

# DUCATI

The Redline Magazine

2|2016

1299 PANIGALE S  
ANNIVERSARIO  
N° 001/500

## 1299 PANIGALE S ANNIVERSARIO

WDW 2016 DAS GROSSE DUCATISTI-FEST

90 JAHRE DUCATI 1926-2016 EINE GESCHICHTE VOLLER LEIDENSCHAFT UND LEISTUNG

MULTISTRADA 1200 ENDURO GLOBETROTTER ATTITUDE



Engineered by  
**Bianchi**



Ducati 330 SX

**Passion beyond the borders.**

www.alpensrl.com



**DUCATI 90**  
NINETY YEARS OF PASSION AND PERFORMANCE

HERZLICH WILLKOMMEN BEI DUCATI

# EINE GESCHICHTE REICH AN REKORDEN UND SIEGEN



Die ersten neunzig Jahre von Ducati schreiben eine Geschichte mit Kapiteln und Geschehnissen, die sie zu einem einzigartigen und unverkennbaren Unternehmen machen.

Im Jahr 1926 gegründet, begann Ducati 1946 mit der Produktion von Motorrädern, die in kurzer Zeit sportliche Charakterzüge annahmen. Motorräder mit Motoren mit desmodromischer Ventilsteuerung, innovativem Design, zukunftsweisender Technologie und starkem Engagement im Rennsport. Merkmale, die bis heute geblieben sind und bedeutende Jahre schrieben. Jahre, wie das Jahr 1954, als Ing. Fabio Taglioni (Schöpfer des Desmo) ins Unternehmen kam, und dasselbe Jahrzehnt in dem wir den „Motogiro“ den GP der Nationen gewannen. 1972 gewannen wir mit einer 750er Zweizylinder die legendären 200 Meilen von Imola und 1978 mit Mike Hailwood die TT auf der Isle of Man. Ein weiterer Meilenstein war der erste Sieg in der Superbike Meisterschaft im Jahr 1988, Vorbote der 17 Konstrukteurs- und 14 Fahrertitel, die unsere u Top-Leistung in dieser umkämpften und namhaften Meisterschaft darstellen. 2003 konnten wir schließlich auch in der MotoGP-Weltmeisterschaft Fuß fassen und haben nach nur vier Jahren, im Jahr 2007, den Konstrukteurstitel und den Fahrertitel mit Casey Stoner erobert.

Das Jubiläumsdatum ist der 4. Juli und wir wollten mit den Feierlichkeiten in unserer Heimatstadt Bologna in Anwesenheit des Bürgermeisters beginnen. Eine auch symbolische Entscheidung, die zeigt, wie sehr wir mit der Stadt und ihren Institutionen verbunden sind.

Aber das ist nur eines der Highlights, die organisiert wurden, um unser 90stes Jubiläum zu feiern: das Bedeutendste ist die komplette Renovierung des 1998 eingeweihten Museums, das mit seinen 40.000 Besuchern pro Jahr auf dem 2. Platz der meistbesuchtesten Museen Bolognas liegt.

Höhepunkt der Feierlichkeiten: die World Ducati Week 2016 - das Fest an der Rennstrecke Misano World Circuit Marco Simoncelli das gemeinsam mit der Ducatisti Community vom 1. bis 3. Juli gefeiert wird. Drei Tage lang Motorräder, Leidenschaft, Spaß und Adrenalin, um die Werte und Begeisterung zu feiern, die die ersten neunzig Jahre des Unternehmens gekennzeichnet haben und uns im Laufe des stetigen Wachstums weiterhin begleiten werden.

## EINE GESCHICHTE REICH AN REKORDEN UND SIEGEN

Am 4. Juli kamen wir wieder zurück ins Unternehmen mit einem Festakt für eine Motorrad-Weltreise, die durch Europa, Russland, China, Japan, die Vereinigten Staaten und wieder zurück nach Italien führt und in Borgo Panigale enden wird. Eine Reise in die Vergangenheit, die an die bedeutendsten Orte unserer Geschichte führen wird.

Die Feierlichkeiten gingen dann mit Vorstellung der neuen Panigale 1299 S. Anniversario - die noch leichter, leistungsstärker und mit äußerst hochwertigen Bauteilen ausgestattet ist - weiter. Um an unsere supersportliche DNA zu erinnern, kommen die Farben der Desmosedici GP hier zum Vorschein. Neunzig Jahre sind seit unserer Gründung vergangen und um das zu sein, was wir heute sind, war und ist einer der Motoren, der uns unseren Antrieb gibt, sicherlich unser Stolz: Der Stolz, italienisch und in unserem Metier bewandert zu sein, und in der Rückkehr zu einer Gesinnung, bei der die Fertigung und Erfindung des Produkts im Vordergrund stehen, einen Wachstumsmotor gefunden zu haben.

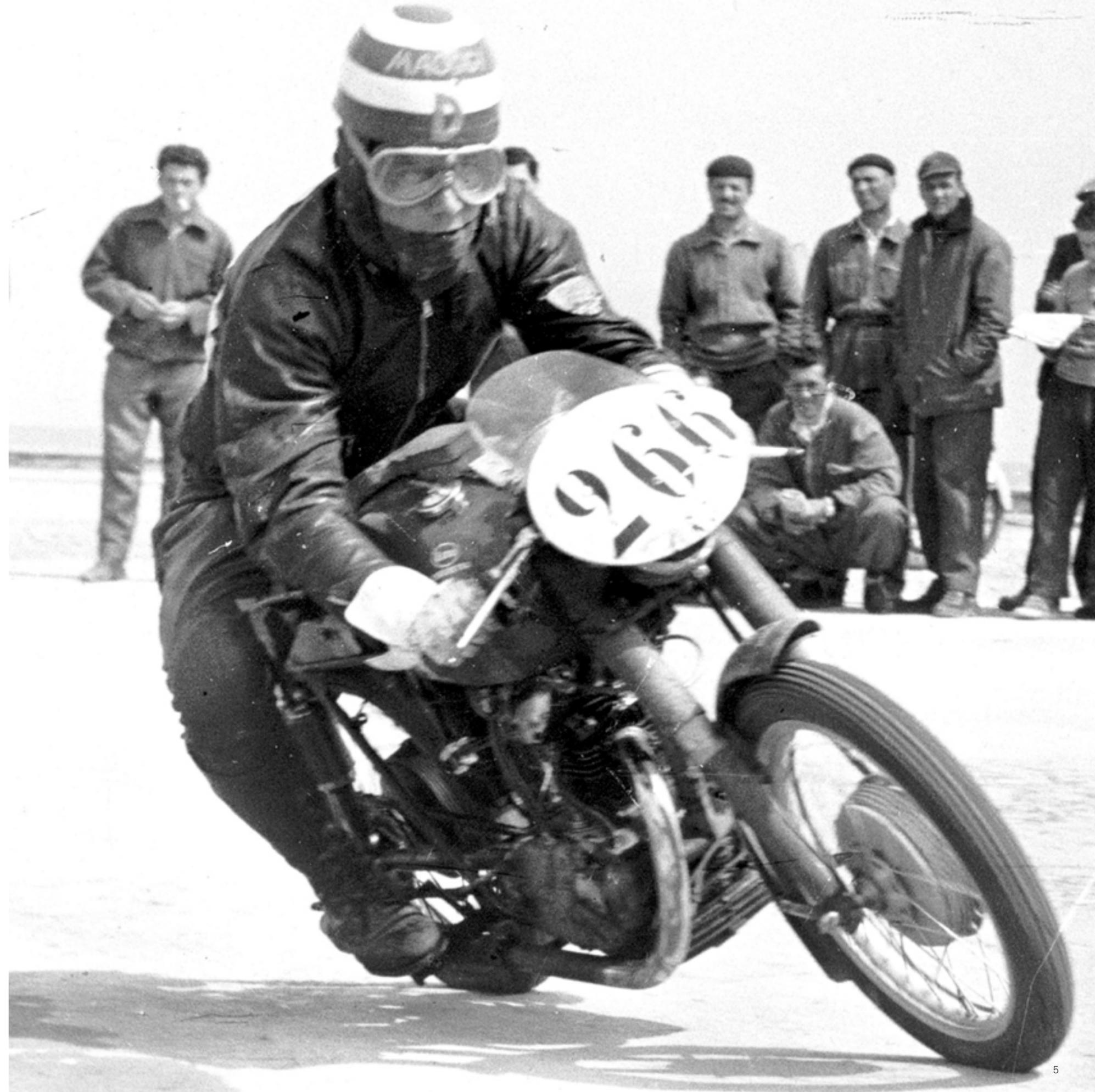
Durch das Zusammentreffen von Talenten können außergewöhnliche Resultate erzielt werden: Von den Verkaufszahlen unserer Motorräder, die von Jahr zu Jahr wachsende Rekorde verzeichnen, über die Erfolge bei den Rennen bis hin zum ständigen Wachstum der Mitarbeiterzahl unseres Unternehmens, das heute insgesamt 1.541 Personen beschäftigt. Durch Zahlen belegte Erfolge, die auch letztes Jahr angestiegen sind: 54.809 ausgelieferte Motorräder, 702 Mio. Euro Umsatz und 54 Mio. Euro Betriebsergebnis.

Unser Verkaufsnetz, dem heute mehr als 766 Vertragshändler und ServicePoints in mehr als 90 Ländern angehören, hat im Laufe des Jahres 2015 eine Lieferungswachstum in fast allen Ländern der Welt verzeichnet. Nordamerika ist mit 12.136 ausgelieferten Motorrädern (+14 % im Vergleich zu 2014) nach wie vor unser größter Markt. In Italien haben wir mit 6.569 Motorrädern ein Verkaufsplus von 53 % erzielt. Verkaufsrekord auch im restlichen Europa, wo die Lieferungen insgesamt um mehr als 30 % angestiegen sind. Auch in Asien-Ozeanien wächst unser Marktanteil und wir festigen gerade unsere Präsenz in China (+46 %).

Diese Rekorde sind das Ergebnis ständiger Investitionen in neue Technologien und neue Motorräder. In diesem Jahr kamen insgesamt neun Newcomern dazu, darunter die XDiavel, die Multistrada 1200 Enduro und die Scrambler Sixty2. Modelle, mit denen wir Marktsegmente erschlossen haben, in denen wir bisher nicht vertreten waren: „Cruiser“, „Off Road“ und das Universum der Motorräder mit weniger als 500 cm<sup>3</sup> Hubraum. Die XDiavel S hat in diesem Jahr den internationalen Designerpreis „Red Dot Design Award - Best of the Best“ gewonnen, der jedes Jahr die einfallreichsten und würdigsten Vorschläge in Bezug auf Design und Innovation auszeichnet. Und die 1299 Panigale hat ihrerseits den Vergleich unter den Sportmotorrädern von MCN gewonnen und war auf der Rennstrecke sowie der Straße das beste sportliche Motorrad des Jahres 2016. Spitzenleistungen und Siege haben stets unsere Vergangenheit gekennzeichnet und zeichnen auch unseren Weg in die Zukunft.

Allerbester Dank. Hoch lebe Ducati, hoch leben die Ducatisti.

**Claudio Domenicali**  
AD Ducati Motor Holding



# CONTENTS

10

**WDW2016**  
WORLD DUCATI WEEK



16

**MULTISTRADA 1200 ENDURO**  
GLOBETROTTER ATTITUDE



56

**1299 PANIGALE S ANNIVERSARIO**



66

**DIE RITTER IM STURM**



124

**CASEY STONER INTERVIEW**



142

**SCRAMBLER**  
LAND OF JOY, EINE BUNTE WELT



10| **WDW 2016** DAS DRÖHNEN DER TAUSEND DUCATI • 14| **#01 SCRAMBLER REUNION** • 16| **MULTISTRADA 1200 ENDURO** GLOBETROTTER ATTITUDE • 28| **MULTISTRADA 1200 ENDURO** DRE ENDURO • 46| **MULTISTRADA APPAREL** • 56| **1299 PANIGALE S ANNIVERSARIO** • 65| **1926-2016** DIE ANFÄNGE DES GROSSEN ABENTEUERS • 66| **DIE RITTER IM STURM** • 70| **50ER** • 72| DIE GOLDENEN JAHRE. DER „CUCCILOLO“ • 78| DIE GOLDENEN JAHRE. DIE „MARIANNA“ • 82| **60ER** • 84| DIE ÄRA DER VERNUNFT • 88| **70ER** • 90| DIE RENAISSANCE • 94| **80ER** • 96| PANTAH, DER URSPRUNG ALLER DUCATIS VON HEUTE

102| **90ER** • 104| IM SUPERBIKE...VORHERRSCHAFT PUR • 110| **2000ER** • 112| DAS NEUE JAHRTAUSEND • 118| SEIT FAST 40 JAHREN DIE ERFOLGSFORMEL • 124| **CASEY STONER** INTERVIEW • 128| **ROLLE DER EHRE** • 134| **959 PANIGALE** DAS PERFEKTE GLEICHGEWICHT • 142| **SCRAMBLER** LAND OF JOY, EINE BUNTE WELT • 155| **DUCATI LIFE** • 156| **SPORTSWEAR CORSE** • 160| **FAHRRÄDER DUCATI BY BIANCHI** • 162| **DUCATI BK-1** KOMFORT UND PERFORMANCE • 164| **MECCANO DUCATI MONSTER 1200S** • 166| **REDAKTION**

# *BORN ON THE TRACK. BUILT FOR THE ROAD.*

The Audi R8.  
Join the #LeagueofPerformance



Fuel consumption in l/100 km: combined 12.3–11.4, CO<sub>2</sub> emissions in g/km: combined 287–272.  
Figures on fuel consumption and CO<sub>2</sub> emissions in ranges depends on which tyre/wheel set is used.

 Audi Sport

# MORE THAN RED

[wdw.ducati.com](http://wdw.ducati.com)

**1st - 3rd July**  
Misano, Italy



**WDW2016**  
**WORLD DUCATI WEEK**

1-3 Luglio / Misano, Italia  
[wdw.ducati.com](http://wdw.ducati.com)

Ein Wochenende lang kamen begeisterte Ducati Fans aus aller Welt im Zeichen von Motorrädern, Leidenschaft, Spaß und Adrenalin zusammen.

Dies war eine einmalige Gelegenheit, um gemeinsam auf der mitreißendsten Feier der Motorradwelt 90 Jahre Ducati zu feiern.

Sommer, italienischer Stil, die Adriaküste, die Stadt Bologna, die Rennstrecke in Misano und das Dröhnen tausender Ducatis. Das war die WDW2016.

**WDW2016**  
**WORLD DUCATI WEEK**



## MUSEUM DUCATI



Zahlreiche Aktionen standen auf dem Plan dieses bedeutenden Events. Erste unter allen News: die komplette Renovierung des im Jahr 1998 eröffneten Ducati Museums, das jedes Jahr mehr als 40.000 Besucher anzieht und den 2. Platz der meistbesuchten Museen in Bologna geholt hat. Die Arbeiten wurden zu Beginn der WDW2016 (Misano World Circuit „Marco Simoncelli“), der großen internationalen Sternfahrt, die alle zwei Jahre die Ducati Fans aus aller Welt versammelt, beendet.

Während der World Ducati Week öffnete das Ducati Museum kurz seine Pforten und wird ab Ende September 2016 dann bereitstehen, um noch mehr Besucher aufzunehmen. Dank der Renovierungs- und Modernisierungsarbeiten ist ein Besucherzuwachs von circa 20 % pro Jahr zu erwarten.

Zu den wichtigsten Neuheiten des Ducati Museums zählen: die Erweiterung des Ausstellungsbereichs der Oldtimer unter den Renngefährten und der bedeutendsten Motorräder der Produktion, und die Digitalisierung aller verfügbaren Informationen für die zukünftigen Besucher.



Dieser einzigartigen, dieses Motorrad charakterisierenden Welt wurde ein ganz besonderer Bereich eingewidmet, in dem man eine grandiose Erfahrung in purem „Lifestyle XDiavel“ machen konnte. Darüber konnte man sich auf diesem Motorrad eine Probefahrt auf den Straßen rund um den Misano World Circuit auf diesem Motorrad gönnen.

Die XDiavel war die Entdeckung des Jahres 2016. Sie wurde von den Besuchern der EICMA2015 zum schönsten Motorrad der Ausstellung gekürt und der internationale Preis „Red Dot Award 2016 Best of the Best“ bestätigte sie als Stil- und Designikone.

## MIT STONER UND DEN MOTOGP- UND SBK-FAHRERN IM Paddock



Zu den mit Spannung erwarteten Teilnehmern gehörte der australische Fahrer, Casey Stoner, der 2007 mit der Ducati Desmosedici den MotoGP-Meistertitel holte. Casey, Liebling und Idol der Community der Ducati-Fans, der zurzeit als offizieller MotoGP-Testfahrer engagiert ist, kam nach Misano, um sich in der großen Schar von Fahrern und Persönlichkeiten anzureihen, die den Paddock der Rennstrecke mit Leben erfüllten.

Auch die offiziellen MotoGP-Fahrer Andrea Dovizioso und Andrea Iannone, die Fahrer des Aruba Superbike Teams, Davide Giuliano und Chaz Davies sowie unvergessene Meister der jüngsten Vergangenheit wie Troy Bayliss fehlten nicht. Eine echt bedeutende Gästeliste 2016 also - die Garantie für ein außerordentliches „parterre de rois“!

## WDW HIGHLIGHT

### Ducati International Bikers Games

Turnier, bei dem sich acht Mannschaften mit Ducati-Fans aus der ganzen Welt in verschiedenen Prüfungen messen konnten: Vom „Slow Motion“-

Rennen über den Präzisionsbremsstest bis hin zu den Montage- und Demontage-Wettbewerben.

### Stuntman-Vorführungen

Akrobatische Einlagen bekannter Stuntmens aus der Motorradwelt wie Emilio Zamora und, gemeinsam mit ihm weiterer, internationaler berühmte Namen: Victor Chelenkov, Jeremy Vonk und Michael Threin.

### Ducati Garage Wettbewerb

Der traditionelle Wettbewerb, der bereits seit der WDW 2002 die schönsten, von Amateur-Costumizern aus aller Welt gebauten Ducati Specials prämiiert.

### Ducati Heritage Wettbewerb

Hier wurde der schönste „Oldtimer“ aller Motorräder, die den Paddock dieser Ausgabe der World Ducati Week belebten, gewählt. Zugelassen zum Wettbewerb waren alle historischen, in den Jahren 1946 bis 1978 hergestellten Einzylinder und die von 1971 bis 1996 gebauten Zweizylinder Ducatis.

### SuMisura

Über die gesamte Dauer der WDW2016 stand allen, die sich eine personalisierte Kombi wünschten, der „SuMisura“-Service von Dainese - führender Hersteller von Schutzbekleidung für den Motorradsport und jahrelanger Partner von Ducati - zur Verfügung. Hier konnte man sich Maße nehmen lassen und den Auftrag dann über seinen Ducati Vertrauenshändler abschließen. Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte Ihren Ducati Vertragshändler oder besuchen Sie die Webseite [www.ducatisumisura.com](http://www.ducatisumisura.com)

# WDW2016

## WORLD DUCATI WEEK

1st - 3rd July / Misano, Italy

[wdw.ducati.com](http://wdw.ducati.com)

## AB IN DIE OFFROAD-SCHULE



Die Multistrada 1200 Enduro wird die Protagonistin der neuen Offroad-Fahrschule DRE Enduro sein, die bereits auf der WDW2016 vorgestellt wurde und von den Teilnehmern in Kurz-Kursen getestet werden konnte. Wer von der „Weltentdeckung“ auf Reisen auf der Sitzbank seines Motorrads träumt, neue Orte besuchen und Neues erleben möchte, findet in der DRE Enduro eine echte Fahrakademie.

Sie ermöglicht den Teilnehmern, alle technischen Fähigkeiten und Kniffe für den Offroad-Einsatz zu erlernen.

**WDW2016**  
WORLD DUCATI WEEK

**RAD  
SCR  
REUNION  
#01**

scramblerducati.com

**1st - 3rd July**  
Misano, Italy

Auch auf dieser World Ducati Week - dem Wochenende an der Adriaküste - war die Scrambler Hauptdarstellerin: Scrambleristi aus aller Welt waren zum ersten großen, offiziellen Treffen im „Land of Joy“ in Misano eingeladen.

Auf der letzten WDW hatte Scrambler® ihr „Land of Joy“ bereits vorgestellt und damals einen Stil ins Leben gerufen, der nunmehr Trend geworden ist. Und... dieses Jahr fand die erste „Scrambler Reunion“ statt!

Alle Scrambleristi und Besucher, die sich hier trafen und ihre „Self-expression“ teilten, fanden zahlreiche Überraschungen vor und konnten an verschiedenen Aktivitäten teilnehmen: dem „Scrambler Village“ bzw. 1.400 m „Land of Joy“ im perfekt kalifornischen Stil mit Scrambler-Basketballplatz, Streetfood und einer Halfpipe; einer einzigartigen „Days of Joy“-Veranstaltung auf der Flat-Track-Rennstrecke in Misano; Testfahrten auf den Modellen des gesamten Scrambler-Angebots; einer Scrambler-Party im Aquafan in Riccione und an vielem mehr!

## SCRAMBLER REUNION HIGHLIGHT

Die Besucher konnten die neuen **Scrambler® Sixty2 und Flat Track Pro** sowie alle weiteren verfügbaren Scrambler® Modelle testen. Gefehlt hat dabei auch nicht der **Shopping Bereich**, in dem die letzten Neuheiten in Sachen Zubehör und Scrambler® Lifestyle-Kleidung erhältlich waren.

Viel Spaß! Eine künstliche **Kletterwand** an der alle ihre Kletterfähigkeiten erproben konnten - auf dem Basketballplatz konnte man einen Dunking werfen und andere herausfordern - Nonstop Livemusic beim **Scrambler Music Marathon**, von den Ducati Mitarbeitern und ihren Bands „verwirklicht“ - **Barber Shop** in Zusammenarbeit mit Prep, in dem man einen neuen Look bekam, und noch viele andere Überraschungen mehr! Eine außergewöhnliche Etappe der „**Days of Joy**“ war der **Flat Track School**-Tag in Misano unter der Leitung erfahrener Trainer und Profifahrer der Zeitschrift „Due Ruote“. Der **Contest Custom Rumble**, der den von den Ducati-Händlern aus aller Welt umgebauten Scrambler® Specials gewidmet war. Die fünf Finalisten standen vorher bereits fest. Auf der WDW kürte dann eine aus Experten gebildete Superjury die „schönste Scrambler“ unter ihnen. Kein „Land of Joy“ ohne Feier! Am Freitagabend, den 1. Juli, stieg die **Scrambler Party** mit dem Thema „die 90er Jahre“. Ein Fest mit Wasserspielen und viel, viel Schaum! In den **Scrambler Social Media Kanälen** konnten die Abenteuer von Bart dem Maskottchen verfolgt werden. Vor der WDW2016 wurden jede Woche die zahlreichen Aktivitäten in einem kurzen Video enthüllt.



# MULTISTRADA 1200 **ENDURO**



Globetrotter attitude

Die neue Multistrada 1200 Enduro nimmt es mit allen Abenteuern auf, egal in welchem noch so weit entfernten Gebiet auf einem der fünf Kontinente, und zeigt sich dabei auch im täglichen Einsatz, auf der Straße

und im Stadtverkehr, stets funktionell und sicher. Dank der umfangreichen Ausstattung, die ihren Hang zur „Weltbummlerin“ unterstreicht, ist sie stets bereit, allen Anforderungen ihres Fahrers gerecht zu werden.

Das Herz der neuen Multistrada 1200 Enduro schlägt im Reisetakt



Die serienmäßige  
Elektronik ist das  
Fortschrittlichste,  
was die Technologie  
heute in Sachen  
Funktionalität und  
Sicherheit zu  
bieten hat



AUSSTATTUNG ABS Cornering, auf drei Stufen einstellbar - zwischen Touring, Sport, Urban und Enduro wählbare Riding Modes - Vehicle Hold Control zum leichteren Anfahren an Steigungen - Full-LED-Scheinwerfer mit Cornering-Funktion.

Wheelie Control, auf 8 Stufen einstellbar - semiaktive Radfederungen - Cruise Control - Infotainment: Multimedia System und Link App - 5-farbiges TFT-Cockpit - hintergrundbeleuchtete Steuerungen am Lenker - Hands Free.

Immer wieder gerne auf Entdeckungsreise, auch zu zweit  
Komfort, Verstaumöglichkeiten und spezielles Zubehör  
gewährleisten ein vollkommen entspanntes Reisen



Losfahren, ankommen und gleich wieder los  
Auf der neuen Multistrada 1200 Enduro  
wird man nie reise- und entdeckungsmüde



Auch dort wo der Asphalt endet, ist die neue Multistrada 1200 Enduro nie aufzuhalten: die Riding Modes bieten unter allen Bedingungen stets die perfekte Traktion und eine absolute Kontrolle durch den Fahrer





Neue Horizonte erschließen...  
die Offroad-Fahrschule

# DRE ENDURO

Die Multistrada 1200 Enduro wurde entwickelt, damit Sie Ihre Abenteuer in jeder Situation auskosten können, ohne auf vollkommene Kontrolle und Komfort verzichten zu müssen. Dafür und damit Sie das gesamte Potential dieses neuen Modells bestens schätzen lernen können, hat Ducati die DRE Enduro ins Leben gerufen: Eine der neuen Multistrada 1200 Enduro gewidmete, echte Offroad-Fahrakademie. Im Laufe dieses Kurses, der an exklusiven und faszinierenden Locations abgehalten wird, haben alle

Teilnehmer die Möglichkeit, ihre Fahrtechnik unter kontrollierten Bedingungen und unter der Aufsicht erfahrener, qualifizierter Fahrer zu verbessern. Eine einzigartige Erfahrung, bei der man lernt, wie man das Unvorhersehbare wie Sand, Schlamm oder Kies meistern kann, mit dem man auf Reisen in ferne Länder Kilometer lang oder hinter jeder Kurve konfrontiert werden könnte.





DIE WICHTIGSTEN  
NEUHEITEN

Tank mit auf 30 Liter erhöhtem Fassungsvermögen - Gabel und hinteres Federbein von Sachs - 200 mm Radfederweg - Zweiarmschwinge aus Aluminium - Seitenabdeckungen aus Aluminium - Höheren Schutz bietende Kotflügel - Neues 19"-Vorderrad - Höher liegende und schmaler geschnittene Auspuffendkappe mit Hitzeschutz - Ölwanenschutz aus Aluminium - Rückspiegel in neuer Position, so dass sie den Armen beim Fahren im Stehen nicht „im Weg“ stehen - Lenker mit um 50 mm höher gelegten Lenkergriffen - Lenkungsämpfer - bequemere Fahrer- und Beifahrersitzbank.



Die Bauteile der neuen Multistrada 1200 Enduro gewährleisten Widerstandsfähigkeit, Funktionalität, Schutz, Komfort und bieten dem Fahrer auch im Offroad-Einsatz beste Kontrollmöglichkeit

# IHRE ABENTEUER, JETZT GANZ INDIVIDUELL

Die Emotion einer Reise auskosten, die für jede Ducati typische sportliche Seite betonen, nach dem glatten Asphalt eine Schotterstrecke meistern oder sich in den Großstadtdschungel wagen - die neue Multistrada 1200 Enduro bietet für jede Situation das passende Zubehörpaket. Ausgehend von den vier Riding Modes wurden vier untereinander

kombinierbare Pakete zusammengestellt, welche die unterschiedlichen Gemüter des Motorrads in den Vordergrund rücken: Touring, Enduro, Sport und Urban. Vier Vorschläge, die den bereits weiten Horizonten der neuen Multistrada 1200 Enduro einen Quant mehr Vielseitigkeit verleihen.



#### Racing-Auspuffeinheit von Termignoni.

Der Schalldämpfer mit entfernbarem dB-Killer prangt mit einem Finish aus Aluminium und Titan. Die neuen Krümmer und das spezielle Mapping steigern die Motorleistung.

#### Schutz für Hinterradbremse.

Schützt vor Schlägen und sorgt dafür, dass die Bremsscheibe sauberer bleibt - für mehr Sicherheit beim Bremsen.

Seitliche Abdeckungen aus Kohlefaser für die Luftleitkanäle. Für den Frontbereich des Motorrads ein kräftiger Schuss mehr an Aggressivität.

#### Seitliche Tankschutzbügel aus Stahlrohren.

Bieten dem Motor einen zusätzlichen Schlagschutz auf unebenen Straßen.

#### Riemenabdeckung des waagrecht Zylinders aus Kohlefaser.

Leicht und widerstandsfähig.



I N  
ZUSAMMEN-  
ARBEIT MIT PIRELLI HAT  
DUCATI SPEZIELL FÜR DIE MUL-  
TISTRADA 1200 ENDURO DIE NEUEN  
SCORPION RALLY REIFEN ENTWICKELT.  
DAS BESONDERE STOLLENPROFIL GEWÄHR-  
LEISTET DEN REIFEN RICHTUNGSSTABILITÄT  
UND TRAKTION AUCH IM SCHWEREN OFF-  
ROAD-EINSATZ, STRAPAZIERFÄHIGKEIT  
UND PANNENSICHERHEIT, LANGE LE-  
BENSDAUER UND PERFORMANCE  
BEIM EINSATZ AUF DEM  
ASPHALT



Die internationale Presse ist sich einig: Die neue Multistrada 1200 Enduro bestätigt sich als komfortabel, wendig und sicher auf der Straße und überrascht mit ihrem Offroad-Charakter

### **Simon Hargreaves - Motor Cycle News**

Genuine off-road ability meets all-day techy-touring, and without any meaningful loss of cornering prowess on the tarmac. Move over BMW GS, KTM Super Adventure and the rest; there's a new kid in town.

### **Federico Garbin - In Moto**

E' la prima Ducati progettata per viaggiare e "sporcarsi". Molto diversa dalla versione standard, ha la ruota anteriore da 19", le sospensioni a lunga escursione e il serbatoio da 30 litri. Tutti gli ingredienti per non fermarsi mai.

### **Fabio Meloni - Motociclismo**

Abbiamo fatto qualcosa in più di uno sterrato che si perde nel verde: 80 km di fuoristrada con qualche salitona un po' "rotta", carreggie, tratti scivolosi, tratti bagnati, tratti fangosi, grazie anche alle Pirelli Scorpion, è stata un'esperienza godibilissima.

### **Cristian Lancellotti - Dueruote**

Con la nuova Multistrada 1200 Enduro Ducati entra dalla porta principale in un segmento inesplorato: quello delle Globetrotter giramondo.

### **Alan Cathcart - Formulamoto.es**

La gama Ducati no cesa de ampliarse. ¿Habías pensado hace pocos años en una custom o una off road de Borgo Panigale? Ahora llega la Multistrada 1200 Enduro, la versión que más hace honor a su denominación "multicamino", y así la vemos después de estrenarla.

### **Bradley Adams - Cycle World**

Ducati intends for the Multistrada 1200 Enduro to take you further off the beaten path than any Multistrada that's come before it. More than 266 new or updated parts have gone into making that happen.

### **Stefano Cordara - La Gazzetta dello Sport**

Potentissima se si vuole, molto gestibile se necessario, bilanciata, con un'ergonomia azzeccatissima per la guida in piedi. Riesce a raggiungere luoghi impensabili per una moto da 254 kg in ordine di marcia.

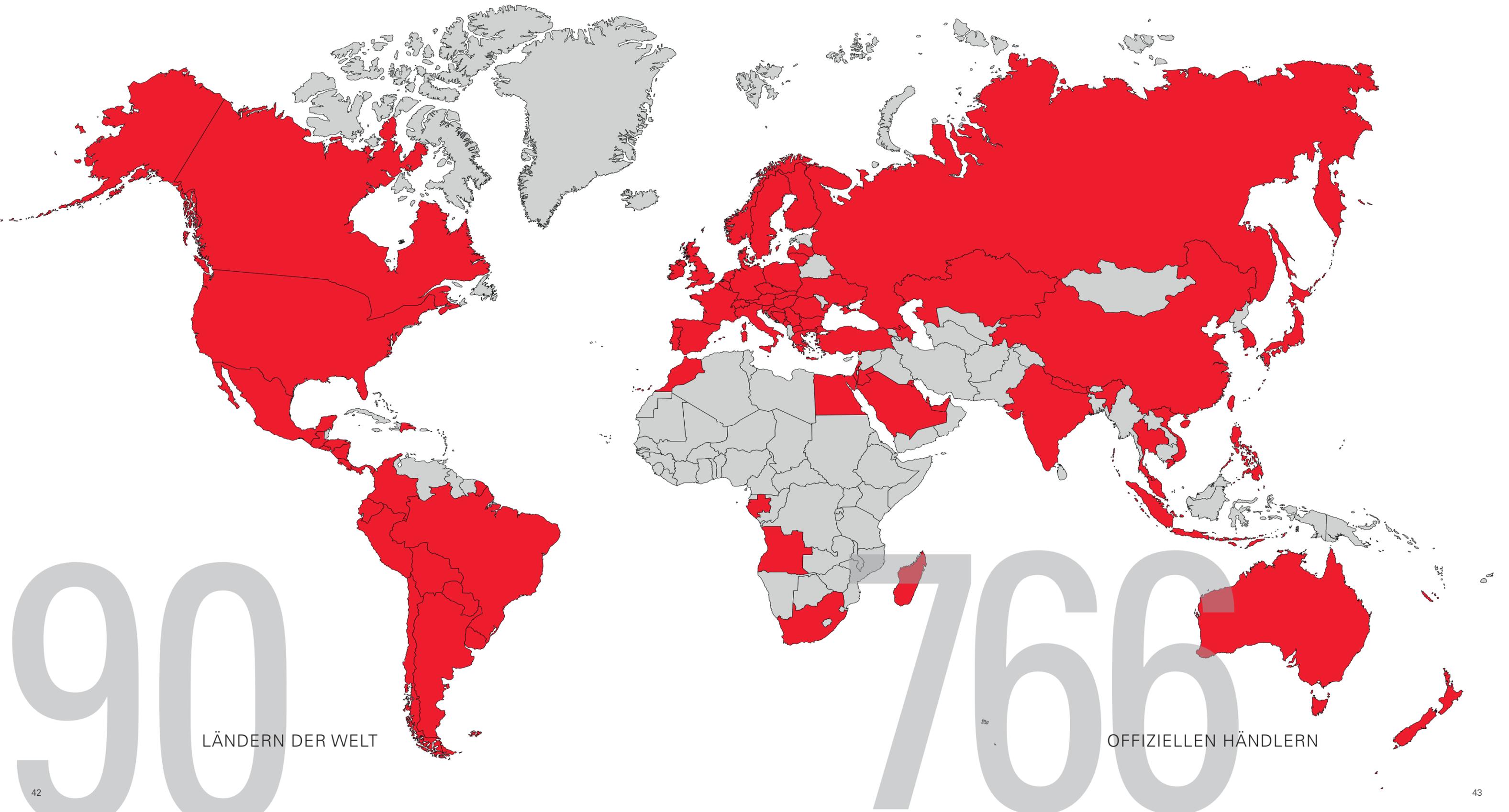
### **Andrea Perfetti - Moto.it**

In modalità Enduro, con 100 cavalli e le sospensioni dalla taratura morbida prevista dal riding mode dedicato, la Multistrada 1200 Enduro si arrampica con grande facilità su fondi anche molto sconnessi e la trazione è sempre eccellente.

### **Motorrad**

Schnell auf der Straße war eine Ducati Multistrada 1200 schon immer, nun wollen sich die Italiener auch auf schmutziges Terrain wagen. Also verwandelten sie ihre Rase- in eine Reiseenduro.

Ducati ist mit ihren 766 Service Points und offiziellen Händlern in mehr als 90 Ländern vertreten.  
Ein Netz aus Profis im Dienste aller, die ohne Grenzen und sicher reisen möchten.



LÄNDERN DER WELT

OFFIZIELLEN HÄNDLERN

# GLOBETROTTER ON THE ROAD



- 1 K m 3 . 8 5 0 From Bologna to Moscow from 4/07 to 29/07 **\_13 days**
- 2 K m 9 . 1 0 0 From Moscow to Japan from 31/07 to 10/09 **\_40 days**
- 3 K m 2 . 0 5 0 From Japan to US from 12/09 to 25/09 **\_12 days**
- 4 K m 3 . 9 0 0 US part 1 - from San Francisco to Indianapolis from 27/09 to 13/10 **\_14 days**
- 5 K m 4 . 2 0 0 US part 2 - from Indianapolis to Summit from 15/10 to 04/11 **\_16 days**
- 6 K m 3 . 9 5 0 From Portimao to the Isle of Man from 06/11 to 01/12 **\_14 days**
- 7 K m 2 . 4 0 0 From UK to Bologna from 03/12 to 15/12 **\_10 days**

Das eigentliche Jubiläum von Ducati fand am 4. Juli statt. Es wurde mit einem Event gefeiert, das im Ausklang den Start einer symbolischen Motorrad-Weltreise an die Orte und auf den Straßen vorsah, die die Hauptseiten im Buch der Ducati Geschichte geschrieben haben. Die Reise begann in Borgo Panigale und sieht die Durchquerung ganz Europas vor, erstreckt sich dann entlang der legendären transsibirischen Eisenbahnstrecke über Russland, die Mongolei, China und anschließend Japan weiter, um dann die Reifen auf dem Boden der Vereinigten Staaten zu setzen und schließlich wieder nach Europa zurückzukehren. Die Weltreise wird nach dem Zurücklegen der letzten Kilometer auf der Futa Staatsstraße (wo im Laufe der

letzten Jahre viele der Ducati Motorräder entwickelt und getestet wurden) in Borgo Panigale enden, wo die Ankunft für den 15. Dezember 2016 vorgesehen ist.

Sieben Etappen auf einer Gesamtstrecke von 30.000 Kilometern rund um die Welt, die mit der neuen Multistrada 1200 Enduro abwechselnd von sieben Fackelträger-Fahrern mit einer speziellen, vom Ducati Centro Stile entworfenen Fackel zurückgelegt werden, um weltweit die brennende Leidenschaft des Motorradherstellers aus Bologna symbolisch zum Ausdruck zu bringen. Echte Globetrotter, die Ducati unter tausenden von Anhängern anhand einer in den letzten Monaten stattgefundenen Auswahl ermittelt hat.



# DER STIL ALS REISEBE- GLEITER

Das Vergnügen am Reisen in Gesellschaft, vereint durch die Lust auf Abenteuer und denselben Geschmack in Sachen Stil, mit Komfort und Sicherheit auf allen Straßen und Wegen. Egal bei welchem Wetter

Links Jacke und Hose Tour 14 in Damen- und Herrenausführung aus doppelseitigem Gewebe: Außen die wasserfeste, atmungsaktive Membran und innen ein herausnehmbares Thermofutter. Die beiden Kleidungsstücke, die sich in der Taille mit einem Reißverschluss verbinden lassen, sind auch getrennt erhältlich. Der Helm Thunder Pro ist mit dem Pro Shade System ausgestattet, das ein klares und ein rauchgrau getöntes Visier vorsieht.





Praktisch, elegant, vielseitig: Die Jacke Redline wurde aus wasserdichtem Textil-Gewebe mit hoher Atmungsaktivität gefertigt. Sie ist mit zertifizierten Protektoren für Schultern und Ellbogen sowie einem Einschub für den Rückenprotektor ausgestattet. Erhältlich für Damen und Herren.



Hier wird sie mit der technischen Jeans Company 2 mit weichen, herausnehmbaren Protektoren an den Knien kombiniert, die für Herren und Damen angeboten wird. Den Look rundet der mattschwarze Integralhelm Logo 14 ab.



Leichte und atmungsaktive Kleidungsstücke, um jeden Moment der Reise genießen zu können, ohne auf Sicherheit und Komfort verzichten zu müssen

Links die belüftete Jacke Summer 2 mit herausnehmbaren Protektoren und einem Fach für den Einschub des Rückenprotektors. Kombiniert wird sie mit der Hose Summer 2 mit sechs ergonomischen Regulierungszügen und dem seitlichen Reißverschluss zum leichteren Ausziehen. Beim Helm handelt es sich um den Thunder Pro, hergestellt von Arai. Oben die Jacke aus Flow 2 Gewebe: Sie wird aus zwei Schichten gefertigt und verfügt über eine herausnehmbare, atmungsaktive Windout-Membran, die eine Regulierung der Temperatur ermöglicht. Auch in der Damenversion in Total Black erhältlich.



Komfort, Sicherheit, Schutz Mit dieser Ausrüstung können Sie jede Fahrt auf der Multistrada 1200 Enduro in vollkommener Gelassenheit erleben



Atmungsaktive und wasserundurchlässige Gewebe und Kleidungsstücke, die zum Tragen über den Protektoren gedacht sind und höchsten Komforts gewährleisten. Die Ärmel der Jacke Enduro mit Lufteinlässen, Volumenregulierungen und praktischen Taschen sind abnehmbar. Die Hose hat Verstärkungen aus Leder und ist mit Gummieinsätzen ausgestattet. Der Integralhelm Explorer, mit Schild und Stahlgitter am Kinn, passt perfekt zu den Schutzbrillen, die den Offroad-Look abrunden.

# 1299 PANIGALE **S** ANNIVERSARIO



NUR FÜR SIE! UNSER SUPERBIKE IN LIMITIERTER EDITION VON NUR 500 STÜCK

**1299** PANIGALE S  
ANNIVERSARIO  
N° 001/500

Jedes Detail der neuen 1299 Panigale S Anniversario ist auf Stil und Leistung ausgelegt.

Style, Sophistication und Performance: Bei der neuen 1299 Panigale S Anniversario wurden zahlreiche Neuigkeiten für noch höhere Qualität und Leistung eingeführt. Style findet sich in der neuen Livree und den speziellen Details, wie der oberen Gabelbrücke mit Gravur und Nummerierung sowie in den neuen Schmiedefelgen Gold Marchesini wieder - Sophistication wird durch die Detailtreue und die weiterentwickelten Elektronik für eine noch bessere Traktions- und Wheelie-Kontrolle gewährleistet.

Und was die Performance anbelangt: die 1299 Panigale S Anniversario ist, dank der von speziellen Karosserie-, Fahrwerk- und Elektroteilen bereicherten Ausstattung, noch leichter als die S-Version.

Zu den herausragendsten Spezialteilen zählen die noch leichtere Lithiumbatterie und die Akrapovic Auspuffanlage aus Titan, die gemeinsam mit der zugelassenen Anlage geliefert wird. Dazu reihen sich Karosseriebauteile aus Kohlefaser, wie der vordere und hintere Kotflügel. Diese Gewichtsreduzierung des Motorrads bringt einen weiteren Leistungsanstieg.

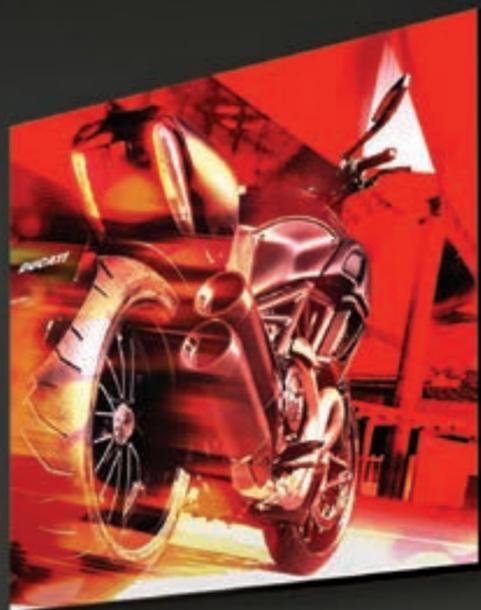
DIE NEUE, VON EINER RENNMASCHINE INSPIRIERTE LIVREE IST EINE HOMMAGE AN UNSERE SUPERSPORTLICHE DNA



Titan, Spezialbauteile, neue Grafik: Eine Freude fürs Auge im Zusammenspiel mit einer äußerst ausgeklügelten Technik.

## Reflect your love on your wall

Find your favorite  
Ducati Art Print on [ducatiart.com](http://ducatiart.com)



**ART**OFBRANDS  
ART FOR YOUR PASSION  
[www.artofbrands.com](http://www.artofbrands.com)



Artworks: Diavel Speed by Daniel Peh; Scorpion 1 by Daniel Peh; Panigale's Thrill by Pat Kuleta

**DUCATI** 1926 **90**  
NINETY YEARS OF PASSION AND PERFORMANCE

# DIE ANFÄNGE DES GROSSEN ABENTEUERS

ANSTOSS GAB EIN  
KLEINER, IN DER  
NACHKRIEGSZEIT  
AUF DEN MARKT  
GEBRACHTER 48 CM<sup>3</sup>  
HILFSMOTOR MIT DEM  
NAMEN „CUCCILO“.

Im Jahr 2016 finden die Feierlichkeiten zum neunzigsten Jubiläum unseres Unternehmens statt, das am 4. Juli 1926 von den drei Brüdern Adriano, Bruno und Marcello Cavalieri Ducati gegründet wurde. Das erste Produkt, der elektrische Kondensator „Manens“ - nicht größer als eine 1 Euro-Münze - basierte auf einer für die Epoche vollkommen neuen und fortschrittlichen Technologie.

Andere Innovationen und technologisches Know-how folgten. Die Qualität und Präzision der Produkte wie Rechner, Radios, Fotoapparate und Filmkameras machten Ducati im Italien der 30er Jahre zu einem der fortschrittlichsten Betriebe. Das Unternehmen wuchs mit atemberaubender Geschwindigkeit: Am 1. Juni 1935 wurde der Grundstein des neuen Werks in Borgo Panigale gelegt. Aus den zwei Angestellten, die in der ersten kleinen Werkstatt arbeiteten, wurden im Jahr 1936 nahezu 1.200 Mitarbeiter.

Erste Rennen, erste Siege

Der Beginn des Zweiten Weltkriegs nur wenige Jahre später erwies sich als fatal für die Werkshallen in Borgo Panigale, welche durch die Bombardierungen im Jahre 1944 beschädigt wurden. Dennoch entwarfen und planten die Gebrüder Ducati auch über die gesamte Kriegszeit hinweg neue Produkte, die nach Beendigung des Konflikts auf den Märkten vorgestellt werden sollten. So erschien im September 1946 auf der Mailänder Messe erstmals der „Cucciolo“. Hierbei handelte es sich um einen kleinen 4-Takt-Hilfsmotor mit 48 cm<sup>3</sup> Hubraum, der anfänglich in einem Gehäuse zur Montage an Fahrrädern und später in einem eigenen Rahmen verkauft wurde. Dieser Rahmen wurde anfangs von Caproni in Trient, der berühmten Marke für Luftfahrttechnik, gebaut.

In kurzer Zeit wurde aus dem Cucciolo ein echtes Motorrad im Miniaturformat, das dank seines Erfolgs dafür sorgte, dass Ducati auch auf dem mechanischen Sektor Fuß fassen konnte. Mit Beginn der 50er Jahre wurden die ersten Versionen für den Renneinsatz entwickelt, die sofort Erfolge in ihrer Kategorie verzeichnen und Dutzende von Weltrekorden in den Klassen 50 und 100 cm<sup>3</sup> verbuchen konnten. Dies war der Beginn einer bis heute währenden Erfolgsgeschichte.



D I E R I T T E R I M S T U R M

DIE JAHRZEHNTE, DIE DIESES JUBILÄUM ZÄHLT, NOCHMALS REVUEPASSIEREN ZU LASSEN, DAS BEDEUTET IN UNZÄHLIGEN ERINNERUNGEN ZU SCHWELGEN. IM MITTELPUNKT STANDEN DABEI STETS AUSSERGE-

## D I E R I T T E R

WÖHNLICHE MÄNNER UND FRAUEN GENAUSO WIE DIE PROTAGONISTEN DER GESCHICHTE UNSERES UNTERNEHMENS. EIN BESONDERER GEDANKE GILT DABEI DEN FAHRERN, DIE IN DIESEN 90 JAHREN AUF DEN STRA-

SSEN SOWIE AUF DEN RENNSTRECKEN ALLER KONTINENTE MIT UNSEREN MOTORRÄDERN AN RENNEN TEILNAHMEN UND DIESE GEWANNEN. AUSSERGEWÖHNLICHE MENSCHEN, DIE VON EINER GRENZENLOSEN LEI-

## I M S T U R M

DENSCHAFT FÜR GESCHWINDIGKEIT UND HARTE HERAUSFORDERUNGEN ANGETRIEBEN WURDEN UND DIE DUCATI STETS IN IHREM HERZEN TRUGEN. ALL IHNEN MÖCHTEN WIR DIESE SEITEN WIDMEN.



Es sind die Jahre der Wissenschaft, aber auch der Wirklichkeit gewordenen Märchen: Wie dem der Königin Elizabeth, 1952 gekrönt und noch heute auf dem Thron Großbritanniens - und dem von Grace Kelly, der kühlen Hollywood-Diva, die den Fürsten Rainier von Monaco heiratet. Jene Frauen, die nicht vom Hochzeitskleid träumen, sind verrückt nach Elvis Presley, dem bösen Jungen aus Memphis, der den Rock & Roll aus den Studios der Ed Sullivan Show verbreitet. Melodische Musik wird rebellisch und gibt der wilden Jugend des Marlon Brando und der verschwundenen Jugend eines James Dean eine Stimme. Italien lächelt einem Boom entgegen und träumt vom Fliegen, dem „Volare“: Die Noten des „Blu Dipinto di Blu“ von Modugno bringen eine Welt zum Singen, welche die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts, gezeichnet von zwei Weltkriegen, hinter sich lässt und mit großem Optimismus in die Zukunft blickt. Die Wissenschaftler Watson, Crick und Wilkins entdecken die DNA-Struktur und Albert Sabin den Polio-Impfstoff. Der neuseeländische Bergsteiger Edmund Hillary erobert den Gipfel des Everest, während das Atom-U-Boot Nautilus den Nordpol unterquert.

Glauco Zitelli (links) mit Ugo Tamarozzi in Monza bei der Eroberung von ganzen 12 Weltrekorden in der Klasse der 50 cm<sup>3</sup> mit dem Cucciolo.

**DUCATI 1921 2011 90**  
NINETY YEARS OF PASSION AND PERFORMANCE

5 0 E R

# DIE GOLDENEN JAHRE. DER „CUCCILO“

DIE PRODUKTION DER MOTORRÄDER HATTE ZWAR  
GERADE ERST BEGONNEN, DOCH ES MANGELTE  
NICHT AN FAHRERN, DIE SIE AUS PURER LEIDENSCHAFT  
UMBAUTEN UND MIT IHNEN RENNEN GEWANNEN.

Es war von Anfang an klar. Eine Ducati zu fahren war nicht nur ein Sport, sondern eine Einstellung. Die ersten Pioniere wurden von mehr als nur der Begeisterung angetrieben. Es herrschte ein Enthusiasmus, der zuerst zu einem Lebensstil und dann zur Legende wurde.

Trotz der schwierigen Nachkriegsjahre war das Verlangen nach Rennen in Italien so stark wie selten und die einzige Lösung für eine entsprechende Teilnahme ohne hohen Kostenaufwand bot die Kategorie „Micromotorismo“. Hierbei handelte es sich um Rennen auf Stadtkursen, die sich einer großen Popularität erfreuten und bei denen die Fähigkeiten sowie die Phantasie von Mechanikern und Customizern zum Ausdruck gebracht wurden. Und unter den „Mikromotoren“, die es zu schlagen galt, war stets auch der Cucciolo vertreten.

So kam es, dass die Mühen der ersten

Fahrer in einer beeindruckenden Erfolgsserie gipfelten: Glauco Zitelli gelang 1948 eine Reihe von Siegen, darunter der beim renommierten „Großen Preis von Mailand“. 1951 errang er gemeinsam mit Ugo Tamarozzi auf der Rennstrecke von Monza mit einem umgebauten Cucciolo 27 Weltrekorde in der Klasse 100 cm<sup>3</sup>. Eben dieser Tamarozzi hatte im Vorjahr in der Klasse 50 cm<sup>3</sup> weitere 12 Weltrekorde gesammelt.

Es gab also eine Vielzahl an Fahrern, die ihre eigene Vorstellung von dieser Sportart hatten. Mit der Ankunft des Ing. Fabio Taglioni bei Ducati sollte sie zum Herzstück des Unternehmens werden. Die Entwicklung der Ducati in der „Cucciolo-Phase“ stellte auf jeden Fall den ersten Schritt in Richtung der Rennsport-DNA des Unternehmens dar.

DIE FAHRER

Glauco Zitelli, Ugo Tamarozzi, Mario Recchia, Alberto Farné.



Franco Farnè, mit dem Ducati 125, fast 50 Jahre  
Hauptakteur in der Rennsportgeschichte von Ducati:  
seinen bedeutendsten Beitrag leistete er als  
Testfahrer und Mechaniker.



Mario Recchia mit dem Ducati  
65. Begann 1943 im Alter  
von 20 Jahren als Arbeiter  
bei Ducati. Er startete seine  
Wettkampflaufbahn 1947  
gleich mit einem Sieg und  
wurde im Jahr 1951 Meister  
im „Campionato Emiliano“

Gianni Degli Antoni stellte die Marianna erstmals beim „Giro d'Italia“ im Jahr 1955 vor. Eine weitere Vorstellung übernahm er im darauffolgenden Jahr mit der 125er mit zwei Nockenwellen, aus der schließlich die „Trialbero“ Desmo hervorgehen sollte.



# DIE GOLDENEN JAHRE. DIE „MARIANNA“

EINZYLINDER, OBENLIEGENDE NOCKENWELLE, 100 UND 125 CM<sup>3</sup>:  
DAS ERSTE ECHE WETTKAMPF-MOTORRAD VON DUCATI  
TRÄGT DIE UNTERSCHRIFT DES ING. FABIO TAGLIONI

So wie der Cucciolo seine Pionierarbeit für die Renngeschichte von Ducati leistete, so kam es 1954 mit der Ankunft eines Mannes, der dazu bestimmt war, ein Mythos zu werden, zu einer radikalen Änderung. Dieser Mann war Ingenieur Fabio Taglioni. Der kühne und nonkonformistische Stil von Taglioni fand gleich mit seinem ersten Modell, der Marianna, den Einzug in den Rennsport; ein Modell, dessen Name auf das Marienjahr, das „Anno Mariano“ 1954 zurückzugehen scheint. Dieser Einzylinder mit obenliegender Nockenwelle und seinen 100 cm<sup>3</sup> erlangte bei den Granfondo-Rennen Weltruhm.

In der Tat deckt sich die „Marianna-Phase“ mit der italienischen Leidenschaft für Langstreckenrennen wie dem „Motogiro“ mit seiner Vielzahl an über ganz Italien verteilten Etappen und dem Milano-Taranto, einem 24-Stunden-Marathon, der sich über die gesamte Länge der Halbinsel erstreckte.

Dieses Engagement brachte unzählige Erfolge und nicht nur beim Granfondo. In den folgenden Jahren kamen mit den von der Marianna abgeleiteten Motoren weitere Rekorde und Erfolge auf den Rennstrecken der ganzen Welt dazu. So verzeichnete beispielsweise 1956 auf der Rennstrecke von Monza ein 100er-Modell mit obenliegender Nockenwelle unter einer Aluminiumverklei-

dung in „Seezungenform“ mit den Fahrern Santo Ciceri und Mario Carini sage und schreibe 44 Rekorde. Im Jahr 1956 entstand aus der Marianna auch eine für Geschwindigkeitsrekordfahrten bestimmte Version mit zwei Nockenwellen. Im selben Jahre debütierte am 15. Juli die 125 Desmo mit drei Nockenwellen unter dem Fahrer Gianni Degli Antoni und gewann das Rennen auch gleich.

Die 50er Jahre neigten sich dem Ende zu und mit ihnen auch die Ära der Granfondo-Rennen, aufgrund des hohen Risikos, dem die Fahrer und Zuschauer dabei ausgesetzt waren, und der allgemeinen Krise in der Motorradindustrie. Sie führte dazu, dass die wichtigsten italienischen Motorradhersteller sich aus den weltweiten Meisterschaftsrennen zurückzogen. Auch Ducati und ihre ultraschnellen Desmos, die den Gipfel ihrer Karriere 1958 beim „Gran Premio di Monza“ erlebten und dort die ersten 5 Plätze für sich verzeichnen konnten, traten den Rückzug an.

Der Abschied bremste ebenfalls interessante technische Entwicklungen. Beispielsweise ein Zweizylinder-Modell mit zwei Nockenwellen und 175 cm<sup>3</sup>, das beim letzten „Motogiro“ von 1957 teilnahm und Leopoldo Tartarini anvertraut wurde sowie einer 125er Zweizylinder-Desmo, die mit Francesco Villa debütierte.

## DIE FAHRER

Gianni Degli Antoni, Giuliano Maoggi, Leopoldo Tartarini, Mario Carini, Santo Ciceri, Alberto Gandossi, Francesco Villa, Franco Farnè, Mike Hailwood, Bruno Spaggiari, Walter Villa, Luigi Taveri.



DUCATI - 100cc

Auf der Rennstrecke von Monza erzielt Mario Carini 1956 mit dem Siluro, einem verkleideten 100er-Modell mit obenliegender Nockenwelle ganze 13 Rekorde in der 100er-Klasse und weitere 13 Rekorde in der 125er- und 175er-Klasse.



**M**an schreibt den 9. Juni 1962, als in der Ferus Gallery von Los Angeles Andy Warhol, ein Werbedesigner slowakischer Herkunft, seine Reihe der Campbell's Soup Cans ausstellt: 32 Leinwandbilder zu je 51 x 41 cm, welche jeweils 20 Dosen der Campbell-Suppe darstellen. Ein Werk, welches das Ende einer Inanspruchnahme der Kunst als „einzigartig“ und „ausschließlich“ begründet und sie zu einem jedem zugänglichen Objekt macht. Die Gestaltung von Kunstwerken in Serie erstreckt sich auch auf Porträts. Die berühmtesten darunter: die Serigraphien mit Marilyn Monroe.

Es ist die Pop Revolution, die Darstellung einer jungen Welt, die alles haben will und das sofort. Es ist die Musik der Beatles, die 1962 „Love Me Do“ singen, die Mode der Mary Quant, mit der die Säume der Röcke von Millionen von Mädchen immer kürzer werden und die sexuelle Freiheit proklamiert wird. Es sind die Blumen im Haar der neuen Hippies, die Protestsongs von Bob Dylan und das Mega-Event in Woodstock. Eine junge Welt, fähig zur Rebellion, aber auch zu großen Errungenschaften: Die Mondlandung mit dem amerikanischen Apollo-Shuttle am 21. Juli 1967 und am 3. Dezember desselben Jahres, die erste Herztransplantation an einem Menschen durch den südafrikanischen Arzt Christiaan Barnard.

# DIE ÄRA DER VERNUNFT

DIE OFFIZIELLE TEILNAHME AM WETTKAMPFGESCHEHEN ENDET, DOCH ES FEHLT NICHT AN PRIVATEN FAHRERN, WELCHE DIE RACING-SEELE VON DUCATI AM LEBEN ERHALTEN



Mike Hailwood auf der Sitzbank der speziell für ihn von Ducati gebauten 250 cm<sup>3</sup> Zweizylinder-Desmo.

Mit dem Rückzug aus den Rennsportgeschehen begann für Ducati die „Ära der Vernunft“. Das nun staatlich geführte Unternehmen befasste sich ausschließlich mit der Entwicklung von Motorrädern in Serienproduktion, während die Rennsport-Abteilung ihre Tätigkeit nur für Privatleute fortsetzte und umgebaute Ducati Modelle an private zahlungswillige Fahrer lieferte. Neben den ausgefeilten 125er und 250er Modellen für die nationalen Senior-Rennen wurden insbesondere 175 und 125 cm<sup>3</sup> Einzylinder-Modelle für Junior-Rennen und Bergrennen vorbereitet.

Dabei fehlte es nicht an interessanten Modellen, wie z.B. das Zweizylinder-Modell mit 250 cm<sup>3</sup>, welches aus der 175er für die Granfondo-Rennen entwickelt und für einen privaten Ausnahmefahrer gebaut wurde: Mike Hailwood. Den Motor dieses Modells, der auch in der Version mit 350 cm<sup>3</sup> produziert und in einem Reynolds-Rahmen verbaut wurde, setzte auch John Surtees ein. Die Inspirationen von Taglioni waren jedoch nur schwer im Zaum zu halten,

so dass er 1965 ein neues 125er-Rennsportmodell entwarf, diesmal ohne desmodromische Ventilsteuerung. Es war ein Vierzylinder-Reihenmotor, anfänglich mit zwei und später sogar mit vier Ventilen pro Zylinder. Für die Testfahrten war Franco Farnè zuständig, doch dann wurde die Entwicklung aufgegeben und das Modell nie in ein Rennen geschickt.

Italienische Privatfahrer nahmen hauptsächlich an inländischen Wettkämpfen wie beispielsweise am „Temporada Romagnola“ teil. Sie gehörten zu einer Reihe von äußerst populären und angesehenen Rennen, welche die Vorsaison der Weltmeisterschaften einläuteten und in den Städten an der Adriaküste abgehalten wurden.

So konnte die Rennsport-Seele von Ducati überleben. Es gab zahlreiche Erfolge, wie z.B. als Bruno Spaggiari 1968 beim „Temporada Romagnola“ in Imola mit seiner 250er Einzylinder Maschine die extrem leistungsstarke Zweitakter-Yamaha von Phil Read bezwang.

## DIE FAHRER

Sergio Baroncini, Augusto Brettoni, Bruno Spaggiari, Mike Hailwood, John Surtees, Franco Farnè, Eugenio Lazzarini.



Sergio Baroncini, einer der brilliantesten Fahrer, im Sattel der Einzylinder Ducati 450.



Bye bye Love and Peace: In den 70er Jahren schlägt die Musik andere Saiten an. Die Beatles trennen sich am 8. Mai 1970 unmittelbar nach dem Erscheinen des Albums „Let it Be“ und lassen Millionen von Fans, die sich mit dem Wandel der Zeit nicht abfinden können, verzweifelt zurück. Zeiten, die von den Wunden des Vietnamkriegs, der 1975 sein Ende fand, geprägt sind, aber auch von den großen Friedensmärschen.

In Hollywood ist George Lukas mit der Kreation einer Serie beschäftigt, die im Weltraum spielt und Epoche schreiben wird: Die „Star Wars“-Saga wird 1977 mit „Krieg der Sterne“, Episode I der Trilogie, eingeleitet.

In einer Garage in Cupertino, Kalifornien, gründen am 1. April 1976 zwei Kinder der Hippie-Gegenkultur, Steve Jobs und Steve Wozniak, Apple und wählen als Logo einen angebissenen Apfel, angelehnt an den symbolischen Apfel der Beatles. Ihr erster Computer, der Apple I, wird wenige Wochen später in Palo Alto vorgestellt. Auf dem Tennisplatz gewinnt der Gentleman Arthur Ashe als erster Schwarzer in der Geschichte des Tennis 1975 die Meisterschaft in Wimbledon. Eine weitere Vorrangstellung erlangt 1978 ein kleines Mädchen, Louise Brown, der erste künstlich gezeugte Mensch.

Es sind die Jahre des kämpferischen Feminismus, aber auch der antikonformistischen, in den Diskotheken zum Rhythmus der Dance Music von Donna Summer verbrachten Nächte. Der Weg vom Vinyl der Jukebox, neu zelebriert durch den Erfolg von „Happy Days“, bis zu den CDs ist nicht mehr weit, doch inzwischen bringt Sony 1979 ein Epoche schreibendes Gerät auf den Markt: den Walkman!

Das erste Motorrad mit einem Zweizylinder in L-Form von Ducati: Die 500 GP aus dem Jahr 1971, die aus der Kombination von zwei Zylindereinheiten in einem in Sand gegossenen Gehäuse entstand.



# DIE RENAISSANCE

## DIE REVOLUTION VON TAGLIONI: DER ZWEIZYLINDER IN L-FORM MIT DESMODROMISCHER VENTILSTEUERUNG - DER VORLÄUFER ALLER HEUTIGEN DUCATI MOTOREN

Die „Renaissance“ von Ducati ist von der Entwicklung von Zweizylinder-Motoren mit Königswellen geprägt, mit deren Konstruktion der Ingenieur Taglioni bereits gegen Ende der sechziger Jahre begonnen hatte.

Das Debüt gab die 500GP bei der italienischen Meisterschaft im Jahr 1971 mit einer vielversprechenden Leistung. Im selben Jahr wurde ein weiteres Modell mit einem Zweizylinder in L-Form präsentiert: die 750 GT. In der überarbeiteten Version stellte sich dieses Motorrad als bedeutendste Herausforderin bei Rennen für seriennahe Motorräder heraus.

Ein Beweis dafür waren die berühmten „200 Meilen von Imola“ im Jahr 1972. Bei diesen Rennen präsentierte Ducati ein speziell für diesen Anlass umgebautes 750er-Modell: die „750 Imola Desmo“. Ein unvergesslicher Sieg mit Paul Smart und Bruno Spaggiari auf dem ersten und zweiten Platz des Siegerpodests. Ein Sieg, der zum Sprungbrett für die offizielle Rückkehr von Ducati in die Arena des internationalen Wettkampfs geschah wurde.

Weitere überaus populäre Rennen dieser Jahre sind die Langstrecken-Wettkämpfe, zu deren berühmtesten Vertretern das „24 Horas“ auf der Montjuich-Strecke in Barcelona und das Bol d'Or in Frankreich zählten. An den Start gingen

die 900 SS Desmo, welche einem Team von Privatrennfahrern anvertraut worden waren, auch wenn Motoren, Rahmen und Spezialteile direkt von Ducati geliefert wurden. Die Teilnahme am Bol d'Or wurde von Bruno Spaggiari organisiert, der mit seinen Twins auch an allen speziellen Rennen für seriennahe Motorräder teilnahm, bei denen Fahrer wie Franco Uncini und Virginio Ferrari ihre ersten Erfahrungen sammelten. Und auch ein Amerikaner, der viel von sich reden ließ: Freddie Spencer, Dritter beim 100-Meilen-Rennen von Daytona 1978.

Eine unvergessene Episode steht im Zusammenhang mit Mike Hailwood, der sich 1974 nach einem schrecklichen Unfall in der Formel 1 praktisch aus der Rennsportwelt zurückgezogen hatte. 1977 ließ er sich dazu überreden, im darauffolgenden Jahr bei der TT1-Weltmeisterschaft auf der Isle of Man, für Ducati an den Start zu gehen.

Was fast wie ein Scherz begonnen hatte, wurde bald zu einem ernsthaften Versuch in einem unmöglichen Unterfangen: Die eigens für den Sieg des Rennens gebaute Vierzylinder-Honda von Phil Read zu schlagen. Am 2. Juni versetzte Hailwood auf einer 900SS Zweizylinder die Welt in Staunen. Er dominierte das Rennen und trug einen Sieg davon, der noch heute zu den emotionalsten in diesem Sport zählt.

### DIE FAHRER

Bruno Spaggiari, Paul Smart, Mike Hailwood, Phil Read, Ermanno Giuliano, Gilberto Parlotti, Mario Ricci, Franco Uncini, Virginio Ferrari.

In der ersten Hälfte der 70er Jahre war Franco Uncini mit den Ducati Desmo einer der Vorreiter der 750er-Klasse und gewann zahlreiche italienische Titel.



Nach den Hippies kamen die Yuppies: Junge Aufsteiger, die sich der Karriere und einem Millionenkonto auf der Bank verschrieben. Ambitioniert und skrupellos wie Gekko, der Held der „Wall Street“, dem Film von Oliver Stone. Und der Soundtrack dazu: „Wild Boys“, die legendäre Single von Duran Duran, die sich zusammen mit Spandau Ballet als Könige der New Romantic Musik feiern lassen. Die Ikone dieser Zeit ist die Sängerin Madonna, während Michael Jackson mit seinem Album „Thriller“ jeden Verkaufsrekord bricht.

Das Phänomen Keith Haring entsteht. Die Graffitis dieses herausragenden Vertreters der Street Art färben Mauern der ganzen Welt und werden ein Symbol des universellen Friedens. Italien wird 1982 in Spanien zum dritten Mal Fußball-Weltmeister, der schönste Sieg seiner Geschichte. 1983 erscheint das Nintendo Entertainment System - die Konsole, mit der die Videospieleindustrie ins Leben gerufen wird: Unter den 500 Titeln auch das legendäre Spiel Super Mario Bros. Der Wunsch, der Gegenwart zu entfliehen, setzt sich auch im Kino fort, wo 1985 der Regisseur Robert Zemeckis in „Zurück in die Zukunft“ Michael J. Fox und Christopher Lloyd auf eine Zeitreise schickt.

Während für gewöhnliche Sterbliche die Technologie ein Spiel ist, wird in den USA ein „Cyberwar“ geführt. In Cupertino, Kalifornien, bringt Apple 1984 den Macintosh auf den Markt: Der erste Computer mit einer einfachen und funktionellen Benutzeroberfläche. Im darauffolgenden Jahr präsentiert Microsoft in Redmond, Washington, ihre erste Version des Windows-Betriebssystems. 1989 der Fall der Mauer in Berlin, ein Symbol des kalten Krieges zwischen den USA und der UdSSR: Die Verhandlungen für eine Wiedervereinigung Deutschlands beginnen.





# PANTAH, DER URSPRUNG ALLER DUCATIS VON HEUTE

DAS MODELL, VON DEM ALLE HEUTIGEN DUCATIS  
ABSTAMMEN, WIRD ENTWICKELT: MIT VENTILSTEUERUNG  
ÜBER ZAHNRIEMEN, EINEM HUBRAUM, DER BIS AUF 851  
CM<sup>3</sup> WACHSEN WIRD INKLUSIVE, FLÜSSIGKEITSKÜHLUNG  
UND 4-VENTIL-ZYLINDERKOPF

Die „200 Meilen von Imola“ war die Erschütterung, durch die die Eruption auf der Isle of Man verursacht wurde und das Isle of Man-Rennen war seinerseits der Auslöser eines Erdbebens. Dieses Erdbeben trug den Namen Pantah und war das Modell, welches den Übergang von den Königswellen zu den Motoren mit Ventilsteuerung über Zahnriemen zeichnete. Einer Lösung, die noch heute in der gesamten Ducati Produktion zum Einsatz kommt.

Die erstmals 1979 gebaute Pantah 500SL konnte bereits Ende 1981 eine Vielzahl an Siegen auf den europäischen und amerikanischen Rennstrecken für sich verzeichnen.

Ebenfalls wurde in diesem Jahr ein von der Pantah abgeleitetes Modell, die TT 600, speziell für die Teilnahme an der Weltmeisterschaft in der dazugehörigen Kategorie vorbereitet und gewann diese im Jahr 1981 mit dem britischen Fahrer Tony Rutter, der das Unterfangen weitere drei Mal auf dem Folgemodell TT2 wiederholte.

Die TT war auch für Privatfahrer erhältlich und Ducati bot ein vollständiges Umrüstkit an, mit dem man das Serienmodell umbauen konnten. Wir erinnern uns, dass

in jenen Jahren die Verbindung von Ducati mit der Rennwelt hauptsächlich über den Rennstall NCR aufrecht erhalten wurde (unterstützt von treuen „Aficionados“ wie Franco Farné, Mario Recchia, Giorgio Nepoti und Rino Caracci). Das Unternehmen wurde jedoch 1985 vom Staat an die Gebrüder Castiglioni veräußert und das änderte schließlich alles.

Der neue Eigentümer bekräftigte, dass das naturgegebene Ziel von Ducati der Aufstieg zum Pantheon des Rennsports sei und wechselte auch die Besetzung des technische Teams: Ing. Taglioni blieb als Berater, die Leitung wurde jedoch einem anderen Ingenieur, anvertraut: Massimo Bordi.

Nun waren alle Voraussetzungen für die zweite Phase der Renaissance gegeben: das Schicksal rief und Ducati antwortete. Der TT 600 folgten weitere Evolutionen für Straße und Rennstrecke: TT2, F1 750, F3, Montjuich und schließlich die 2 Ventil-Prototypen mit 750 cm<sup>3</sup>, Luftkühlung und desmodromischer Ventilsteuerung, welche die BOT Daytona 1986 mit Marco Lucchinelli gewinnen sollten. Dies war der Beginn einer neuen Ära.

## DIE FAHRER

Massimo Broccoli, Vanes Francini, Walter Cussigh, Tony Rutter, Stefano Caracchi, Davide Tardozzi, Marco Lucchinelli, Virginio Ferrari, Walter Villa.



Marco Lucchinelli gewann mit der 851 das „Battle of Twin“ -Rennen in Daytona 1987. Im darauffolgenden Jahr startete er erneut für Ducati in der Superbike-Weltmeisterschaft und fuhr zwei Siege ein.



Der Brite Rutter war ein großer Fan der Rennversionen der Pantah, TT und später der TT2, mit denen er ganze vier Mal den Weltmeistertitel der Kategorie errang.

Die 90er Jahre wurden als die Jahre des New Age bezeichnet, aber neben der Verbreitung einer spirituellen Gegenkultur in einer Light-Version, begannen die 90er - Jahre mit einem Ereignis, das die Welt und deren Kommunikationsformen verändern sollte: dem Start der ersten World Wide Web Internetseite am 6. August 1991.

1994 läutet die Wahl von Nelson Mandela in Südafrika das Ende des Apartheid-Regimes ein. Ebenfalls 1994, an einem verfluchten 1. Mai, stirbt Ayrton Senna, Weltmeister und allseits beliebte Persönlichkeit, 34 Jahre jung bei einem Rennunfall in Imola.

Im Kino bricht das Quentin Tarantino - Phänomen aus: Nach den Hyänen regiert „Pulp Fiction“ und wird für den Oscar 1995 nominiert.

Und es herrscht das Playstation-Fieber. Die Videogame-Konsole von Sony bringt es auf 100 Millionen verkaufte Exemplare. Am 30. Juni 1997 veröffentlicht die Engländerin J.K. Rowling „Harry Potter und der Stein der Weisen“, der ersten von sieben Bänden der Saga um den Zauberer von Hogwarts. Der Erfolg ist grandios.

Ende des Sommers, am 31. August, verunglückt Prinzessin Diana. 1998 wird „Titanic“ von James Cameron mit Leonardo DiCaprio und Kate Winslet zum meistbesuchten Film der Geschichte. Das wichtigste Ereignis des Jahres findet jedoch jenseits der Scheinwerfer statt: In Menlo Park, Kalifornien USA, wird die Google Inc gegründet.



Troy Corser gewann die Superbike-Weltmeisterschaft 1996, nachdem er in den Vorjahren auch einen zweiten sowie dritten Platz belegt hatte.



# IM SUPERBIKE ... VORHERRSCHAFT PUR

DIE EINFÜHRUNG DER SBK-WELTMEISTERSCHAFT SCHUF  
FÜR DUCATI DAS IDEALE TERRAIN,  
DAS VOLLE POTENTIAL IHRER MOTORRÄDER ZUM AUSDRUCK  
ZU BRINGEN 8 TITEL IN ZEHN JAHREN!

Mit dem Jahr 1988 kam die neue Ära der Superbike, der Meisterschaft, bei der Ducati in den folgenden Jahren sein natürliches Umfeld finden sollte, um in Rennen für seriennahe Motorräder die Führungsposition einzunehmen.

Alles beginnt mit der 748 IE mit wassergekühltem Motor und 4-Ventil-Zylinderkopf, die 1986 in Bol D'Or in Frankreich debütiert. Spätere Änderungen bringen den Hubraum auf 851 cm<sup>3</sup>. Dieses Modell war der Prototyp des Motorrads, das Ducati direkt in die neue Welt des Superbike-Geschehens katapultierte.

Der Anfang erwies sich als vielversprechend. Die Meisterschaft wurde zum ersten Mal 1990 von Raymond Roche auf einer weiteren Evolution dieses Motorrads, der 888, gewonnen. Eben dieses Motorrad erlangte in den darauffolgenden zwei Jahren den Gesamtsieg mit Doug Polen, der seinen Platz im Jahr 1993 dem unvergesslichen Paar Giancarlo Falappa und Carl Fogarty überließ.

1994 kam die neue 916 auf den Markt. Ein Modell, das für alle Sportmotorräder in der Geschichte der zur Referenz wurde.

Fogarty fuhr sie bei ihrem Debüt und gewann in diesem Jahr die Meisterschaft.

Dies wiederholte Fogarty auch im nächsten Jahr, um dann den Staffelstab seinem Nachfolger Troy Corser zu übergeben, der 1996 mit der auf 996 cm<sup>3</sup> gesteigerten Version den Sieg nach Hause fuhr. Fogarty kehrte 1998 zu Ducati zurück und gewann erneut den Titel in einer Meisterschaft, die allen als die am meisten umkämpfte und spannendste in der Superbike-Geschichte in Erinnerung bleibt. In der Tat begann Foggy mit einer Reihe unglücklicher Pannen, einschließlich eines Sturzes in Deutschland, durch den er in der Rangliste ganz nach unten fiel. Nach und nach fand er im Laufe der Saison wieder zu seiner Form zurück und führte im Finalrennen in Japan, vor dem Fahrer der Honda, Aaron Slight, mit einem halben Punkt Vorsprung.

Jedoch forderte Carl in diesem Rennen alle physikalischen Gesetze heraus, indem er sich mit wahnsinniger Geschwindigkeit in die Kurven legte und so seinen schönsten Titel gewann! Carl siegte auch im nächsten Jahr: Dann kam das 21. Jahrhundert und das Zepter wurde an einen weiteren Helden weitergereicht: an Troy Bayliss.

## DIE FAHRER

Raymond Roche, Doug Polen, Giancarlo Falappa, Carl Fogarty, Troy Corser.



Carl Fogarty verdiente sich den Beinamen „The King“, da er die meisten Superbike-Weltmeisterschaften gewann: ganze vier in den Jahren 1994, 1995, 1998 und 1999.



Giancarlo Falappa war von 1990 bis 1994 einer der beliebtesten Fahrer des Superbike-Teams.

## BEIM WECHSEL VOM ASPHALT DER RENNSTRECKE IN DEN WÜSTENSAND ZEIGTEN SICH DIE MOTOREN DER PANTAH-FAMILIE STETS SIEGREICH UND GEWANNEN SELBST DIE PARIS-DAKAR

Noch bevor die Gebrüder Castiglioni 1985 die Eigentümerrechte an Ducati von der Finmeccanica erwarb, existierte eine Vereinbarung für die Lieferung von Motoren aus dem Werk in Bologna an Cagiva, das bereits damals auf Modelle mit kleinen Hubraumgrößen spezialisiert war.

Der leistungsstarke und dabei kompakte, leichte und zuverlässige Motor der Ducati 750 erwies sich sogleich für den Verbau in großen Offroad-Modellen geeignet, welche in jenen Jahren aufgrund des Erfolgs der legendären Paris-Dakar besonders beliebt waren.

Dies war die Geburtsstunde der Cagiva Ducati „Elefant“, die in den afrikanischen Langstreckenrennen eingesetzt werden sollten und einen großen Erfolg erzielten. In der Tat waren die Motorräder mit dem „kleinen Elefanten“ von 1985 bis 1998

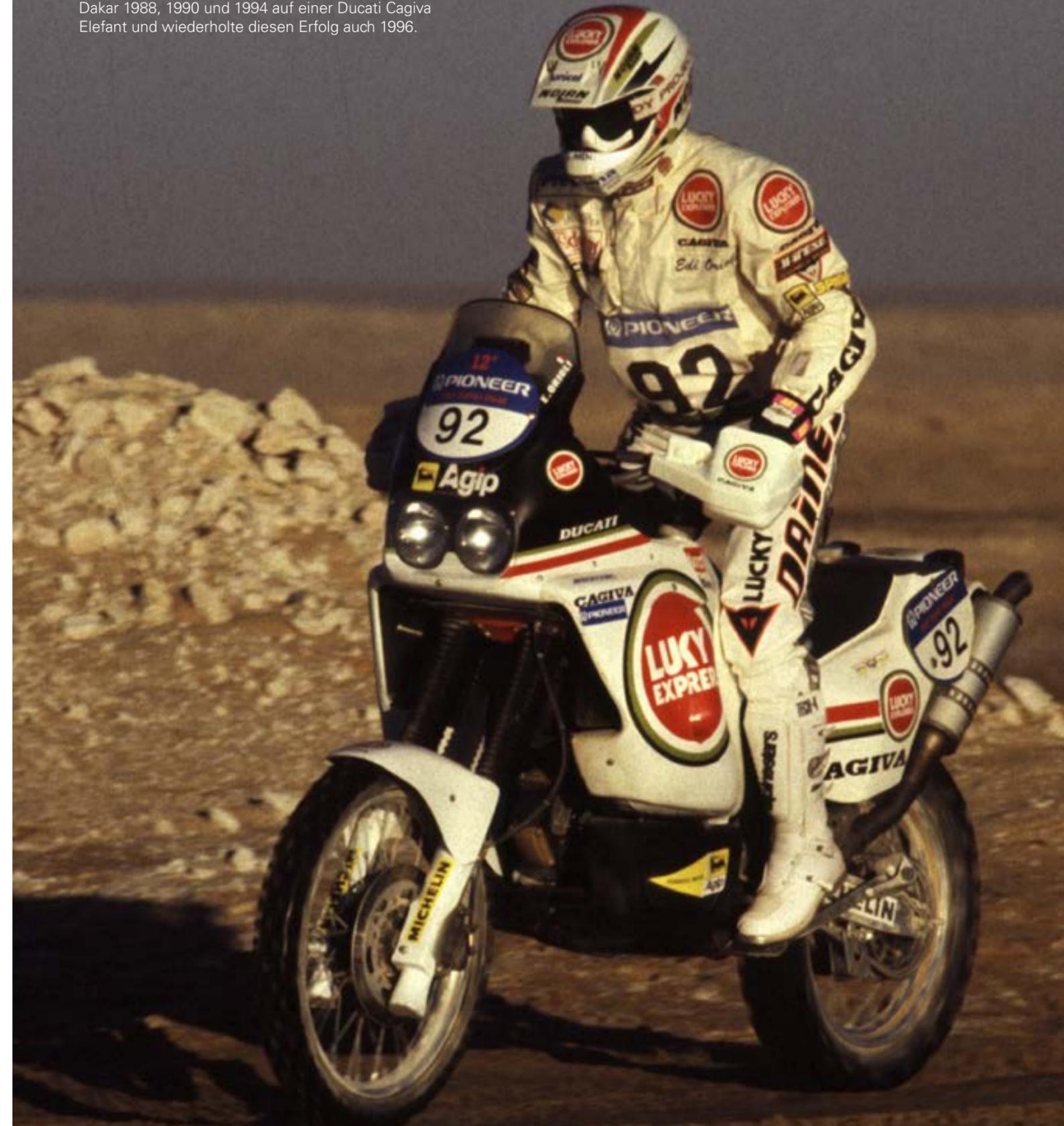
mit einem Motor, dessen Hubraum im Zuge der Modellpflege zuerst auf 750 und 850 sowie später auf 904 cm<sup>3</sup> erhöht wurde, die unbestrittenen Protagonisten der afrikanischen Rallys. Erstmals gingen sie Mitte der 80er Jahre mit Hubert Auriol an den Start, gewannen die Rally der Pharaonen 1993 und sicherten sich den ersten Platz der Paris-Dakar 1990 mit Edi Orioli im Team mit Ciro De Petri. Diese Erfolge wiederholten sich 1994 mit dem legendären „Doppelpack“ Edi Orioli und Jordi Arcarons.

Die Cagiva Ducati konnten bei den afrikanischen Langstreckenrennen ebenfalls unzählige Etappensiege erringen und neben den Privatfahrern, welche die „Elefant“ auch in den Jahren nach dem Rückzug der offiziellen Cagivas weiter fuhren, nahmen zahlreiche Spitzenfahrer an den Rennen teil.

### DIE FAHRER

Edi Orioli, Ciro De Petri, Jordi Arcarons, Serge Bacou, Gilles Picard, Franco Gualdi, Hubert Auriol, Andrea Marinoni, Claudio Terruzzi.

Edi Orioli, einer der großen Spezialisten auf afrikanischen Langstrecken. Er gewann die Paris-Dakar 1988, 1990 und 1994 auf einer Ducati Cagiva Elefant und wiederholte diesen Erfolg auch 1996.





Dank der digitalen Technologie und dem Internet sind wir heute alle „verbunden“. Im Zeitalter der Globalisierung wurde die Erde ein Planet ohne Grenzen. Das Internet und die Fernsehsender aus aller Welt übertrugen am 11. September 2001 die Bilder des schrecklichen Anschlags auf die Twin Tower in New York. Im Februar 2004 erfindet der Harvard-Student Mark Zuckerberg Facebook - das erste soziale Netzwerk. Etwas mehr als ein Jahr später, am 14. Februar 2005, startet Youtube, eine Plattform für die gemeinsame Nutzung von Videos. Das Netz tritt in die Dimension 2.0 und ist randvoll mit Blogs, Foren und Chats. Eine Evolution, die eine massive Beschleunigung erhält, als Steve Jobs am 9. Januar 2007 das iPhone präsentiert: ein Mobiltelefon mit den fortschrittlichsten multimedialen Funktionen.

# DAS NEUE JAHRTAUSEND

EINE NEUE, SCHWIERIGE JEDOCH AUCH FASZINIERENDE  
HERAUSFORDERUNG: DIE GANZ GROSSEN DES MOTORRADSPORTS  
IN DER MOTOGP HERAUSFORDERN.  
UNMÖGLICH? 2007 GELANG DAS STONER  
DER SIEG IN DER WELTMEISTERSCHAFT

Die neue Herausforderung der letzten Jahre für Ducati trug den Namen „MotoGP“, die angesehenste und wettbewerbsstärkste Motorrad-Meisterschaft, bei der die Giganten des internationalen Motorradsports gegeneinander antreten.

Am Rennen nimmt man allerdings nur teil, um zu gewinnen und genau mit diesem Ziel im Auge begann Ducati im Jahr 2001 mit dem Entwurf eines Vierzylinder-V-Motors. Im Februar 2002 war das Projekt des Motors

mit dem Namen Desmosedici dann abgeschlossen und im August desselben Jahres wurden auf der Rennstrecke Mugello mit dem neuen Motorrad die ersten Testrunden gedreht. Das Ziel: in der Saison 2003 an der MotoGP-Meisterschaft teilnehmen. Im Debüt-Jahr beeindruckte das Motorrad sofort mit seiner Leistung: Loris Capirossi gewann den GP von Catalunya und eroberte gemeinsam mit seinem Teamkollegen Troy Bayliss 8 weitere Podiumsplätze. Die Apotheose gelang 2007, als die Ducati mit Casey Stoner sich ihren ersten MotoGP-Weltmeistertitel holte - 33 Jahre nach dem letzten Erfolg eines italienischen

Rennstalls in der wichtigsten Kategorie und einer bisher ungebrochenen Vorherrschaft japanischer Motorräder.

Und so ging das Abenteuer weiter. Heute ist das Ducati MotoGP Team sehr wettbewerbsstark und angespornt, seine ehrgeizigen Ziele zu erreichen. Das „Moto 2016“ hat sich bereits bei den Tests im Winter als überaus schnell erwiesen und als Testimonial der Marke und außergewöhnlicher Testfahrer der Desmosedici GP ist auch Casey Stoner, ein immer noch sehr beliebter Champion, ins Team zurückgekehrt. Von Anfang an mangelte es der Meisterschaft 2016 nicht an Emotionen, mit einem sofort von Andrea Dovizioso eroberten Podiumsplatz und mindestens zwei aufgrund von Unfällen, die unser Fahrer ohne sein Verschulden erlitten hatte, entgangenen Plätzen.

Wir befinden uns allerdings erst am Auftakt einer Saison, in der unser Team mit Sicherheit die Gelegenheit haben wird, sich in Szene zu setzen und das höchste Treppchen des Podiums ins Visier zu nehmen: Das Team, die Motorräder und die Fahrer sind startklar!

## DIE FAHRER

Troy Bayliss, Loris Capirossi, Sete Gibernau, Casey Stoner, Valentino Rossi, Nicky Hayden, Andrea Dovizioso, Cal Crutchlow, Andrea Iannone.

Von 2003 bis 2007 war Loris Capirossi offizieller Fahrer der Ducati MotoGP, mit der er 7 Siege einfuhr und zahlreiche Plätze auf dem Siegerpodest gewann.



Nicky Hayden war fünf Jahre lang, von 2009 bis 2013, offizieller Fahrer der Ducati MotoGP.





Andrea Dovizioso ist seit 2013 offizieller Fahrer der Ducati MotoGP.



Andrea Iannone ging erstmals bei der MotoGP von 2013 mit der Ducati Desmosedici des Teams Pramac Racing an den Start. Seit verganginem Jahr gehört er dem offiziellen Team an.

Troy Bayliss gewann 2002, 2005 und 2008 mit Ducati drei SBK-Weltmeistertitel. Er fuhr auch die MotoGP. Unvergesslich ist sein Sieg in Valencia 2005.

**DUCATI 1928 2018 90**  
NINETY YEARS OF PASSION AND PERFORMANCE

2000ER - SUPERBIKE

# SEIT FAST 40 JAHREN DIE ERFOLGSFORMEL

996, 999, PANIGALE R: DIE DYNASTIE DER ZWEIZYLINDER DESMO DUCATI ERWEIST SICH IN DER SUPERBIKE-WELTMEISTERSCHAFT UND IN ALLEN MEISTERSCHAFTEN, DIE DEN SERIENNAHEN MOTORRÄDERN VORBEHALTEN SIND, IMMER SIEGREICH

Auch das neue Jahrtausend beginnt im Zeichen der Ducati-Superbikes, die die Weltmeisterschaft 2001 mit Troy Bayliss, 2003 mit Neil Hodgson, 2004 mit James Toseland und erneut im Jahr 2006 mit Troy Bayliss gewinnen. Führend sind dabei die 996, die neueste Evolution der legendären 916, und die neuen 999. Die Zweizylinder erobern das Siegerpodium auch in allen Spezialrennen der seriennahen Motorräder, beginnend von der Superstock- bis hin zu den nationalen Superbike-Meisterschaften.

Nachfolger seit letztem Jahr ist die neue Panigale R, die nach dem im Jahr 2015 in der Fahrer- und Konstrukteursmeisterschaft errungenen zweiten Platz jetzt alles daran setzt, um die absolute Vorrangstellung in der Meisterschaft 2016 zu erlangen.

Nichts wurde ausgelassen, um dieses Ergebnis in Aussicht zu stellen: Das Team Aruba.it Racing - Ducati sowie die offiziellen Fahrer Chaz Davies und Davide Giugliano sind weiterhin engagiert

und das technische Team bekam neue Fachkräfte dazu.

Anlässlich der von der Regelung 2016 der Kategorie eingeführten Neuheiten wurden die Motorräder noch weiter perfektioniert. Zusätzlich wurde nach den ersten Rennen ein neue Auspuffanlage verbaut, welche die Leistung dieses unglaublichen Zweizylinder-Motorrads noch weiter gesteigert hat: Das einzige Motorrad mit dieser Motorenteilung, das sich gegen eine Meute tobender 4-Zylinder schlägt. Sofort konnten Resultate verzeichnet werden und Chaz Davies erreichte mehrmals die oberes Podeststufe, bis zum phantastischen Double beim ersten italienischen Rennen auf der Rennstrecke in Imola.

In der Tat hat Davies die Superpole errungen und ist bei beiden Rennen die schnellste Runde gefahren. Er blieb von der ersten bis zur letzten Runde an der Spitze. Er ist bereits Zweiter in der Weltrangliste...

DIE FAHRER

Troy Bayliss, Carlos Checa, Michel Fabrizio, Ayrton Badovini, Chaz Davies, Davide Giugliano.

Carlos Checa errang 2011 den Superbike-Weltmeistertitel für das Team Althea Racing.



Carlos Checa hat die Ducati MotoGPs im Jahr 2005 gefahren und gewann auf einer Ducati 1098R den Superbike Weltmeistertitel im Jahr 2011.



Chaz Davies ist einer der beiden offiziellen Fahrer des Ducati Superbike-Team. Im Jahr 2016 wird es hervorragende Ergebnisse und Punkte immer stark auf WM-Titel.

# ICH GING ZURÜCK ZU DUCATI ZU GEWINNEN

NACH FÜNF JAHREN DER ABWESENHEIT VON DER  
RENNSTRECKE CASEY IST TEIL UNSERES TEAMS ALS  
TESTFAHRER. ZIEL? AUF DER HÖCHSTEN STUFE ZU BRINGEN  
DIE DESMOSEDICI GP-PODIUM

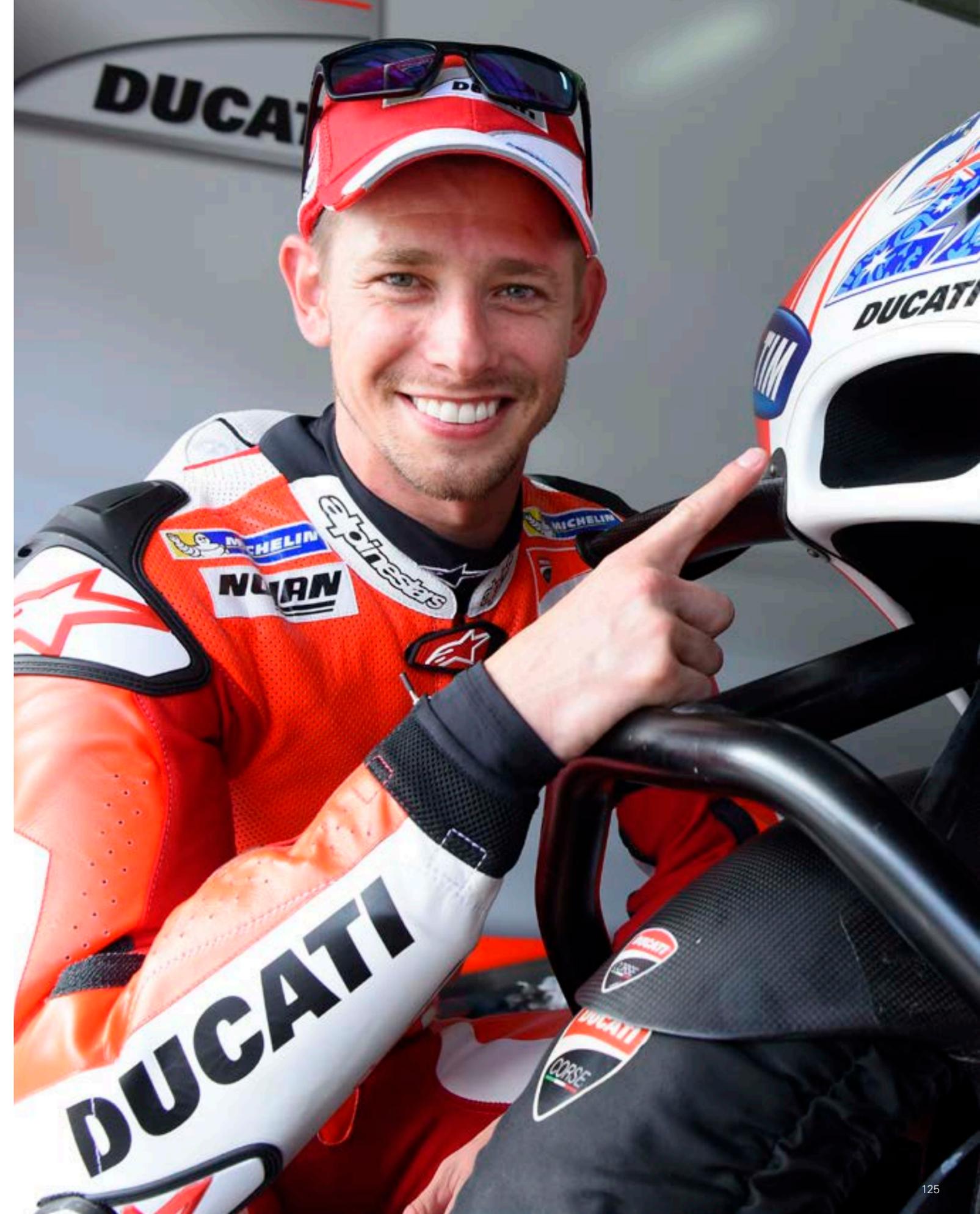
**Dein Ausscheiden aus dem Rennsport liegt nun schon fünf Jahre zurück: Was hat dich dazu bewegt, wieder zurückzukehren? Welche Änderungen hat es gegeben?**

Die letzten fünf Jahren, in denen ich für andere Hersteller als Ducati gefahren bin, waren eine großartige Zeit, gekrönt durch den Sieg in der Weltmeisterschaft 2011. Jetzt reizt es mich allerdings wirklich, wieder Mitglied dieses Teams zu sein, an das ich viele schöne Erinnerungen sei es in Bezug auf die Personen als auch auf das Unternehmen habe. Wieder mit ihnen zusammenarbeiten zu können, ist wirklich etwas Besonderes für mich. Ducati und die Fans waren wichtiger Teil meiner Karriere sowie meines Lebens und deshalb ist es wirklich schön, gemeinsam mit ihnen ein neues Kapitel aufzuschlagen. Ab dem ersten Moment meiner Rückkehr zeigten sich alle sehr glücklich darüber, mich wieder im Team zu haben und der Wiedereinstieg war wirklich phantastisch: Vor Weihnachten habe ich das Werk besichtigt und es war aufregend, wieder auf das bekannte Team zu treffen und die „Neuen“ kennenzulernen, mit denen ich arbeiten werde.

**Du warst der größte Champion von Ducati. Was hast du von diesem Erlebnis im Herzen behalten?**

Ich hatte immer schon ein Faible für Ducati. Ich hatte eine fantastische Beziehung zum gesamten Team und ich bin überzeugt, einen bedeutenden Beitrag leisten zu können. Ich bin nicht hier, um meine Fahrerkarriere neu zu starten, vielmehr möchte ich den Unterschied für die Fahrer ausmachen, ihr Selbstbewusstsein fördern, sie anspornen, und sollte es gelingen, dass sie bessere Ergebnisse erreichen, würde mich das glücklich machen. Ich werde alles mir Mögliche für Ducati tun und stets mein Bestes geben.

Es liegt mir daran, mich mit dem ganzen System vertraut zu machen und so dass ich den Ingenieuren meine Feedbacks klar darlegen kann - das Wichtigste in der Testphase - ich habe bereits begonnen, das Motorrad „kennenzulernen“ und meine konnte meinen ersten Anweisungen geben. Wäre ich wieder ins Rennen zurückgekehrt, hätte ich andere Ziele gesetzt, doch jetzt bin ich Testfahrer. Das ist meine Arbeit und das ist das, was ich dieses Jahr auf die beste Art und Weise tun möchte.





**Wie haben sich MotoGPs im Vergleich zu deinem letzten Jahr im Wettkampfeinsatz verändert? Insbesondere, was hat sich an der MotoGP 2016 im Vergleich zu der, mit der du 2007 die Weltmeisterschaft gewonnen hast, geändert?**

Ich fuhr damals mit einer 800er, jetzt wurde der Hubraum auf 1000 ausgebaut. Demzufolge haben die heutigen Motorräder viel mehr PS und dieser Leistungsunterschied ist wirklich enorm. Darüber hinaus wurde alles auf den neuesten Stand gebracht: Gabel, Radfedern und Rahmen, der jetzt nicht mehr aus Kohlefaser sondern aus Aluminium gefertigt ist, ebenso die Elektronik. Demzufolge ist die Wahrnehmung des Motorrads vollkommen anders, aber gleichzeitig habe ich das generelle Gefühl, wieder auf der Sitzbank der Ducati zu sitzen, die ich kannte. Pluspunkte sind der Motor, der überaus stark ist und eine hervorragende Leistungsabgabe hat, sowie die höhere Stabilität beim Bremsen und in langsamen Kurven, obwohl ich mich erst noch an die Michelin Reifen gewöhnen muss.

**Was hältst du vom jetzigen Wettkampfniveau in der MotoGP?**

Die derzeitige MotoGP liegt bereits auf einem höheren Niveau im Vergleich zum vergangenen Jahr, auch was die Absolutzeiten der Runden anbelangt. Der bedeutendste Unterschied besteht allerdings in der Renngeschwindigkeit, wie auch die „Kluft“ zwischen den Spitzenfahrern und allen anderen beweist. Momentan ist es absolut nicht möglich zu sagen, wer 2016 gewinnen wird. Alle vier offiziellen Fahrer unserer Hauptkonkurrenten haben Chancen,

doch ich arbeite daran - und bin zuversichtlich, es zu schaffen.

**Angesichts der Tatsache, dass du mit Ducati eine Weltmeisterschaft gewonnen hast, bist du ein sehr spezieller Testfahrer. Wie gedenkst du, diese Vorzugseigenschaft zum Erlangen der in dieser Saison erwarteten Eigenschaft zu nutzen?**

Ziel ist es, das Motorrad zu verbessern und die bestmöglichen Resultate zu erreichen: Das ist es, was ich tun muss und tun kann. Die Zusammenarbeit mit Gigi und den Jungs wird angenehm und stimulierend sein, und wenn sich alle Bemühungen dann in Resultaten zeigen, steht uns ein großartiger Moment bevor.

**Seit der Zeit, in der du mit der Aprilia 250 gefahren bist, kennst du Gigi Dall'Igna sehr gut, hast ihn stets geschätzt und gut mit ihm zusammengearbeitet. Welche sind deiner Meinung nach seine besonders starken Seiten (und vielleicht möchtest du auch ein paar Schwächen erwähnen...)**

Gigi ist einer, der - genauso wie ich - sofort zur Sache kommt und wir kamen hervorragend miteinander aus. Mit ihm resultiert alles immer sehr klar und die Arbeit ist daher viel einfacher. Er hat ein neues Klima bei Ducati geschaffen und bei der Zusammenarbeit mit allen, einschließlich einiger neuer Jungs der Abteilung Elektronik, konnte ich ein sehr hohes Niveau an Professionalität feststellen. Alle wissen genau was sie zu tun haben, sind sehr gut vorbereitet und effizient: Ich war wirklich beeindruckt. Schwächen? Da müsste ich nachdenken...

## 1950

Speed Record 50cc - Tamarozzi/Zitelli

## 1955

3° Motogiro d’Italiano - Giovanni Degli Antoni

Milano-Taranto 100 - Giovanni Degli Antoni

Milano-Taranto 125 - Giuliano Maoggi

## 1956

125 World GP Championship - First Race - Sandro Artusi

Speed Record - Ciceri/Carini - “Siluro 100” Marianna

4° Motogiro d’Italiano 100 - Alberto Gandossi

Juniores Italian Championship 100 - Franco Farnè

Milano-Taranto 100 - Alberto Gandossi

4° Motogiro d’Italiano 125 - Giuliano Maoggi

Milano-Taranto 125 - Giovanni Degli Antoni

24 Horas de Montjuic (125) Spanish Championship - Fargas/Ralachs

## 1957

Juniores Italian Championship 100 - Franco Farnè

5° Motogiro d’Italiano 125 - Antonio Graziano

5° Motogiro d’Italiano 100 - Giuseppe Mandolini

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Gandossi/Spaggiari

125 Dutch Championship - Van Bockel Gè

125 Swedish Championship - Rauno Aaltonen

125 Venezuela Championship - Mario Ciccarelli

125 Brasil Championship - Luiz Latorre

Brasil Championship 150 - Luiz Latorre

# 1958

125 World GP Championship - First Victory - Alberto Gandossi

125 Seniores Italian Championship - Bruno Spaggiari

125 Juniores Italian Championship - Franco Farnè

125 Belgian GP Championship - Alberto Gandossi

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Maranghi/Mandolini

# 1959

Juniores Italian Championship 125 - Angelo Cozza

Cadets Trophy Italian Championship 125 - Gentullio Marcaccini

C. della Montagna 125 Italian Championship - Giuseppe Mandolini

C. della Montagna 100 Italian Championship - Gino Carena

125 Championships: Dutch, Swiss, German, Argentine and Chilean

Chilean Championship 100 - Ricardo

ACU 125 British Championship - Mike Hailwood

Argntine Championship 175 - Juan Carlos Merodio

## 1960

Juniores Italian Championship 125 - Gentullio Marcaccini

Speedway 125 Italian Championship Alessandro Bradetz

Cadets Trophy Italian Championship 125 - Sisto Accorsi

125 Swiss Championship - Hillmar Cecco

ACU 125 British Championship - Mike Hailwood

175 Argentine Championship - Miguel Herceg

ACU 250 British Championship - Mike Hailwood

250 French Championship - Michel Barone

## 1961

125 Juniores Italian Championship - Angelo Cozza

C. della Montagna 100 Italian Championship - Mauro Maffucci

125 German Championship - Willy Scheidhauer

125 Juniores German Championship L. Schoppner

175 Canadian Championship - Kurt Liebman

1st Uruguay 175 Championship - Aldobrando Tassoni

# 1962

250 Canadian Championship - Bob Budshat

C. della Montagna 125 Swiss Championship - Heinz Zurfluf

## 1963

125 Juniores Italian Championship - Sisto Accorsi

175 Canadian Championship - Bud Fernandez

175 Standard Argentine Championship - Eduardo Amoroso

125 Standard Argentine Championship - Juan Carlos Geromini

125 Swiss Championship - Marti

## 1964

C. della Montagna 125 Italian Championship - Giovanni Burlando

125 Juniores Italian Championship - Carlo Giovanardi

## 1965

Swiss Championship 250 - Hans Stadelmann

## 1966

C. della Regolarità Fuoristrada 250 Italian Championship - Walter Reggioli

250 Junior Motocross Italian Championship - Bruno Battilana

French Championship - International 350 - Jacques Roca

250 French Championship - Christian Ravel

## 1967

Sport 250 French Championship - Daniels Gey

# 1968

250 French Championship - Andrè Pogolotti

## 1972

200 Miglia of Imola Italian Championship - Paul Smart

12 Hours of Brescia Fuoristrada oltre 175 Italian Championship - Dall’Ara/Consonni

## 1973

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Canellas/Grau

# 1975

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Canellas/Grau

## 1976

Trophy Maxi Moto 750 Italian Championship - Adelio Faccioli

## 1978

Formula TT1 World Championship - Mike Hailwood

Isole of Man Formula 1 TT Championship - Mike Hailwood

C. Sterreich Osk Cup Austrian Championship - Wolfschlucker

## 1980

TT2 Junior Italian Championship - Guido Del Piano

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Mallol/Tajedo

Maxi Moto Argentine Championship Ricardo Camillo Garcia

## 1981

Formula TT2 World Championship - Tony Rutter

Isole of Man Formula 2 TT Championship - Tony Rutter

TT2 Endurance Italian Championship - Perugini/Ricci

TT2 C. della Montagna Italian Championship - Mauro Piano

Junior Trophy TT - TT2 Italian Championship - Amerigo Saltarelli

TT2 Junior Italian Championship - Massimo Broccoli

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Grau/De Juan

## 1982

Formula TT2 World Championship - Tony Rutter

Isole of Man Formula 2 TT Championship - Tony Rutter

Formula TT2 Italian Champioship - Walter Cussigh

TT2 C. della Montagna Italian Championship - Mauro Piano

TT2 Endurance Italian Championship - Tardozzi/Rossi

BOT GP1 US Championship - James Adamo

BOT GP2 US Championship - Joey Mills III

## 1983

TT2 World Championship - Tony Rutter

TT2 Endurance Italian Championship U. Becchetti/F. De Cecco

Trophy Moto di serie 500 Italian Championship - Casarino

TT2 Junior Italian Championship - Walter Cussigh

TT1 Endurance Italian Championship Cussigh/La Ferla

FIM TT2 Italian Trophy - Ugo Becchetti

BOT GP1 US Championship - James Adamo

BOT GP2 US Championship - Joey Mills III

Great Britain - Formula TT2 - Graham McGregor

## 1984

Dakar World Championship (Atlas Rally) - Giampaolo Marinoni - Cagiva (Ducati)

TT2 World Championship - Tony Rutter

TT1 Italian Championship - Davide Tardozzi

TT2 Juniores Italian Championship- Fabio Barchetta

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Grau/de Juan/ Garriga

## 1985

Isole of Man Formula 2 TT Championship - Tony Rutter

TT1 Endurance Italian Championship - Walter Cussigh

TT1 Italian Championship - Virginio Ferrari

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Grau/de Juan/ Garriga

## 1986

GP F1 Trophy Italian Championship - Luciano Leandini

24 Horas de Montjuic Spanish Championship - Grau/De Juan/ Cardus

BOT GP2 US Championship - Doug Gross

## 1987

Rally dei Faraoni World Championship - Alessandro “Ciro” De Preti - Cagiva (Ducati)

BOT della Montagna Italian Championship - Libertario Cerrini

BOT GP2 US Championship - Pete Johnson

## 1988

BOT Italian Championship- Baldassare Monti

BOT della Montagna Italian Championship - Giampietro Merla

BOT British Championship - Wayne Mitchell

BOT GP1 US Championship - Dale Quarterley

BOT GP2 US Championship - Kevin Erion

## 1989

SBK Italian Championship - Baldassare Monti

C. della Montagna 750 Italian Championship - Claudio Truffa

BOT della Montagna Italian Championship - Alberto Carpinelli

BOT Italian Championship - Andrea Brunetti

BOT British Championship – Mark Forsyth

## 1990

Superbike World Championship - Raymond Roche

BOT Italian Championship - Danilo Toschi

BOT della Montagna Italian Championship - Claudio Truffa

BOT GP1 US Championship - Jamie James

BOT GP2 US Championship - Fabian Cortez III



**Pochoer**  
Model Kits

**DUCATI 1299 90**  
NINETY YEARS OF PASSION AND PERFORMANCE

ROLLE DER EHRE

**Die-cast Kit**  
**1:4 Scale**  
5,5 Kg. Weight



DUCATI-MUSEUM

**DUCATI**  
**1299 PANIGALE S**

**1055 Pieces**  
518,7 x 202,5 x 277,5 mm



Super detailed



Working suspension, levers and pedals



Metallic chain



Easy to assemble



Die-cast metal ready painted



Premium quality materials



130

/pochermodelkits

[www.pocher.com](http://www.pocher.com)



**1991**

Superbike World Championship - Doug Polen

Superbike World Championship - Constructors Title

BOT Italian Championship - Massimiliano Colombari

BOT della Montagna Italian Championship - Claudio Truffa

BOT GP1 US Championship - Pablo Real

BOT GP2 US Championship - Stephen Mathews

**1992**

Superbike World Championship - Doug Polen

Superbike World Championship - Constructors Title

SBK European Championship - Daniel Amatrian

Sport Production 750 Italian Championship - Valerio Destefanis

Italian Championship Trophy Techna Racing 900 - Iannetti Domenico

Pro SBK German Championship - Edwin Weibel

SBK Austrian Championship - Andreas Meklau

**1993**

Superbike World Championship - Titolo Costruttori

Sport Production 750 Italian Championship - Davide Amati

Supermono Italian Championship - Mauro Lucchiarì

Winner Cup 900 Italian Championship - Enrico Fugari

Superbike US Championship - Doug Polen

Superbike British Championship - James Whitham

Superbike Belgian Championship - Richard Hubin

Battle of Twins Belgian Championship - Patrick Orban

Supersport Belgian Championship - Patrick Orban

Pro SBK German Championship - Edwin Weibel

Pro SBK Czech Republic Championship - Petr Sale

**1994**

Superbike World Championship - Carl Fogarty

Superbike World Championship - Constructors Title

SBK Italian Championship - Fabrizio Pirovano

Sport Production 750 Italian Championship - Luca Pasini

Trofeo Inverno Open Italian Championship - Michele Gallina

Open Italian Championship - Mario Innamorati

Winner Cup 900 Italian Championship - Walter Massimi

Superbike US Championship - Troy Corser

SBK German Championship - Udo Mark

**1995**

Superbike World Championship - Carl Fogarty

Superbike World Championship - Titolo Costruttori

SBK European Championship - Mario Innamorati

Supersport 600 Italian Championship - Camillo Mariottini

Trofeo 600 Inverno Italian Championship - Stefano

Sport Production 750 Italian Championship - Roberto Teneggi

Winner Cup 748 Italian Championship - Walter Massimi

Shell Master Series Australian Championship - Shawn Giles

SBK Trophy British Championship - Matt Llewellyn

SBK British Championship - Steve Hislop

Supersport Czech Republic Championship - Pinz

Elite Supersport Swiss Championship - Blang

**1996**

Superbike World Championship - Troy Corser

Superbike World Championship - Constructors Title

Superbike Italian Championship - Paolo Casoli

Supersport 600 Italian Championship - Mario Lucchiarì

Sport Production 750 Italian Championship - Andrea Mazzali

Sport Production 600 Italian Championship - Massimiliano Marchini

Pro SBK German Championship - Christer Lindholm

Supersport - Czech Republic Championship - Madera

SBK Cup - Austrian Championship - Andreas Meklau

**1997**

Supersport 600 World Championship - Paolo Casoli

SBK Italian Championship - Serafino Foti

Sport Production 750 Italian Championship - Michele Gallina

Sport Production 600 Italian Championship - Roberto Teneggi

Open Italian Championship - Pilots Title - Franco Brugnara

Open Over 32 Italian Trophy - Valter Saracco

Supertwin Italian Championship - Christian Senatore

Pro SBK Austrian Championship - Andreas Meklau

Supersport Spanish Championship - Herri Torrontegui

**1998**

Superbike World Championship - Carl Fogarty

Superbike World Championship - Constructors Title

SBK Italian Championship - Paolo Blora

**1999**

Superbike World Championship - Carl Fogarty

Superbike World Championship - Constructors Title

Superbike British Championship - Troy Bayliss

Superbike Italian Championship - Paolo Casoli

Pro Thunder - US Championship - Shawn Conrad

# TUDOR FASTRIDER BLACK SHIELD



**TUDOR**

#TUDORWATCH – TUDORWATCH.COM

**DUCATI 1921 2021 90**  
NINETY YEARS OF PASSION AND PERFORMANCE

ROLLE DER EHRE

## 2000

Superbike World Championship - Constructors Title

Superbike British Championship - Neil Hodgson

Supersport French Championship - David Muscat

Pro Thunder - US Championship - Jeffrey Nash

## 2001

Superbike World Championship - Troy Bayliss

Superbike World Championship - Constructors Title

Superbike British Championship - John Reynolds

Superbike Italian Championship - Lucio Pedercini

Supersport French Championship - David Muscat

Pro Thunder - US Championship - Thomas Montano

## 2002

Superbike World Championship - Constructors Title

Superbike Italian Championship - Lucio Pedercini

Superbike British Championship - Steve Hislop

Supersport British Championship - Stuart Easton

Supersport French Championship - David Muscat

Macao - 36° Grand Prix - Michael Rutter

Pro Thunder - US Championship - Kirk McCarthy

## 2003

Superbike World Championship - Neil Hodgson

Superbike World Championship - Constructors Title

MotoGP World Championship - GP di Catalunya - Loris Capirossi

Superstock Italian Championship - Lorenzo Lanzi

British Superbike Championship - Shane Byrne

Superproduction French Championship - David Muscat

37° Grand Prix Macao - Michael Rutter

## 2004

Superbike World Championship - James Toseland

Superbike World Championship - Constructors Title

Battle of Twins - US Championship - Dario Marchetti

Endurance European Championship - Marchetti/Garcia

Supersport French Championship - David Muscat

## 2005

Supersport French Championship - David Muscat

Superbike British Championship - Gregorio Lavilla

Trofeo Motocicliste - Italian Championship - Over - Paola Cazzola

Superbike Italian Championship - Norino Brignola

## 2006

Superbike World Championship - Troy Bayliss

Superbike World Championship - Constructors Title

Superbike Italian Championship - Marco Borciani

Superproduction French Championship - David Muscat

Superstock 1000 Women European Championship - Paola Cazzola

Superstock 600 Women European Championship - Chiara Valentini

Superstock 1000 Women Italian Championship - Paola Cazzola

## 2007

MotoGP World Championship - Casey Stoner

MotoGP World Championship - Constructors Title

Superstock World Championship - Niccolò Canepa

Superstock Women European Championship - Nina Prinz

Superbike Italian Championship - Marco Borciani

## 2008

Superbike World Championship - Troy Bayliss

World - Superbike - Constructors Championship

World - Superstock 1000 - Brendan Roberts

Superbike British Championship - Shane Byrne

## 2009

World Superbike - Constructors Championship

World Superstock 1000 - Xavier Simeon

## 2010

Italian Superbike Championship - CIV - Alex Polita

## 2011

Superbike World Championship - Carlos Checa

Superbike World Championship - Constructors Title

Coppa FIM Superstock 1000 - Davide Giugliano

Italian Superbike Championship - CIV - Matteo Baiocco

Superstock 1000 Italian Championship - Danilo Petrucci

## 2012

Velocità Italian Championship - Superstock 1000 - Ivan Goi

## 2013

Velocità CEV Spanish Championship - Xavi Forés

Velocità Italian Championship - Superstock 1000 - Eddi La Marra

## 2014

Coppa FIM Superstock 1000 - Leandro Mercado

Superbike CIV Italian Championship - Ivan Goi

Superbike IDM German Championship - Xavi Forés

## 2015

MotoGP World Championship Open Class - Héctor Barberà

Superbike CIV Italian Championship - Michele Pirro



SUPERBIKE-LEISTUNG  
UND VIELSEITIGKEIT:  
DAS MAXIMUM  
UNTER ALLEN  
BEDINGUNGEN:  
AUF DER  
RENNSTRECKE

DAS PERFEKTE  
GLEICHGEWICHT

# DER NEUE MOTOR STELLT EINEN GEWALTIGEN FORTSCHRITT IN SACHEN ABGABE, LEISTUNG UND DREHMOMENT DAR UND IST DABEI AUCH DER ERSTE SUPERQUADRO, DER DEN ABGASNORMEN EURO 4 ENTSPRICHT



Die „Kleine“ der Panigale-Familie legt 2016 bei der Hubraumgröße noch etwas drauf und kann so auf einen Motor zählen, der auf der Straße noch mehr Genuss verspricht und der Rennstrecke Fahrspaß pur bietet. Dies ist dem höheren Drehmoment, der jetzt 107,4 Nm bei 9.000 U/min beträgt, der bei 10.500 U/min auf 157 PS angewachsenen Höchstleistung und der besonders reaktionsschnellen Leistungsabgabe im allen Drehzahlbereichen zu verdanken. Trotz der höheren Leistung gab es bei den Inspektionsfähigkeiten keine Änderungen: Die Ventilspielkontrolle ist weiterhin alle 24.000 km fällig, während die anderen Inspektionen alle 12.000 km oder 12 Monate vorgesehen sind.

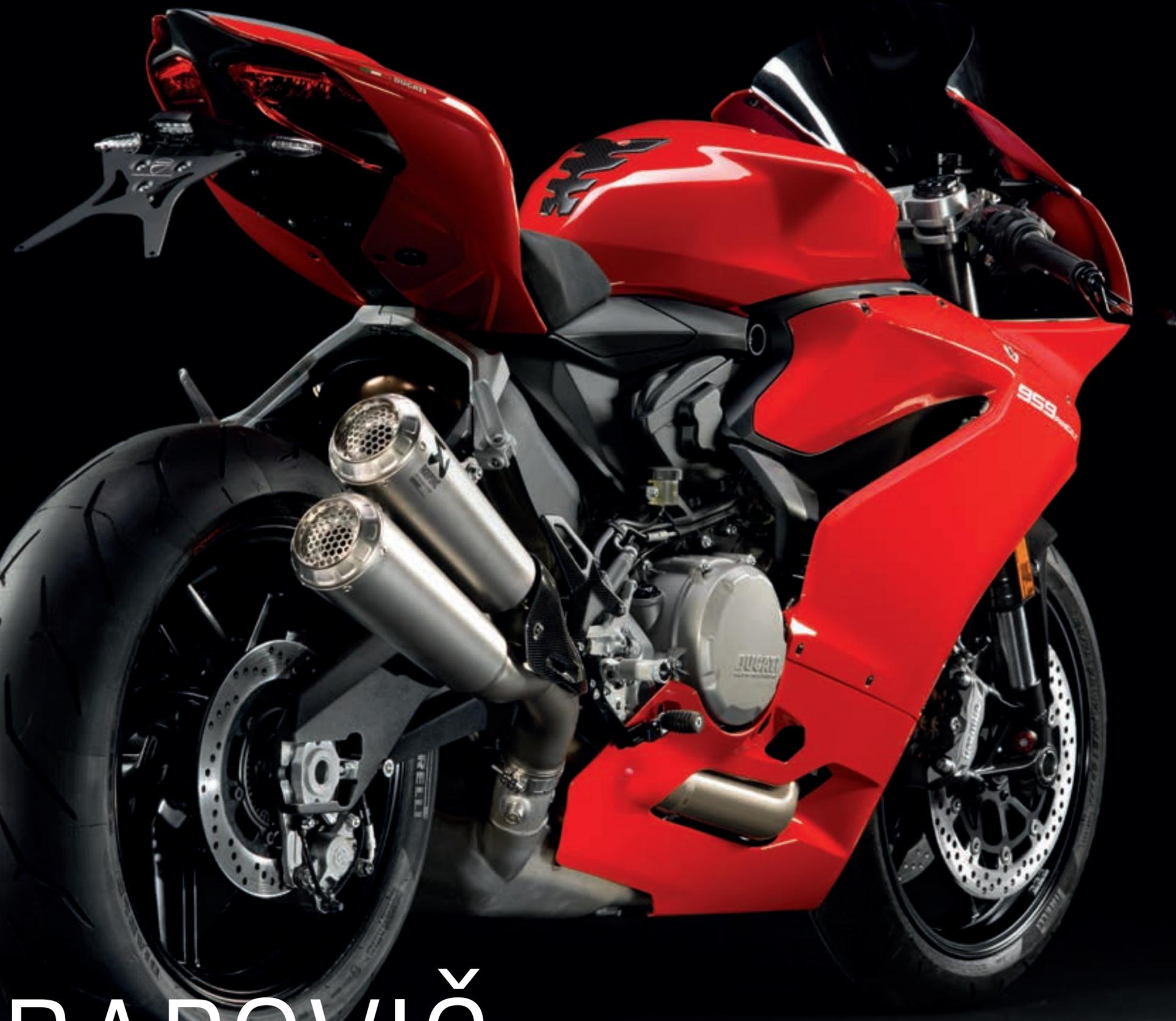
Beim Stil wurde das aufgenommen, was bereits bei der größeren Schwester geschätzt wird: Die breitere Cockpitverkleidung und die schützende Plexiglas-Scheibe verbessern die Aerodynamik, während die größeren vorderen Lufteinlässe dem Frontbereich eine aggressivere Note verleihen. Die neue Heckverkleidung, jetzt zweiteilig, vervollständigt die Verkleidung mit ihren seitlichen Lufteinlässen. Auch die Rückspiegel sind neu. Des Weiteren ist die 959 Panigale mit aus dem Vollen gearbeiteten Fußrasten ausgestattet, die maximalen Grip beim Einsatz gewährleisten. Erhältlich ist die 959 im traditionellen Ducati-Rot mit schwarzen Felgen oder im eleganten Arctic White Silk, das mit den roten Felgen einen perfekten Kontrast bildet.

DER NEUE MOTOR  
STELLT EINEN  
GEWALTIGEN  
FORTSCHRITT  
IN SACHEN  
FAHRBARKEIT,  
LEISTUNG UND  
DREHMOMENT DAR  
UND IST DABEI  
AUCH DER ERSTE  
SUPERQUADRO, DER  
DER ABGASNORM  
EURO 4 ENTSPRICHT

Die „Kleine“ innerhalb der Panigale-Familie legt 2016 bei der Hubraumgröße noch etwas drauf und kann so auf einen Motor zählen, der auf der Straße noch mehr Genuss verspricht und auf der Rennstrecke Fahrspaß pur bietet. Dies ist dem höheren Drehmoment von 107,4 Nm bei 9.000 U/min, der angewachsenen Höchstleistung von 157 PS bei 10.500 U/min und der besonders reaktionsschnellen Leistungsabgabe in allen Drehzahlbereichen zu verdanken. Trotz der höheren Leistung gab es bei den Wartungsintervallen keine Änderungen: Die Ventilspielkontrolle ist weiterhin alle 24.000 km fällig, während die anderen Inspektionen alle 12.000 km oder 12 Monate vorgesehen sind.

Beim Design wurde das umgesetzt, was bereits bei der größeren Schwester geschätzt wird: Die breitere Cockpitverkleidung und die schützende Plexiglas-Scheibe verbessern die Aerodynamik, während die größeren vorderen Lufteinlässe dem Frontbereich eine aggressivere Note verleihen. Die neue Heckverkleidung, jetzt zweiteilig, vervollständigt die Verkleidung mit ihren seitlichen Lufteinlässen. Auch die Rückspiegel sind neu. Des Weiteren ist die 959 Panigale mit aus dem Vollen gearbeiteten Fußrasten ausgestattet, die maximalen Grip beim sportlichen Einsatz gewährleisten. Erhältlich ist die 959 Panigale im traditionellen Ducati Rot mit schwarzen Felgen oder im eleganten Arctic White Silk, das mit den roten Felgen einen perfekten Kontrast bildet.





# AKRAPOVIČ

UND FÜR ALLE DIE, DIE  
NACH DEM MAXIMUM  
STREBEN: SPEZIELLE  
ZUBEHÖRTEILE UND  
DIE AKRAPOVIČ-  
AUSPUFFANLAGE  
AUS TITAN



Eine andere Auspuffanlage kann den Stil jedes Motorrads radikal verändern, die Ästhetik und den Motorsound verbessern sowie das Gewicht reduzieren.

Bei der 959 Panigale war eine Optimierung der serienmäßigen Anlage kein einfaches Unterfangen, doch die Teamarbeit zwischen den Technikern von Ducati und dem Spezialisten Akrapovic brachte ein wahres Meisterwerk an den Tag! Die neue, als optionales Zubehör erhältliche Anlage wird ebenfalls seitlich installiert und besitzt einen doppelten Schalldämpfer - alles jedoch in einem weitaus sportlicheren Look. Die Anlage orientiert sich an den MotoGP- und Superbike-Rennmaschinen, ist vollständig aus Titan gefertigt und spart damit 1,7 kg an Gewicht ein. Zusätzlich schützt eine Abdeckung aus leichter und edler Kohlefaser die Füße des Fahrers vor Hitze.

Das neue System verleiht der 959 Panigale zudem einen innovativen, aggressiveren Sound. Wobei die Euro 4 Zulassung nicht angetastet wird, was den problemlosen Einsatz nicht nur auf der Rennstrecke, sondern auch auf der Straße ermöglicht. Ein weiteres wichtiges Detail für all diejenigen, die auf der Rennstrecke unterwegs sind, ist der aus dem Vollen gearbeitete Aluminium-Schutzbügel am Vorderradbremshebel, der vor einer unbeabsichtigten Betätigung bei einer Berührung mit einer anderen Maschine schützt.

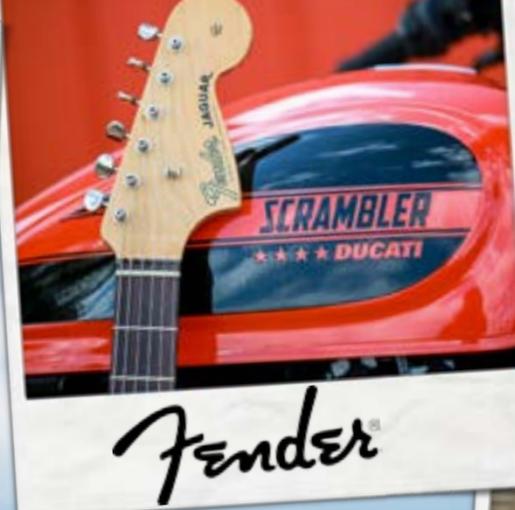
# SCRAMBLER DUCATI

DIE SCRAMBLER® SIXTY2 WURDE WÄHREND IHRER PRESSEVORSTELLUNG IN AMERIKA, IN VENICE IN KALIFORNIEN, UND IN EUROPA IN BARCELONA OFFIZIELL IN DAS LAND OF JOY AUFGENOMMEN.



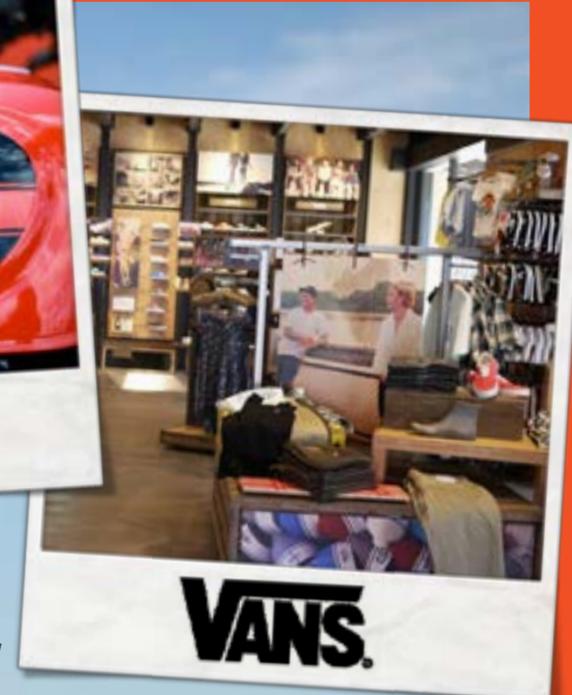
ARBORCOLLECTIVE

Bei der Schatzsuche, die im Rahmen der Pressevorstellung der Scrambler Sixty2 veranstaltet wurde, war die Arbor Collective in Venice eine der Etappen! Drei glückliche Gewinner haben ein Skateboard Arbor mit personalisierter Laser-Gravur gewonnen!



Fender

Welcher Zusammenhang besteht zwischen den Fender-Gitarren und der Scrambler Ducati? Die historische Marke hat sich dem Land of Joy in Kalifornien angeschlossen und speziell zu diesem Anlass eine Jaguar-Gitarre entworfen, die sich an der Scrambler Sixty2 inspiriert: 1962 ist in der Tat das Geburtsjahr dieser beiden Ikonen - Scrambler und Jaguar.



VANS

Die Scrambler Sixty2 hat in Venice Beach, dank der Zusammenarbeit mit der Marke Vans, die alle Teilnehmer der Pressevorstellung mit einem Paar der legendären Sk8-Hi Sneakers ausgestattet hat, ihr ideales Ambiente gefunden.

# LAND OF JOY, EINE BUNTE WELT

März  
2016

Das Land of Joy landet auf Twitter! Folgen Sie dem Account @scramblerducati, um stets auf dem neuesten Stand zu sein, Ideen und Meinungen auszutauschen und Bilder zu teilen!



# SCRAMBLER DUCATI

**N**onkonformistisch, essentiell und unterhaltsam: Die Scrambler Sixty2 hat auf der Pressevorstellung ihren volle Anziehungskraft bestätigt und ausnahmslos die Zustimmung der anwesenden Journalisten erhalten. Der Name, der an das Jahr der Markteinführung der historischen Scrambler und den durchschlagenden Erfolg der Pop-Kultur erinnert, wurde gemeinsam mit den Innovationen der neuen Version mit großem Beifall belohnt.

Beim Stil der Scrambler Sixty2 wurde das aufgenommen, was bereits bei den größeren Schwestern geschätzt wird. Zusätzlich verfügt sie jedoch über zahlreiche Details, die sie zu einem unverwechselbaren Motorrad machen, angefangen vom Desmo-Motor, klein aber extrafein! Mit seinen 400 cm<sup>3</sup> Hubraum ist er in der Lage, starke Emotionen zu schenken, ohne zu erschrecken. Der kleine Hubraum macht die Scrambler einem neuen Publikum zugänglich, das nach einem erschwinglichen Motorrad mit niedrigen Anschaffungs- und Instandhaltungskosten sucht. Ein Motorrad, das sich leicht und sicher in jeder Situation steuern lässt, ohne auf den Fahrspaß verzichten zu müssen. Die Formel ist die des puren und essentiellen Motorradfahrens: Zwei Räder, eine Sitzbank, ein Lenker und der Wunsch, Zeit miteinander zu verbringen und Emotionen zu teilen.



Der Wettbewerb "Gewinne eine Scrambler Ducati" mit Virgin Radio wurde beendet! Herzlichen Glückwunsch an Annalisa, die eine spezifische Red Scrambler Icon Officine Mermaid gewonnen hat



Die Zusammenarbeit zwischen Scrambler Ducati und Blundstone wird fortgesetzt. 2016 wurden die neuen SCR 3PP Blundstone Kurastiefel auf den Markt gebracht - sie sind leicht, unverwundlich und weisen eine optimale, flexible Schaftkonstruktion auf.

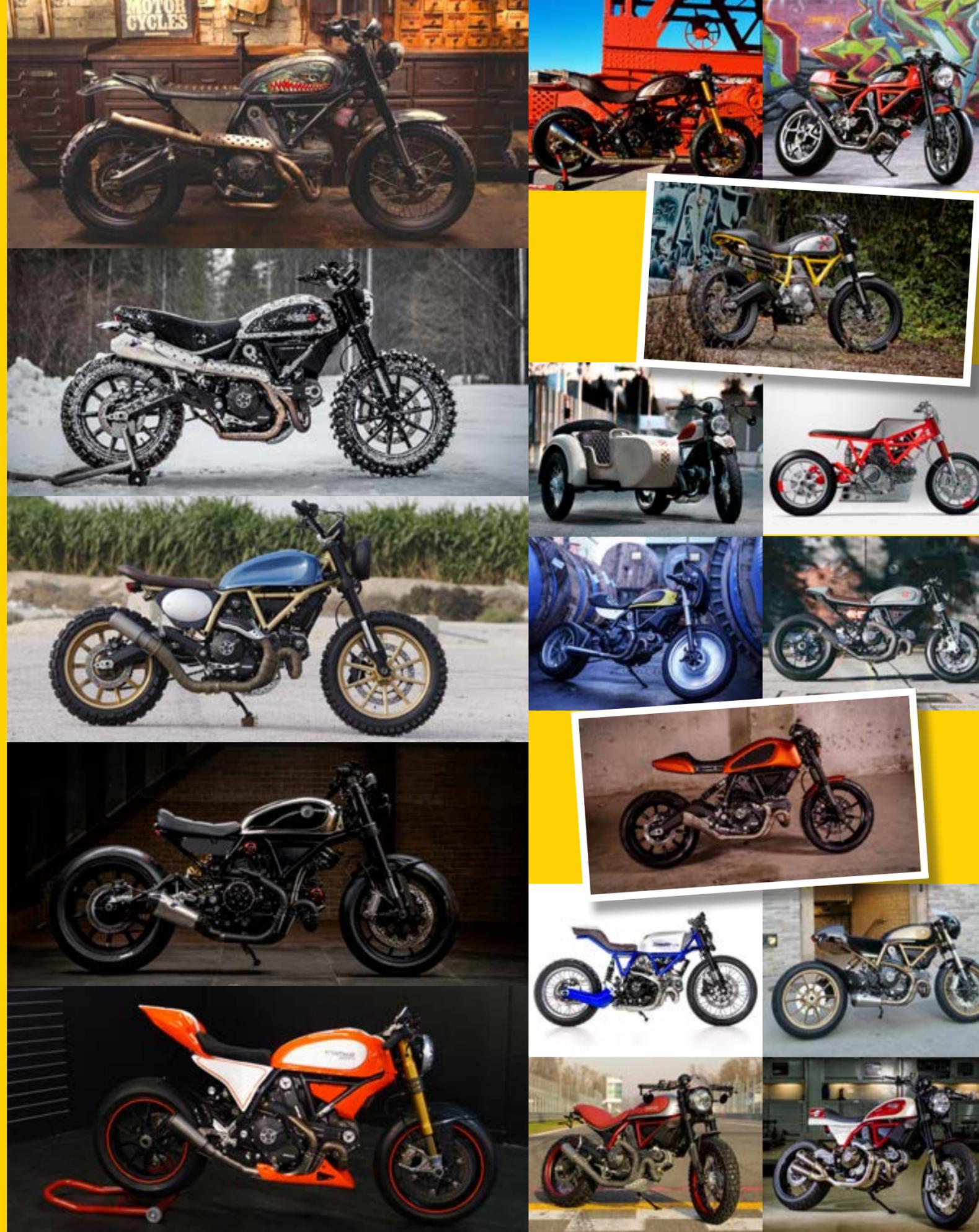


## CUSTOM RUMBLE

FÜNF CUSTOMBIKES, EINES FÜR JEDEN KONTINENT. DAS SIND DIE FINALISTEN, DIE VON DEN FOLLOWERN AUF INSTAGRAM AUSGEWÄHLT WURDEN UND DIE IM FINALE DIESES WETTBEWERBS, ZU DEM NUR DIE OFFIZIELLEN DUCATI HÄNDLER WELTWEIT ZUGELASSEN WAREN, GEGENEINANDER ANTRETEN.

**S**ie wurden mit einem „Like“ auf Instagram gewählt und haben über mehrere Monate Videos und Fotos ihrer Arbeiten gepostet. Die fünf Special-Finalisten sind: „Iron Lungs“ von Warsaw Liberty Moto in Polen, „Ice Track Pro“ aus der kanadischen Kreativ-Werkstatt Bow Cycle North, „Scrambobber“ Made in Thailand by Ducati Vibhavadi, „ScramblArabia“ von Wheels of Arabia in Bahrain und „Scramblegale“ vom Canberra Motorcycles Center, Vertragshändler der australischen Hauptstadt.

Alle Händler, die an der Custom Rumble teilnahmen, haben mit den Umgestaltungsarbeiten im September letzten Jahres begonnen. Ende Oktober wurde die Online-Wahl gestartet, die dann bis Januar lief. Auf dem großen Treffen der World Ducati Week 2016 wurde aus den fünf Finalisten die gelungenste und faszinierendste Scrambler-Custom ausgewählt: Eine Experten-Jury aus Designern, Motorradfahrern und Customizern hat an den Sieger bestimmt.



## DREI NEUE SPECIALS AUF DER MOTOR BIKE EXPO IN VERONA



Das Land of Joy konnte sich diese Veranstaltung auf keinen Fall entgehen lassen. Die wichtigste und prestigeträchtigste Veranstaltung in Italien für die Welt der Customizer und Liebhaber von Umbauten.

Es wurden drei Custombikes präsentiert, die sich durch einen komplett unterschiedlichen Geist und Anwendungszweck unterscheiden. Ein weiteres Beispiel dafür, wie vielseitig die Scrambler ist. Ideal, um völlig auf den Kopf gestellt zu werden, der Fantasie und der Leidenschaft sind keine Grenzen gesetzt. Die in Verona ausgestellten Custombikes waren Revolution, ein Custombike im Bobber-Stil, das auf der Basis der Sixty2 von Officine Mermaid realisiert wurde, Peace Sixty2 by Mister Martini, eine klassische Racer im puren 60er Jahre Stil und Artika by DLS Design, eine Neuinterpretation auf Basis der renommierten Ducati Pantah, die für die Rennen auf Eis Ende der 70er Jahre entwickelt wurde.

**SCRAMBLER  
DUCATI**



## Scrambler® Flat Track Pro

**D**er genuine Selbstaussdruck der Scrambler ist ihre Racing-Seele, die in der neuen Version Flat Track Pro zum Vorschein kommt. Sie wurde auf Basis der Scrambler Full Throttle entwickelt. Das neue Motorrad ist mit einem brandneuen Tank in der Farbe „Racing Yellow“ ausgestattet, mit zweifach lackierten Verkleidungsschalen und Logo, das mit dem der Motorräder identisch ist, die an den Wettkämpfen in den USA teilgenommen haben.

Der niedrige Lenker mit unterschiedlichen Durchmessern und der zugelassene Termignoni Slip-on-Auspuff sind die, die auch an der Scrambler Full Throttle verbaut werden. Die Monoposto-Sitzbank mit ihren charakteristischen gelben Nähten ist hingegen vollkommen neu. Die seitlichen Nummerntafeln sind eine absolute Neuheit in der Scrambler Welt, die Cockpitverkleidung und der vordere kurze Kotflügel - in der gleichen Farbe wie der Tanks - sind ein besonderes Merkmal dieser Version. Schließlich wird eine Reihe hochwertiger Alu-Komponenten angeboten, die alle aus dem Vollen gearbeitet wurden und die Racing-Seele der Flat Track Pro optimal zum Ausdruck bringen: Rückspiegel, Fußrasten, Ritzelabdeckung und vorderer Bremsflüssigkeitsbehälter.

EIN SYMBOL DER RACING-SEELE DES LAND OF JOY. INSPIRIERT VON DEM MOTORRAD, DAS AN DER AMERIKANISCHEN MEISTERSCHAFT AMA PRO FLAT TRACK 2015 MIT TROY BAYLISS UND JOHNNY LEWIS TEILGENOMMEN HAT



FLAT TRACK SCHOOL,  
FAHRSCHULE  
FÜR ANFÄNGER,  
KOCHKURSE ... UND  
VIELES MEHR!

Vier Termine, um die Scrambler-Welt zu erkunden, in der Landschaft von Pavia mit einer besonderen Etappe entlang der Adria-Küste im Rahmen der World Ducati Week 2016. Egal ob Sie ein erfahrener Biker sind oder noch keinen Führerschein besitzen: Alle können an einer Scrambler Experience teilnehmen, ob auf den Flat-Track-Strecken oder auf den ruhigen Landstraßen, als „Koch für einen Tag“ oder einfach, um sich im Land of Joy mit der Familie und Freunden zu entspannen. Jeder kann selbst entscheiden, wie er seine Days of Joy verbringen möchte!

Weitere Informationen erhalten Sie unter folgender Nummer: +39 02 8247 2391, wenn Sie eine E-Mail an [daysofjoy@dueruote.it](mailto:daysofjoy@dueruote.it) schreiben oder auf der Website <http://scramblerducati.com/it/days-of-joy>



## The new Scrambler® Factory Camp

IN BORGIO PANIGALE WURDE DER NEUE LAND OF JOY STORE ERÖFFNET: HIER FINDEN SIE NICHT NUR KLEIDUNG UND ZUBEHÖR, SONDERN KÖNNEN AUCH „IHR“ MOTORRAD KAUFEN UND PERSONALISIEREN.

In Bologna entsteht das Scrambler Factory Camp. Nur einen Steinwurf vom Scrambler Office entfernt entstand das „Land of Joy“ - endlich gibt es einen richtigen Store, der ausschließlich der Scrambler gewidmet ist. Nach Tokio, Padua und Shanghai gibt es jetzt ein weiteres Camp in dem Sie alle Scrambler-Versionen kaufen und anpassen können. Der Verkauf von Motorrädern, Kleidung und Zubehör wird durch eine richtige Werkstatt ergänzt, in der alle Übergabeinspektionen und Wartungen vorgenommen werden. Aber auch der Ersatz oder die Ergänzung von Spezialteilen, die Sie aus dem umfangreichen Katalog des Scrambler-Zubehörs auswählen können, kann hier vorgenommen werden. So kann sich jeder buchstäblich sein eigenes Motorrad nach Maß bauen: Eine serienmäßige Scrambler, das ist bekannt, ist nur der Ausgangspunkt.



Die Scrambler  
Camp  
Shanghai,  
Harajuku in  
Tokio und  
Padua im  
Herzen der  
Stadt von  
links.



**SCRAMBLER  
DUCATI**

*italia independent*



## Purer italienischer Stil

**E**ine Zusammenarbeit zwischen zwei Marken, die Tradition und Innovation teilen - Werte, die das Made in Italy weltweit charakterisieren. Scrambler und Italia Independent, eine führende Lifestyle-Marke, haben eine Version kreiert, die den Café Racer-Stil in glamouröser Ausführung trägt.

Das Motorrad in Matte Black und Night Copper mit einer exklusiven, speziellen Ledersitzbank, wurde in einer limitierten Auflage von nur 1077 Exemplaren hergestellt und ist mit einem Aluminiumschild ausgestattet, auf dem die Seriennummer des einzelnen Exemplars mit Laser eingraviert wurde. Für die neue Scrambler Italia Independent wurde eine Linie von Sonnenbrillen im klassischen Design in drei Farbvarianten entworfen, dazu reiht sich der Jet-Helm „Scrambler I.I.“, der von Bell, der historischen amerikanischen Firma, in Schwarz mit speziellem Logo an der Front- und Rückseite hergestellt wird.

AUS DER  
PARTNERSCHAFT  
ZWISCHEN  
SCRAMBLER  
DUCATI UND ITALIA  
INDEPENDENT  
ENTSTEHT  
EINE NEUE  
SCRAMBLER  
IN LIMITIERTER  
AUFLAGE  
MIT EINER  
SPEZIELLEN  
ZUBEHÖRLINIE





**THE  
ITALIAN  
SOUND**

TERMIGNONI.COM



**Ducati  
Life**



Eine Sportswear-Kollektion, die zu jeder Tageszeit von Ihrer Leidenschaft erzählt. Rot, Weiß und Schwarz, die drei klassischen Farben von Ducati Corse finden sich in einem reichen Angebot von Kleidungsstücken aus verschiedenen Materialien und für jede Gelegenheit wieder.

Links: T-Shirt Ducati Corse Racing GP, in Schwarz mit Glanzeffekt-Grafiken. Rechts das T-Shirt Ducati Corse Track aus hoch atmungsaktivem Material und durch die gleiche Grafik des Kombis Ducati Corse charakterisiert.



Links: Das Ducati Corse Polo-Shirt für Damen, leicht und atmungsaktiv in den Ducati Farben Weiß und Rot. Mitte: Kapuzen-Sweatshirt Ducati Corse 16 mit durchgehendem Reißverschluss, mit Patch und Aufdruck. Rechts: Die Windjacke aus Textil- Gewebe in drei Schichten ist sowohl in der Damen als auch in der Herren-Passform erhältlich.

**FAHRRÄDER DUCATI BY BIANCHI**  
EINE KOMPLETTE FAHRRADLINIE,  
ENTSTANDEN AUS DER  
PARTNERSCHAFT ZWISCHEN  
DEN BEIDEN IKONEN DES  
„MADE IN ITALY“ DER  
ZWEIRÄDER



Technologisch hochwertige Inhalte, italienisches Design, Detailtreue und Stil-Sicherheit: Die Fahrräder von Ducati - entstanden aus einer Zusammenarbeit zwischen Bianchi und Ducati - sind bereit, es mit jedem Terrain aufzunehmen. Für die MTB-Liebhaber: Auf diesem Foto das Modell 330SX. Mit Hardtail-Rahmen aus Aluminium 6061, 29 Zoll-Reifen, hydraulischen Scheibenbremsen und Komponenten aus Leichtmetall. Das neue Fahrradsortiment 2016 von Ducati und Bianchi umfasst auch die Modelle Sport, Junior sowie E-Bike. Für die Jüngsten gibt es zwei Bikes, die von dem Design der Monster und Hypermotard inspiriert wurden, den beiden Ikonen aus der Ducati Baureihe, inspiriert wurden. Entdecken Sie alle Details unter [www.ducati-bicycles.it](http://www.ducati-bicycles.it)

# K O M F O R T U N D



# P E R F O R M A N C E

Rot verleiht der Leidenschaft das gewisse Etwas, auch dort wo die Zweiräder ohne Motor auskommen. Die technischen Komponenten von Ducati Corse BK-1, der Fahrradbekleidungslinie erhöhen den Komfort und die sportliche Leistung. Das Kurzarm-T-Shirt mit Reißverschluss aus weichem Energy-Gewebe ist unten mit Silikon-Streifen versehen, damit während den Bewegungen nichts verrutschen kann. Die technischen Fahrradshorts mit Sitzpolster aus Silikongel fangen Stöße ab und garantieren ein bequemes Fahren auch nach Stunden sportlicher Aktivität. Mit den Handschuhen mit atmungsaktivem Mikronetz am Handrücken und Polsterung lässt sich der Lenker optimal im Zaum halten.



DAS DEBÜT DES DUCATI MONSTER 1200 S BUILD & PLAY, DEM MECCANO-MONTAGE BAUSATZ MIT ÜBER 290 TEILEN FÜR LIEBHABER UND FANS AUF DER GANZEN WELT-EGAL WELCHEN ALTERS





1926-2016. EINE GESCHICHTE, DIE VON MENSCHEN, TECHNIKERN, MECHANIKERN UND FAHRERN GESCHRIEBEN, DIE AUF DER SITZBANK UNSERER MOTORRÄDER DEN SIEG GESUCHT UND GEFUNDEN HABEN. STETS IM ZEICHEN DER LEIDENSCHAFT.

**Ducati**  
**The Redline Magazine**  
 Ducati Motor Holding S.p.A.

**Verantwortlicher**  
 Luigi Bianchi

**Art Direction:**  
 Nicola Gherardi  
 #Likecube.it

**Redaktionelle Koordination:**  
 Marketing  
 Ducati Motor Holding

**Texte:**  
 Luigi Bianchi, Paola Baronio

**Fotos:**  
 Archivio Fotografico Ducati,  
 Dario Altamura, Pietro Bianchi,  
 Piero Casadei,  
 Giovanni De Sandre,  
 Simone Manzo, Milagro,  
 Jamie Robinson, Black&Rad@,  
 SebasRomero, Matteo Strocchia

**DUCATI**  
 Ducati Motor Holding S.p.a.  
 Via Cavalieri Ducati, 3  
 40132 - Bologna Italy

-  facebook.com/ducati
-  @ducatimotor
-  DucatiMotorHolding
-  @ducatimotor
-  www.ducati.com

FROM THE CREATORS OF RIDE COMES A SPIN-OFF ENTIRELY DEDICATED TO THE LEGENDARY DUCATI BRAND!

# DUCATI

## 90<sup>th</sup> ANNIVERSARY

THE OFFICIAL VIDEOGAME

AVAILABLE NOW



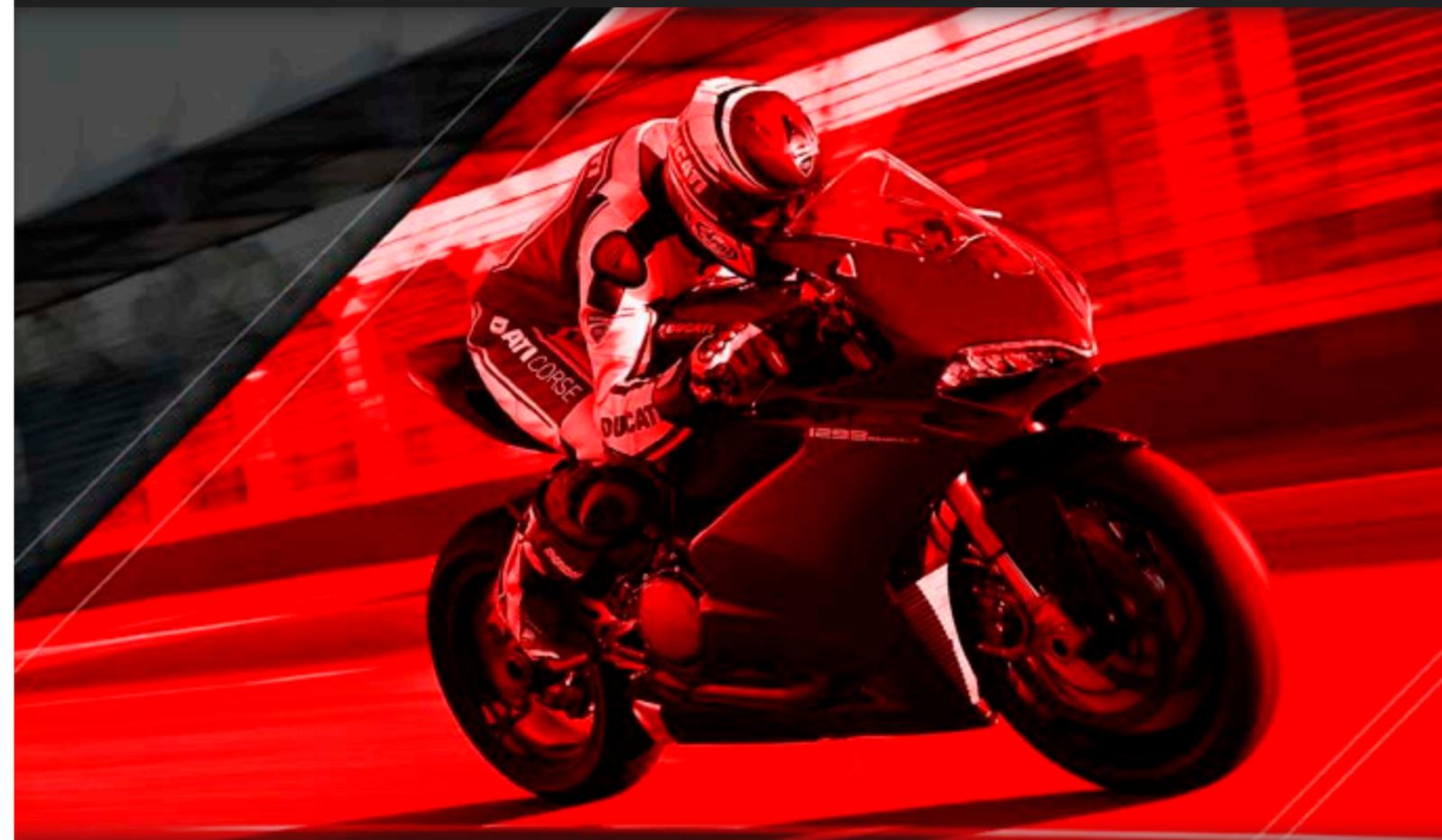
With 39 models in the game  
 you can thrash the most iconic bikes



Hit the gas on 5 faithfully-reproduced  
 country tracks and 8 official circuits



Find out more about Ducati's history  
 in the museum!



DUCATI - 90th Anniversary © 2016 Published and Developed by Milestone S.r.l. All rights reserved. Copyright © 2016 Official Product under license of Ducati Motor Holding S.p.A, a Sole Shareholder Company, subject to the Management and Coordination activities of Audi AG - All rights reserved.

WWW.DUCATI.RIDEVIDEOGAME.COM  
 #DucatiVideogame



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.

[duaticaffe.com](http://duaticaffe.com)

**DUCATI**  
**CAFFÈ**