und entwarfen die Cucciolo. 1946 stellten sie sie bei der Messe in Mailand aus und sie wurde zum berühmtesten Hilfsmotor für Fahrräder der Welt. Anfangs wurde sie in einem Karton zur Montage verkauft, aber schon bald gab es einen echten Rahmen dafür und sie wurde zum ersten echten Motorrad von Ducati.



10 LEIDENSCHAFT ONLINE Leidenschaft geht online

Die Ducati-Welt gibt es auch online. Ducati.com ist der ideale Ort, um sich jederzeit über die Ducati-Welt zu informieren – übersetzt in 7 Sprachen und auf 18 nationalen Websites bereitgestellt. Motorräder, Rennen, Zubehör, Kleidung, aber auch Veranstaltungen, Fahrkurse, Händler, Testfahrten, Services und alles, was Sie über das Unternehmen und seine Geschichte wissen sollten. Das ist nicht alles: Auf

den Websites der sozialen Netzwerke Facebook, Twitter, YouTube und Instagram finden Sie unter den offiziellen Accounts Fotos, Videos und die erhaschen so einen Blick hinter die Kulissen. Ansichten von hinter den Kulissen. Durch die Registrierung unter Ducati.com und Anmeldung für den Newsletter werden Sie immer über neue Produkte und die leidenschaftlichsten Veranstaltungen in der Ducati-Welt informiert.





DIE WELT IST ROT

ES GIBT IMMER MEHR DUCATI STORES AUF DER GANZEN WELT. VON BANGKOK BIS BRASILIEN, VON KASACHSTAN BIS ROM, DIE LEIDENSCHAFT VON DUCATI IST GRENZENLOS



Bangkok, Oktober 2013.
Der neue Ducati Store wurde von den Fans in Thailand mit Begeisterung begrüßt.

Die Leidenschaft für Ducati kennt keine Grenzen: Die italienische Legende ist auf der ganzen Welt bekannt und wird von allen mit größter Begeisterung willkommen geheißen. 2013 wurden neue Ducati Stores in Bangkok, Thailand und in Almaty, Kasachstan eröffnet, ebenso wie der Cidade Jardim Store in San Paolo, Brasilien. Das ist nicht alles: 2013 öffnete Ducati seinen Store in Rom, wobei Andrea Dovizioso bei der Einweihung das Band durchschnitt. Mit der Eröffnung neuer Ducati Stores will Ducati seinen Fans auf der ganzen Welt noch näher sein, um die Welt von Ducati und den qualitativen Service zu kommunizieren.



WO LEIDENSCHAFT IST, DA IST EINE DUCATI UND DIE LEIDENSCHAFT FÜR DUCATI KENNT KEINE GRENZEN: DIE ITALIENISCHE LEGENDE IST AUF DER GANZEN WELT BEKANNT UND WIRD VON ALLEN MIT GRÖSSTER BEGEISTERUNG WILLKOMMEN GEHEISSEN.

Oben. Im Oktober 2012 hat Ducati die Niederlassung Ducati do Brazil eingeweiht und im Juni 2013 seinen ersten Ducati Store in San Paolo eröffnet.

Mitte. Almaty, September 2013, Einweihung des ersten Ducati Stores in Kasachstan. Rechts, Eröffnung des Ducati Store in Rom am 5. Oktober, mit Übergabe durch Andrea Dovizioso, der zur Feier des Tages auf seiner Ducati GP13 gefahren kam.



Emotion, in every sense



Ducati Caffè, for those who have passion and taste for the best things in life.

ducatiacaffe.com



SICHERHEIT UND FAHRFREUDE

DUCATI RIDING EXPERIENCE

DUCATI WIRD ZUNEHMEND INTERNATIONAL, MIT WELTWEITER PRÄSENZ. UND SEIT DIESEM JAHR IST SOGAR DIE DUCATI RIDING EXPERIENCE INTERNATIONAL GEWORDEN. ZUR FEIER IHRES ZEHNTEN GEBURTSTAGS WIRD DIE DUCATI RIDING EXPERIENCE (DRE) JETZT IN CHINA ANGEBOTEN.



Ducati Riding Experience, die prestigeträchtige Fahrschule von Ducati, feiert ihren zehnten Geburtstag und erweitert ihre Horizonte.

Die DRE bietet theoretische und praktische Fahrkurse für alle Stufen: Von Grundkursen für Anfänger bis hin zu Meisterklassen für angehende Rennfahrer, die die Rennstrecke zu ihrem Zuhause gemacht haben. Egal, ob Sie noch nie in Ihrem Leben eine Ducati gefahren haben, oder ob Sie einfach nur Ihren Fahrstil verbessern wollen: Die DRE bietet Kurse für jede Erfahrungsstufe an.

Kommen Sie in den Genuss die aktuellen Ducati Modelle auf bekannten Rennstrecken, unter Anleitung erfahrener InstruktorInnen zu testen.

2013 ist die DRE in China angekommen und bietet die ersten vier Kurstage in dem größten und bevölkerungsreichsten Land Asiens an. Diese erste DRE Veranstaltung Unternehmung wurde von den

allen Ducati-Fans mit Begeisterung genutzt und die Kurse waren innerhalb weniger Tage ausgebucht.

Während gut die Hälfte aller Teilnehmer zum ersten Mal in ihrem Leben ein Motorrad fuhr und zunächst Vertrauen zu dem Fahrzeug gewinnen musste, verbesserten andere, erfahrenere Fahrer ihre Fahrkompetenz auf der Strecke.

Die Monster war der ideale Begleiter bei diesem ersten Projekt: Perfekt geeignet für Zweiradanfänger, weil sie so unglaublich manövrierfähig ist, und gleichzeitig in der Lage, selbst erfahrene Fahrer zu entzücken.

Die Ducati Riding Experience in China ist ein effektives Tool, um das Vertrauen in die Fahrzeugbeherrschung zu steigern, mit besonderem Fokus auf Fahrsicherheit, was eine der Hauptaspekte für Ducati ist. Für 2014 werden weitere Fahrkurse in China angeboten, die den Fahrern das einzigartige Ducati Erlebnis näher bringen und zu verschiedenen Orten einladen.





RIMINI STREET FOOD

RIMINI STREET FOOD ARBEITET JETZT MIT DUCATI ZUSAMMEN. DIESER ERSTE REISEFÜHRER FÜR STREET FOOD SORGT FÜR EIN ABENTEUER AUF DER STRASSE, UM DIE KÖSTLICHEN SPEISEN ZU ENTDECKEN, DIE IM BERÜHMTEN URLAUBSORT RIMINI AN JEDER STRASSENECKE ANGEBOten WERDEN.



Auf dem großen Foto sehen Sie Massimo Bottura, einen der berühmtesten Köche der Welt. Von oben, die Monster 20th Anniversary auf dem Sonderschiff von Rimini Street Food, der Bass-Gitarrist von Saturnino Jovanotti, und noch einmal Massimo Bottura mit seiner Tochter auf einer Monster 20th Anniversary.

RIMINI STREET FOOD

Alle Zutaten für diejenigen, die gerne „auf der Straße“ leben: Motorräder, freie Straßen, Essen und Düfte aus der Region Romagna – aber vor allem die Motorräder, die eigentlichen Stars dieser Reise, die die Werte und Leidenschaften verkörpert, die Rimini, seine Einwohner und seine Produkte charakterisieren.

Mit Unterstützung des rockigsten Magazins der Welt, dem Rolling Stone, und geteilt über Instagram, der berühmtesten Foto-Online-Community, ist Rimini Street Food ein Reiseführer, der die Leidenschaft dieser Region für Motoren und das flammende Rot der Ducati vermittelt und ganz dem Street Food gewidmet ist. Die Karte für diese Reise spiegelt die Kultur einer Region durch die Echtheit der Menschen wider, die hier leben, ihre Traditionen und ihr Essen. Dazu kommt die Entdeckung von Orten, die abseits von allen Touristenpfaden, aber absolut faszinierend und ideal für einen Besuch mit dem Motorrad geeignet sind.

Die Kreativität dieses ungewöhnlichen Projekts hat den Ducati-Fans gestattet, Orte zu entdecken, die nur allzu oft übersehen werden, ebenso wie Restaurants, die zwischen dem Meer und den Hügeln der Romagna verstreut sind. Orte, die man einfach gesehen haben muss, um die echte „Piada“ zu probieren, und viele andere Köstlichkeiten der lokalen Kochkunst „auf der Straße“, wie beispielsweise „Cassoni alle erbe“ (ungesäuertes Brot mit Kräutern), Fischspieße, Hamburger sowie Hotdogs nach amerikanischem Stil. Jedes Gericht kann innerhalb weniger Minuten zubereitet werden, süß oder herzhaft. Und das Ganze ist nicht nur eine touristische oder gastronomische Reise, sondern auch eine Erfahrung, die Highlights „auf der Straße“ sowie der Küche Made in Italy zu entdecken.

Rimini Street Food ist ein Projekt von Filippo Polidori in Zusammenarbeit mit Rolling Stone, Ducati, der Stadtverwaltung Rimini, der Handelskammer und dem Tourismusbüro Rimini.

Unten die Brücke über den Tiber in Rimini, auf der Bürgermeister Andrea Gnassi auf einer Monster 20th Anniversary fährt, zusammen mit Massimo Bottura auf einer Streetfighter Dark und Filippo Polidori, dem Erfinder des Rimini Street Food-Projekts, auf einer Diavel Carbon.



Oben Filippo Polidori, Mayor Andrea Gnassi im L'assassino und Massimo Bottura. L'assassino, eine lokale Obstbar, ist eines der Symbole für Street Food in Rimini. Links wieder der Koch Massimo Bottura mit der Hyperstrada und Bürgermeister Andrea Gnassi, der den Grill „Piadina del porto“ besucht.

DRACOdesign



VENTARE™

Aluminum Bumper for iPhone 5S



DRACO VENTARE Aluminum CNC milling bumper Fashion, luxury, craftsmanship, performance and precision; these are the strings of DNA in the spirit of DRACODesign. Visit dracodesigninc.com and discover more.

DIE DUCATI, DIE DEN WETTBEWERB GEWINNT

COMPETITION FÜR SERIENMOTORRÄDER



DIE 1199 PANIGALE TRIUMPHIERT AUF DER RENNSTRECKE BEI DEN LANDESMEISTERSCHAFTEN IN ITALIEN, SPANIEN UND DEUTSCHLAND – MIT DEM NEU GEKÜRNTEN ITALIENISCHEN SUPERBIKE-CHAMPION EDDY LA MARRA, DEM SPANISCHEN EXTREMKÜNSTLER/ EUROPÄISCHEN SUPERSTOCK-CHAMPION XAVIER FORES UND DEM DEUTSCHEN SUPERBIKE-SIEGER MARTIN BAUER

IN ITALIEN MIT EDDY LA MARRA BEI

DEN SUPERBIKE-LANDESMEISTERSCHAFTEN

Eddy La Marra und die Ducati 1199 Panigale R wurden bei den italienischen Superbike-Meisterschaften ausgezeichnet – dank sechs unangefochtener Siege bei insgesamt 10 Rennen, wobei er die beiden letzten aufgrund einer schweren Erkrankung nicht antreten konnte. Dank einer langen Serie positiver Ergebnisse, beginnend in Varelunga im letzten Mai und in Fortsetzung bis zum 28. Juli, dem Datum seines letzten Rennens in Imola, wurde La Marra zum italienischen Superbike-Meister gekürt, der wichtigsten Kategorie im Kategorie im CIV, der italienischen Meisterschaft, obwohl er nicht

in der Lage war, an die Strecke zu kommen und zu feiern. Der in Lazio geborene Fahrer, der auf seiner 1199 Panigale R für das Barni Racing-Team fährt, sammelte 182 Punkte über 8 Runden, mit einem Vorsprung von 48 Punkten gegenüber seinem Verfolger, dem argentinischen Fahrer Leandro Mercado, der den Abstand nicht aufholen konnte, obwohl La Marra in den beiden letzten Rennen nicht antreten konnte. Wir senden ihm und seinem Team unsere besten Wünsche und hoffen, dass er bald auf seine Gewinnstrecken der nationalen und internationalen Superbike-Szene zurückkehrt.

IN DEUTSCHLAND IN DER SUPERBIKE-KATEGORIE MIT MARTIN BAUER

2013 feierte die Ducati 1199 Panigale R ihr Debüt auch bei der deutschen Superbike-Meisterschaft, die in letzter Zeit immer von deutschen Konkurrenten in dieser Kategorie dominiert wurde. Die 1199 Panigale R des 3c-Racing-Team, wurde ursprünglich dem deutsch-italienischen Fahrer Dario Giuseppetti anvertraut, der aufgrund einer Verletzung während der Saison durch den erfahreneren Martin Bauer ersetzt wurde. Das deutsche Abenteuer der Panigale trug sofort Früchte. Nach einigen vielversprechenden Tests ging sie zum ersten Mal am 7. und 8. September am Sachsenring an den Start, wo Martin Bauer, zum ersten Mal auf dem Ducati-Bike, beide Rennen eindeutig dominierte.



IN SPANIEN MIT XAVIER FORÉS IN DER EXTREME-KATEGORIE UND IM EUROPÄISCHEN SUPERSTOCK



Auch in Spanien regiert die Ducati 1199 Panigale R. Die wichtigste Meisterschaft für umgebaute Serienfahrzeuge in Spanien, die Formula Extreme ist Teil der prestigeträchtigen spanischen CEV, einer Meisterschaft voller talentierter und weltberühmter Fahrer aus allen Kategorien. Ab diesem Jahr bläst auch italienischer Wind durch die CEV, und man

kann beobachten, dass die Motorräder von Ducati derzeit das Feld der Formula Extreme-Tabelle anführen, mit dem Fahrer Xavier Forés auf der Ducati 1199 Panigale R im Team Pompono. Xavier Forés und seine Panigale R haben auch gerade den angesehenen European Superstock 1000-Titel gewonnen, der bei dem Einzelrennen auf der Strecke Albacete

in Spanien am 6. Oktober ausgetragen wurde. Die Jagd nach dem Extreme-Titel ist jedoch noch offen, obwohl gute Gründe für einen Endsieg sprechen. Darüber hinaus hat Xavier Forés am 20. Oktober mit seiner 1199 Panigale R sein Debüt bei den World Superbikes gegeben, mit Teilnahme an der Endrunde der Meisterschaft in Jerez.

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



Ducati Bicycles 729 SX / FACTORY CORSE

Good things come in red.

www.ducati-bicycle.com



Taste the Italian Passion

DUCATI
CAFFÈ



An exclusive example of Italian excellence, Ducati Caffè is the concept restaurant and lounge bar where passion and style reign supreme. Here, outstanding food and wine, coffee, merchandise and apparel all come together to provide a unique, exclusive, exciting atmosphere. A stunningly modern venue, Ducati Caffè also offers its own-brand wine and confectionary together with a multi-sensorial experience that is unforgettable.

ducatcaffè.com

DUCATI
CAFFÈ