DUCATI

The Redline Magazine

01|2022

Dream Wilder

2023: DAS JAHR NULL
Ducati in der MotoE

SCHNELLER ALS DER WIND
AC75 Luna Rossa

GENERATION DESMO
Pecco Bagnaia und Jack Miller

Träume werden Wirk-lichkeit

Es war am 1. Oktober 1991, als ich als junger Ingenieur mein Abenteuer bei Ducati antrat – den Kopf voller Träume. Wir befanden uns am Beginn der Superbike-Ära, Ducati hatte gerade die erste WM für sich entschieden und ich lernte fantastische Menschen in meinem Arbeitsumfeld kennen, von denen ich sowohl auf beruflicher als auch menschlicher Ebene noch viel lernen sollte.
Heute hat sich das nunmehr rund 20 Mal größere Unternehmen Ducati maßgeblich verändert, ist seinen grundlegenden Werten aber über all die Jahre treu geblieben und wird dies auch in Zukunft tun.

Heute erleben wir den besten Moment unserer Geschichte.

Herzstück von Ducati ist und bleibt die Leidenschaft für den Rennsport, die schönen und qualitativ hochwertigen Dinge sowie die Emotionen, die das Produkt hervorrufen kann. Aber auch ein kontinuierliches Engagement in Forschung und Innovation, das uns ein stetig wachsendes technisches und technologisches Know-how und damit eine Führungsposition in verschiedenen Bereichen unserer Branche eingebracht hat. Heute erleben wir den besten Moment unserer Geschichte. 2021 war das erfolgreichste Verkaufsjahr aller Zeiten. In der MotoGP konnten wir dank dem Rekord von 24 Podestplätzen zum zweiten Mal in Folge den Konstrukteurstitel erringen. Mit unseren jungen Fahrern haben wir zum zweiten Mal in unserer Geschichte den Titel des besten Teams geholt, ein Ergebnis, das unseren in den letzten Jahren eingeschlagenen Kurs bestätigt.

"Erfolg motiviert zu neuen Zielen"

Ich fühle mich mehr als geehrt, das Unternehmen in diesem Moment zu leiten, und werde alles geben, diese Entwicklung auch in Zukunft fortzusetzen. Dazu gehört ein optimales Arbeitsumfeld für die Frauen und Männer in Borgo Panigale, die Mitarbeiter an unseren Verkaufs- und Produktionsstätten überall auf der Welt und natürlich unsere Händler und Lieferanten. Immer wenn die Dinge gut laufen, ist es Zeit, noch stärker in die Zukunft zu investieren. Das ist genau das, was wir im Moment tun, indem wir unsere Produkte immer ansprechender und technologisch fortschrittlicher gestalten.
Mit Begeisterung betreten wir zudem völlig neue Welten, wie beispielsweise die der rein elektrisch angetriebenen Motorräder. Die mit Dorna getroffene Vereinbarung für die Bereitstellung der Motorräder im FIM Enel MotoE World Cup ab 2023 ist ein historischer Augenblick. Der Prototyp der Ducati MotoE hat bereits sein Rennstreckendebüt in Misano und einen ersten Vorgeschmack auf sein unfassbares Potenzial gegeben.
Ziel ist es, ein leistungsstarkes und dennoch leichtes Motorrad ganz im Sinne der Ducati DNA zu entwickeln. Zum Wohle unserer passionierten Kunden beeinflussen die dabei hervorgebrachten Innovationen die technologische Entwicklung all unserer Motorräder.
Im Hinblick auf die Ende 2021 vorgestellten Neuheiten ist es vor allem die neue DesertX, die mich vollends begeistert. Ein Motorrad, das unseren Eintritt in das 21/18-Segment markiert und die Grenzen dessen verschiebt, was mit einer Ducati möglich ist. Die DesertX war das Highlight einer wirklich denkwürdigen Ducati World Premiere, die mit den bereits vorgestellten Modellen und den in den nächsten Wochen folgenden eine noch nie so vollkommene Modellpalette präsentiert – ein untrügliches Zeichen für eine immer größere Leidenschaft.
In diesem Sinne freue ich mich, Sie alle am 22. Juli 2022 auf dem Misano World Circuit „Marco Simoncelli" anlässlich der World Ducati Week wiederzusehen. Diese Ausgabe wird trotz Einhaltung aller Regeln, die zur Gewährleistung der Sicherheit der Teilnehmer nötig sind, so unvergesslich werden wie noch nie. Denn wenn mittlerweile auch 30 Jahre vergangen sind, meine Leidenschaft für dieses fantastische Unternehmen bleibt unverändert. Und ich kann mir keine bessere Art vorstellen, unsere neuen Meilensteine zu feiern, als mit Ihnen allen gemeinsam.

Claudio Domenicali
CEO Ducati Motor Holding S.p.A.

Redline Magazine

10

Aussichtslose Challenges gibt es nicht

- **2023: das Jahr Null**
  Ducati in der MotoE
- **Sprung in die Zukunft**
  Audi RS Q e-tron
- **Sohn der Wüste**
  Max Calderan
- **DesertX**
  Dream Wilder
- **Multistrada V4**
  Rule All World
- **Steil nach oben**
  Stefano Ghisolfi
- **Multistrada V4 Pikes Peak**
  Rule All Mountains

LEAD THE WAY

56

Immer weiter, immer höher

- **Don't stop me now**
  Najla Aqdeir
- **Schneller als der Wind**
  AC75 Luna Rossa
- **Freedom Vibes**
  Dario Costa
- **Absolute Freiheit**
  Smart Working der Extreme
- **Alles für den Rennsport**
  Luca Salvadori

RAISE THE BAR

84

Helden einer neuen Generation

- **Generation Desmo**
  Pecco Bagnaia & Jack Miller
- **Unbändige Energie**
  Paolo Mr Pramac Campinoti
- **Familienpassion**
  Troy & Oli Bayliss
- **Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary**
  Born to celebrate
- **Die Klassenbesten**
  Ducati & UniBo Motorsport
- **Mission: Nachhaltigkeit**
  Ducati und Volkswagen GoToZero

UNLOCK THE FUTURE

118

Die Kunst, Eindruck zu machen

- **Ducati Unica**
  The dream becomes reality
- **Die Legende lebt weiter**
  Fonoprint und Ducati Scrambler Live
- **Surf Shack**
  Eine neue Form der Surfkultur
- **Scrambler auf der Kinoleinwand**
  Matrix Reloaded
- **Das Digitalzeitalter der 90er**
  Wenn digitale Effekte Realität werden
- **DesertX**
  Capsule Collection
- **Urban Motard**
  City Rebel

EXPRESS THE CHANGE

Ducati Redline Magazine 01|2022

The Dream Issue

Herzlich willkommen zur Ausgabe 01|2022 des Ducati Redline Magazine. Einer Reise in vier Kapiteln, in der es um die Verwirklichung von Träumen geht. Einem Abenteuer, das Ihnen zeigt, was echte Ducati-Passion bedeutet.

Lead the Way
Manche lassen die Träume in der Schublade, andere machen sie wahr. Zu dieser Sorte Menschen zählen Max Calderan, Entdecker und Übermensch, sowie Stefano Ghisolfi, Weltcup-Sieger im Lead-Klettern. Dieses Kapitel erzählt von Herausforderungen, die nur dem Anschein nach aussichtslos sind: Von Sanddünen, die von der DesertX gemeistert, bis hin zu Bergen, die von der Multistrada V4 Pikes Peak bezwungen werden, dieses Kapitel erzählt von schier unlösbaren Herausforderungen. Dazu zählt auch der von Ducati und Audi beschrittene Weg in ein neues Zeitalter, um die Zukunft der rein elektrisch angetriebenen Zweiräder und Automobile mitzugestalten.

Raise the bar
Um sich Träume zu erfüllen, ist Talent alleine zu wenig. Auch Verstand, Hingabe und eine Spur gesunder Wahnsinn sind gefragt, wie wir ihn bei den drei Ausnahmesportlern Luca Salvadori, Najla Aqdeir und Dario Costa finden. Dies gilt auch für die Ingenieure von Luna Rossa, die ein fliegendes Boot entwickelt und gebaut haben.

Unlock the Future
Das erfolgreiche Duo Pecco Bagnaia und Jack Miller, der unbändige Optimismus von Paolo Mr Pramac Campinoti, die Begeisterung des UniBo Motorsport Teams und die nie enden wollenden Emotionen der Parnterschaft Ducati-Bayliss, die mit der Jubiläumsversion „Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary" gefeiert wird... - die Zukunft ist jener Ort, wo Träume, getrieben von der Energie neuer Generationen, wahr werden.

Express the Change
Wer Großes träumt, wird überall Spuren seines Traums entdecken. In der vom niederländischen Maler und Bildhauer Joseph Klibansky kreierten Panigale V4, in der Musik, die in einem legendären Tonstudio aufgenommen wird, in der Unverfrorenheit, mit der sich die neue Scrambler Urban Motard durch den Großstadtdschungel kämpft und in den exklusiven Details von Ducati Unica. Das Schöne an Träumen ist, dass sie keine Grenzen kennen.
Und auch wenn sie sich erfüllt haben, bleibt ihre Wirkung noch ewig spürbar.

2023: das Jahr Null

Ab 2023 wird Ducati als einziger offizieller Ausrüster die Motorräder für den FIM Enel MotoE™ World Cup, die rein elektrische Serie der MotoGP™-Weltmeisterschaft, bereitstellen. Ducati schreibt damit ein neues, elektrisierendes Kapitel in seiner großen Motorsportgeschichte.

Die mit Dorna Sports unterzeichnete Vereinbarung läuft bis 2026 und umfasst somit vier komplette Saisions des MotoE™ World Cups.

DUCATI

Eine neue spektakuläre Ära der technologischen Entwicklung erwartet uns

Die Welt der Elektrofahrzeuge entwickelt sich laufend weiter. Mit der Teilnahme am MotoE™ World Cup erhält Ducati die Möglichkeit, die besten Technologien und Testmethoden für sportliche, leichte und leistungsstarke Elektromotorräder zu entwickeln. Darüber hinaus bietet die Zugehörigkeit von Ducati zum Volkswagen-Konzern beste Voraussetzungen für einen einzigartigen Austausch von Know-how im Bereich von Elektroantrieben. VW hat die Elektromobilität zu einem wesentlichen Bestandteil seiner Strategie „New Auto" bis zum Jahr 2030 gemacht.

Die größten Herausforderungen in diesem Bereich sind gegenwärtig Größe, Gewicht und Reichweite der Batterien sowie die Verfügbarkeit der Ladenetze. Die Erfahrungen von Ducati im FIM Enel MotoE™ World Cup wird die Forschung und Entwicklung der Produkte maßgeblich unterstützen und die Weiterentwicklung der neuen Technologie vorantreiben.

Der Rennsport wird einmal mehr als Labor für die Entwicklung von Kompetenzen und Lösungen genutzt, von denen später alle Motorradfahrer profitieren. Dabei soll untersucht werden, wie sich, sobald dies technisch möglich ist, ein sportliches, leichtes und aufregendes Ducati-Elektrofahrzeug realisieren lässt, das alle Fans begeistert.

DUCATI
Ducati Motor Holding S.p.A. official licensed product
LOCMAN®
ITALY
PASSIONE ITALIANA
LOCMAN.COM

Audi RS

Q e-tron

Audi RS Q e-tron: **Sprung in die Zukunft**

JENSEITS...
DES UNMÖG

LICHEN

#future is An Attitude.

Elektrisches Feuerwerk

Ein Geistesblitz. Manche Ideen entstehen einfach so. Woher sie kommen, ist ungewiss, vielleicht aus einer uralten Kraft, die schwer zu erklären und unmöglich zu beherrschen ist. Manchmal kommen sie langsam, manchmal ganz stürmisch daher. Bis zu dem Moment, in dem sie sich in all ihrer Bedeutsamkeit offenbaren, und einem keine andere Wahl mehr bleibt, als sie zu verwirklichen.

Eine extreme technologische Herausforderung

Der Audi RS Q e-tron ist genau das. Ein bahnbrechender, mutiger Geniestreich mit einer Spur gesundem Wahnsinn. Ein scheinbar unmöglich zu realisierendes Projekt, das die Zukunft des Motorsports für immer verändern wird.

Die Entwicklung und Produktion bahnbrechender Autos ist untrennbar mit der DNA von Audi verbunden. Bereits in den 80er-Jahren revolutionierte das Unternehmen mit dem Audi quattro und dem Allradantrieb 4x4 zuerst den Rallye-Sport und danach die Welt der Serienfahrzeuge. Heute, 40 Jahre später, hat es sich die Marke mit den vier Ringen in den Kopf gesetzt, just in dieser Disziplin wieder an Boden zu gewinnen. Und wir sprechen hier nicht von irgendeinem Terrain, sondern von der absoluten Königsklasse.

Der Rallye Dakar. Über 4000 km Wettkampf unter extremsten Bedingungen. Zwei Wochen Sand, Schlamm, Regen, widrige Straßen- und Wetterverhältnisse. Der Audi RS Q e-tron hat sich all dem gestellt, wie es noch niemand zuvor gewagt hat: mit einem alternativen Antriebskonzept, das einen Elektroantrieb mit einer Hochvoltbatterie und einen hocheffizienten Energiewandler (TFSI) kombiniert.

Die Challenge des Audi RS Q e-tron begann mit einer Machbarkeitsstudie zu einem alternativen Antriebskonzept durch ein kleines Team von Audi Sport. In der Entwicklungsphase wurden schließlich auch die anderen Abteilungen miteinbezogen, die jedoch im Gegensatz zu den gewohnten Rennstreckenprojekten auf keine bisherigen Erfahrungen zurückgreifen konnten. Alles wurde von Grund auf neu erfunden, wobei die einzigen bekannten Variablen der Ausgangspunkt und das Endziel waren.

Von der Idee zum Prototyp

Auch wenn das Projekt vollkommen neue Wege einschlägt, verlieren einige Grundprinzipien niemals ihre Gültigkeit. Wenn es beispielsweise ums Gewicht geht. Auch bei der Rallye Dakar ist Leichtigkeit gleich Schnelligkeit. Und da das Gewicht die größte Problematik bei Elektrofahrzeugen darstellt, wurde jede Komponente des Audi RS Q e-tron entsprechend optimiert, um das Mindestgewicht von 2 Tonnen zu erreichen. In Sachen Effizienz ist das Fahrzeug hingegen mit dem bereits in der DTM eingesetzten effizienten TFSI-Motor ausgestattet. Dieser ist an eine Motor-Generator-Einheit gekoppelt, die die Hochvoltbatterie während der Fahrt auflädt und die Energie beim Bremsen zurückgewinnt – Ladesäulen gibt es in der Wüste schließlich nicht. Der Antriebsstrang ist elektrisch und an Vorder- und Hinterachse ident. Diese sind mechanisch nicht miteinander verbunden, werden aber von einer Software gesteuert, die ein virtuelles, frei konfigurierbares Mitteldifferenzial erzeugt. An beiden Achsen sitzt jeweils eine Motor-Generator-Einheit aus dem Audi e-tron FE07, der in der Saison 2021 der Formel E dabei war.

Bereits bei diesem Antriebsstrang konnten die Audi-Ingenieure eine Systemeffizienz von über 97 Prozent erzielen. Auch wenn der Verbesserungsspielraum hier bereits begrenzt ist, sieht es bei der Batterie und beim Energiemanagement ganz anders aus. Dort liegt generell das größte Entwicklungspotenzial in der Elektromobilität. Das im Rahmen dieses überaus herausfordernden Projekts gewonnene Know-how wird in zukünftige Serienmodelle einfließen und die künftige Entwicklung von Audi vorgeben.

Eine Technologie, die die Herausforderungen der Dakar bewältigt, ist eine Technologie, die überall funktionieren kann. Dies ist eine der wenigen, wenn nicht die einzige Gewissheit in dieser extremen Competition. Eine unwiderstehliche, faszinierende Challenge und eine Technologieschmiede, die auf der Welt ihresgleichen sucht. Eine einmalige Gelegenheit für alle, die nichts anderes als Geschichte schreiben wollen.

Dakar 2022 **Electrified**

MAX CALDERAN

SOHN DER W

ÜSTE

Für gewöhnliche Menschen gibt es in der Wüste nichts anderes als Sand. Doch Max Calderan ist kein Mensch wie jeder andere - für ihn bedeutet die Wüste alles. Als Extremsportler und Entdecker ist Max als erster Mensch in die Geschichte eingegangen, der alleine die 1100 km der saudi-arabischen Sandwüste Rub al-Khali, was übersetzt „Leeres Viertel“ bedeutet, durchquert hat – die letzte unerforschte Region der Welt.

Max, wie plant man eine Unternehmung wie die Durchquerung der Rub al Khali?
Indem ich mir erlaube, zu träumen. Groß, sehr groß, viel größer als ich momentan dazu in der Lage bin es mir vorzustellen. Als kleiner Junge habe ich davon geträumt, zum Mars zu fliegen. Mit der Durchquerung des Leeren Viertels bin ich dafür entschädigt worden, weil sich bis jetzt noch niemand hierher gewagt hat.

Wie hast du deinen Körper auf ein derart extremes Unterfangen vorbereitet?
Mit jahrelangen, sehr unterschiedlichen körperlichen Aktivitäten wie Skitourengehen, Klettern, Volleyball und Skateboarden. Und immer größeren Entbehrungen. Beim Trainieren bin ich immer an den Rand der Erschöpfung gegangen, um meinen Körper ans Limit zu bringen und die physiologische und natürliche Abhängigkeit von Nahrung, Wasser und Schlaf auf ein Minimum zu reduzieren.

EL MAHDI

Max Calderan, Jahrgang 1967, hat 14 Wüstenexpeditionen als erster Mensch der Welt absolviert. Vor der Durchquerung des Leeren Viertels wanderte er unter anderem 90 Stunden am Stück entlang des nördlichen Wendekreises durch den Oman und wagte den über 22-stündigen Auf- und Abstieg auf der Moreeb-Düne in den Vereinigten Arabischen Emiraten.

Und das hast du in solcher Perfektion geschafft, dass du heute zum „Mahdi“ geworden bist.
Ja, so nennen mich die Beduinen. Es bedeutet „der von Gott Rechtgeleitete“ und nach islamischem Glauben ist der Mahdi der Prophet, der in der Endzeit aus der Wüste kommen und die Welt retten wird. Auf diesen Namen bin ich sehr stolz, weil er zeigt, welche Bindung ich zu diesen Menschen habe. Erforschen ist nicht nur etwas rein Körperliches. Es beinhaltet Kultur, Wissen und soziale Beziehungen. Um eine Region zu erforschen, muss man mit denen sprechen, die dort leben und ihre Geschichten hören.

Wie hat dich, wenn überhaupt, die Expedition in der Rub al-Khali verändert?
Sie hat mich nicht verändert. Ich bin seit meiner ersten Expedition in Katar 2006 Vollzeit-Entdecker. Ich bin es im Alltag und ganz besonders während meiner Unternehmungen, wenn ich in den Wüstenmodus schalte.

„Ich habe mich für die Wüste entschieden, weil sie die unerforschteste Region ist, sowohl geografisch als auch kulturell.“

Und was macht deinen Wüstenmodus aus?
Im Wüstenmodus dreht sich alles um Entbehrung. Man muss sich aller Dinge entledigen, die nicht zwingend notwendig sind, die äußere Hülle ablegen. Man muss zum Tier werden, das alleine und in vollkommenem Einklang mit der Natur und ihren Elementen lebt.

Was fühlt man alleine inmitten der Wüste, hunderte Kilometer vom nächsten menschlichen Wesen entfernt?
In der Wüste gibt es nichts außer Sand. Es herrscht absolute Stille. Man hört nur sein eigenes Herz schlagen und das Blut durch die Venen rauschen. Genau in diesem Moment kann man all seine Energie zusammennehmen, die einem die Natur schenkt. Das ist der Grund, warum man sich auch in der Wüste niemals alleine fühlt.

Vor Max ist es anderen Entdeckern gelungen, kurze Abschnitte der Rub al-Khali mit Kamelen oder Offroad-Fahrzeugen zu durchqueren. Max hat seine Tour auf einer unerforschten Route zu Fuß bewältigt, die in den Landkarten als Calderan Line Eingang finden wird.

Planst du bereits eine neue Tour?
Nein, mit drei Kindern, von denen eines direkt nach meiner Heimkehr aus der Rub al-Khali zur Welt gekommen ist, möchte ich mich jetzt ausschließlich der Familie widmen. Allerdings plane ich gerade verschiedene Aktivitäten zur Schulung und Wissensvermittlung für die Allerkleinsten. Ich möchte ihnen die Gelegenheit geben, wieder eine gesunde Beziehung zur Natur aufzubauen, und die Wissenschaft und Technik dafür nutzen, unseren Horizont zu erweitern und neue, unendliche Möglichkeiten für uns zu schaffen.

Letzte Frage: Von all den Extremregionen, warum gerade die Wüste?
Weil sie die unerforschteste Region ist, sowohl geografisch als auch kulturell. Ich wollte noch nie in die Fußstapfen anderer treten. Wenn überhaupt, sollen die anderen meinen Spuren folgen.

SCRAMBLER DUCATI FOOD FACTORY

IL GUSTO DELL' AVVENTURA

PROVA IL NUOVO MENÚ

VIA STALINGRADO 27/6

@SCRAMBLERDUCATIFOODFACTORY

THE NEW **DUCATI** DESERT**X**

DREAM WILDER

21" / 18"

Vorderrad / Hinterrad

230mm / 220mm

Federweg

06

Riding modes

937ccm

Testastretta 11° Motor

Das Abenteuer Ihres Lebens wartet auf Sie.

Erkundung. Spaß. Leistung. Und eine große Lust, zum Horizont aufzubrechen. Die Persönlichkeit dieses Motorrads lässt keinen Zweifel aufkommen: Schon sein Anblick versetzt einen in die Atmosphäre der Dakar-Rennen.

Mit einem 21”-Vorderrad und einem 18”-Hinterrad wurde die neue DesertX speziell für anspruchsvolle Geländeeinsätze entwickelt. Die eigens für den Offroad-Einsatz entwickelte Technik und die Erfahrung von Ducati auf der Straße haben ein reaktionsfähiges und wendiges Motorrad hervorgebracht, das alle Strecken in jedem Terrain meistert.

Meine Wüste, meine erste DesertX

Von Antoine Méo*

Als ich die Dakar gefahren bin, haben mir erfahrenere Piloten gesagt, dass einen die Wüste, wenn man sie einmal erlebt hat, nie wieder loslässt … und sie hatten Recht!

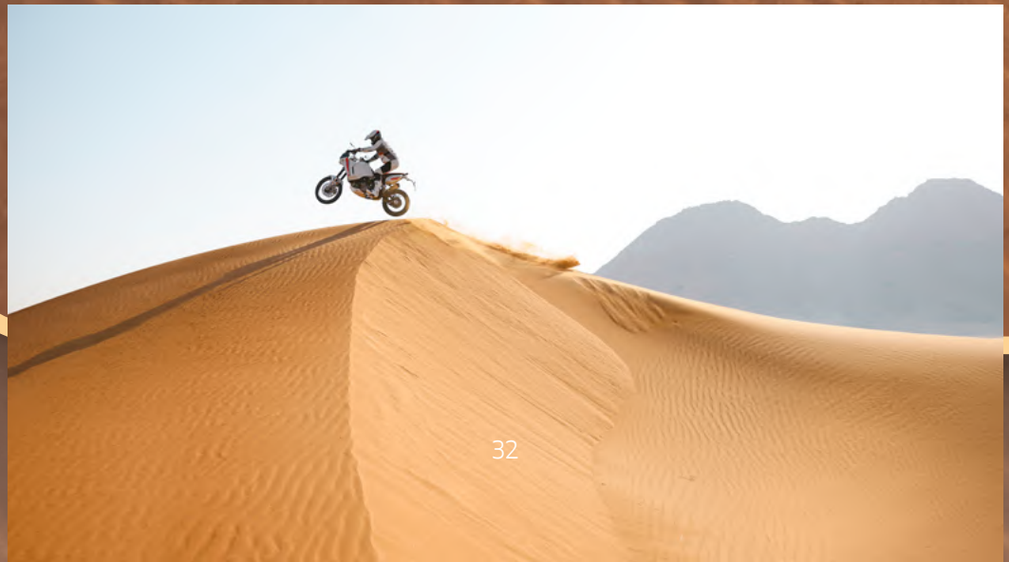
Dieses Gefühl der absoluten Freiheit ist wunderbar und hat mir wirklich sehr gefehlt. Es in der Fossil Rock Desert im Sattel der neuen DesertX erneut zu erleben, war schlicht und ergreifend atemberaubend. Und überraschend!

Warum? Weil ich das Bike zuvor noch nie ausprobiert hatte. Aber schon beim ersten Aufsteigen wusste ich, dass es wie für mich geschaffen ist. Dann, beim Anlassen des Motors und den ersten paar Metern, hatte ich das Gefühl, es schon ewig zu fahren.

Man spürt gleich, dass dieses Bike fürs Gelände entwickelt wurde, das Ergonomiedreieck aus Fußrasten, Sitz und Lenker ist einfach großartig. Im Stehen kann man das ganze Gewicht auf die Fußrasten verlagern und muss sich nicht krampfhaft am Lenker festklammern. So bleibt man selbst auf langen Strecken immer entspannt.

Im Gelände fährt sich das Bike super, es ist vorne leicht und bei Sprüngen immer gut ausbalanciert. Nicht zuletzt dank der Federung, die nicht nur optimal anspricht, sondern sich haargenau einstellen und gut personalisieren lässt.

*Fünffacher Enduro-Weltmeister



Apropos Elektronik. Bikes dieser Kategorie sind meist entweder zu simpel oder zu kompliziert. Erstere unterstützen einen nicht genug, um Kräfte zu sparen. Letztere nutzen derart komplexe Managementsysteme, dass man am Ende nicht das Bike kontrolliert, sondern von ihm kontrolliert wird. Die Elektronik der DesertX ist dagegen perfekt ausbalanciert. Die Abstimmungsmöglichkeiten sind in entspannteren Situationen äußerst nützlich. Wenn es aber ans Eingemachte geht, wie beispielsweise auf den Dünen, lässt sich alles abschalten und das Bike zeigt seinen wahren, unverfälschten Charakter. Genau das wusste ich enorm zu schätzen, denn wenn ein Bike meinen Wünschen gerecht wird, fühle ich mich wirklich frei.

Auch der legendäre Testrastretta 11° Motor bietet maximale Flexibilität. Mit seinem direkten Ansprechverhalten, seinem satten Drehmoment und der speziellen Offroad-Abstimmung bietet er genau die richtige Leistung in allen Fahrsituationen, auch wenn es mal ans Limit geht. Doch auch bei leichten Passagen, auf Reisen und im Alltag lässt er keine Wünsche offen. Das ist wirklich keine Kleinigkeit. Die Wüste ist ein wunderbarer Ort und wenn man dort ist, will man sie einfach nur in vollen Zügen genießen. Alles, was man braucht, sind die richtigen Weggefährten.

RULE ALL WORLD

Ob durch Serpentinen, Flüsse oder verwinkelte Gassen. Auf steinigen Alpenpässen oder den kurvenreichen Küstenstraßen der Côte d´Azur. Egal, für welchen Weg Sie sich entscheiden, mit der Multistrada V4 erleben Sie stets die volle Kontrolle. Die Auszeichnungen der Fachpresse und der Fans auf der ganzen Welt sind der beste Beweis dafür.

Multistrada im wahrsten Sinne des Wortes

Seit ihrer Präsentation hat die vierte Generation der Multistrada-Baureihe mit ihren Top-Features ein ungewohnt breites Interesse hervorgerufen. Zum einen der V4-Granturismo-Motor mit 170 PS und einem mit 60.000 Kilometern mehr als doppelt so langem Serviceintervall als der Durchschnitt in diesem Segment. Dann die bei einem Serienmotorrad weltweit erstmals verbaute Radartechnologie an Front und Heck, die modernste Elektronik, das komplett überarbeitete Fahrwerk, die neu definierte Ergonomie und Aerodynamik der nächsten Stufe. Die zahlreichen Innovationen der Multistrada V4 sind eindeutig zu erkennen. Genau so wie ihr ambitioniertes Versprechen „Rule All Roads“, das sich unverzüglich bewahrheitet hat.

Côte d’Azur **@ducati_frejus**

Überall der Star

Das Feedback der Öffentlichkeit ist einstimmig: Ob in Russland oder Kolumbien, in Europa oder im Fernen Osten, die Verkaufszahlen der Multistrada V4 haben Ducati in diesem Jahr ein starkes Wachstum in allen Teilen der Welt beschert. Die Meinung der Experten fällt nicht anders aus. Das Segment der Maxi-Enduros ist ein von allen führenden Herstellern heiß umkämpftes, tückisches Feld. Die von den wichtigsten internationalen Motorradmagazinen durchgeführten Vergleichstests haben jedoch gezeigt, dass die Multistrada V4 nicht nur die neueste Generation einer Erfolgsgeschichte ist, sondern auch neue Maßstäbe in ihrem Segment setzt.

Due Ruote und Motociclismo (Italien); Moto e Motards (Frankreich), Allt om MC (Schweden) und Bike (Vereinigtes Königreich). Dies sind nur einige der Magazine, die die Multistrada V4 zur Siegerin ihrer Vergleichstests gekürt haben. Gekrönt wird das Ganze vom Alpen-Masters, der Challenge aller Challenges, die jährlich vom deutschen Fachmagazin Motorrad abgehalten wird. Dabei treten Bikes in verschiedenen Klassen gegeneinander an und müssen zeigen, wie gut sie in den Bergen zurechtkommen.

Kolumbien **@mateo_medinac**

DUCATI
MULTISTRADA V4S

Am Dach der Welt

Keine Frage, das Alpen-Masters besticht vor allem durch seine malerischen Schauplätze. Dazu zählen etwa die 2021 im Rampenlicht stehende Großglockner-Hochalpenstraße, die sich bei den Fahrern sowohl wegen ihrer abwechslungsreichen Streckenführung als auch wegen der hervorragenden Asphaltbeschaffenheit größter Beliebtheit erfreut. Das weltweite Ansehen der Veranstaltung ist jedoch auch dem Testumfang geschuldet, denn die teilnehmenden Bikes werden im Rahmen klassischer und spezieller Tests, die bis ins kleinste Detail durchdacht sind, auf Herz und Nieren geprüft. Beim Elastizitätstest des Motors wird beispielsweise gemessen, wie schnell ein Motorrad mit Beifahrer im zweiten Gang von 25 km/h auf 75 km/h auf einer starken Steigung beschleunigt. Im Rahmen weiterer Tests werden das Maß an Komfort, der aerodynamische Schutz und die technische Ausstattung bewertet.

Aus dem Alpen-Masters siegreich hervorzugehen, schien nach einer langen deutschen und österreichischen Erfolgsserie ein unmögliches Unterfangen zu sein. Die Multistrada V4 ist jedoch dazu geboren, ganz vorne zu stehen und so konnte sich das Bike, das sich an jedem Ort der Welt zu Hause fühlt, den begehrtesten Preis sichern.

Zanskar Valley, Indien

Die ideale Reisebe-gleitung

Die Multistrada V4 hat in Sachen Leistung und Nutzer-komfort neue Maßstäbe im Adventure-Touring-Segment gesetzt. Selbst mit Beifahrer und voller Beladung punktet das Bike mit leichter Fahrbarkeit und Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten, nicht zuletzt dank des hervorragenden aerodynamischen Schutzes und der Kippvorrichtung der Taschen.

MULTISTRADA
DUCATI
brembo

„Eine unermüdliche Begleiterin – ob beim täglichen Pendeln oder bei längeren Touren mit voller Beladung."
Motorrad

„Ein Motor ohne Schwachstellen, gepaart mit einem extrem präzisen Fahrwerk."
InMoto

„Sexy, modern, effizient, aufregend. Wie ein Berggorilla lässt der heißblütige V4 bei jedem Gasstoß seine Muskeln spielen."
Motociclismo

„Der Höhepunkt einer nunmehr 20-jährigen Entwicklungsarbeit, die absolute Präzision in jedem Detail erkennen lässt."
Due Ruote

STEFANO GHISOLFI

STEIL NACH OBEN

Es braucht ein gehöriges Maß an körperlicher und mentaler Kraft, um den eigenen Träumen treu zu bleiben. Stefano Ghisolfi, Weltcup-Sieger 2021 im Lead-Klettern, weiß, was es heißt, ganz unten zu beginnen und sich bis an die Spitze zu kämpfen.

CAMP

Manche Leidenschaften entwickeln sich zufällig und werden zum Lebensinhalt. Mit 11 Jahren absolviert Stefano Ghisolfi seine erste Kletterroute. Nicht einmal einen Monat später holt er den ersten Podestplatz in einem Wettbewerb. So beginnt sein langer, unaufhaltsamer Weg an die Spitze, der 2021 in seinen größten Erfolgen gipfelt: Stefano begeht mit Erebor und Bibliographie zwei der härtesten Routen der Welt, triumphiert beim Rock Master Festival von Arco und holt sich schlussendlich nach bereits zwei misslungenen Anlaufversuchen seinen ersten Weltcupsieg.

Stefano, beginnen wir von vorn. Wie bist du zu einer so unkonventionellen Sportart wie Sportklettern gekommen?
Das war Zufall. Als Kind bin ich Fahrrad und Snowboard gefahren, als mich eines Tages ein paar Freunde mit einem Seil klettern ließen. Ich war sofort Feuer und Flamme. Bei meinem ersten Wettbewerb wurde ich Zweiter, obwohl ich nicht einmal Kletterschuhe hatte. Ein Jahr später habe ich die italienische Jugendmeisterschaft gewonnen und von da an ging es nur noch bergauf.

Bouldern, Indoor-Klettern, Outdoor-Klettern. Kurze und lange Routen. Welche Kletterart liegt dir am meisten?
Ich habe mit Bouldern angefangen und mich dann mit der Zeit auf Indoor- und Outdoor-Leadklettern spezialisiert. Während der Saison bin ich abwechselnd in der Halle und in der Felswand zu finden. Wie zwei Seelen in meiner Klettererbrust, die sich gegenseitig ausgleichen und ergänzen.

Stefano Ghisolfi wurde 1993 in Turin geboren. Mit Adam Ondra und Alex Megos ist er der einzige Kletterer der Welt, der mindestens zwei Routen mit Schwierigkeit 9b+ absolviert hat, dem vorletzten Grad auf der Sportkletterskala.

Was war der entscheidende Faktor, um an die Weltspitze im Sportklettern zu kommen?
Konstanz. Ich habe immer trainiert, habe niemals die wichtigsten Wettkämpfe der Saison ausgelassen und auf jede Aktivität verzichtet, die meine Karriere hätte gefährden können, zumal ich bei keiner anderen so viel Spaß hatte. Auf diese Weise konnte ich mich schrittweise und stetig verbessern.

Keine schwierigen Momente?
Nur einer, letztes Jahr, als ich den Traum von den Olympischen Spielen abschreiben musste. Ich konnte mich nicht beim ersten Versuch qualifizieren und mein zweiter und letzer, die EM in Moskau, wurde auf Grund von COVID abgesagt. Das war frustrierend, aber ich konnte diese negative Energie in Richtung neuer Ziele lenken.

Was muss man bei einem Wettbewerb beherrschen? Und was bei einer Outdoor-Tour?
Im Wettbewerb ist die Vorbereitung entscheidend. Du hast sechs Minuten, um die Route zu studieren, und weitere sechs Minuten, um sie in einem einzigen Versuch zu klettern. Wenn du nicht alle Bewegungen perfekt ausführst, sowohl mental als auch physisch, hast du keine Chance. In der Felswand bist du hingegen dein eigener Gegner. Du kannst selbst entscheiden, zu welcher Jahreszeit und unter welchen Umgebungsbedingungen du es versuchen willst, und du weißt, dass du immer eine neue Chance bekommst. Die Herausforderung ist eine völlig andere, man muss sich selbst ganz genau kennen.

Auf welchen Routen und unter welchen Bedingungen kannst du dein Maximum herausholen?
Meine Stärken sind Kraft und Ausdauer, darum fühle ich mich auch auf überhängenden und stark geneigten Wänden richtig wohl. Wie Perfecto Mundo in Spanien mit einem Überhang von 45 Grad. Oder Change in Norwegen, eine fast horizontale Wand in einer riesigen Höhle.

Wie möchtest du es angesichts deiner bisherigen Leistungen noch weiter nach oben schaffen?
Ich würde gerne eine 9c-Route begehen, der höchste Schwierigkeitsgrad nach 9b+. Viel Auswahl habe ich nicht, denn es gibt nur eine: Silence in Norwegen. Außer ich begehe selbst eine neue.

Gibt es einen Ort auf der Welt, an dem du das gern als Erster machen würdest?
Ja, hier in Arco, wo ich seit einigen Jahren leben. Ich hätte nicht gedacht, dass es mir so viel Spaß machen würde, neue Routen zu erschließen, ihnen einen Namen zu geben und dafür zu sorgen, dass sie auch andere begehen können. Wenn ich mir meine Zukunft nach meiner Wettkampfkarriere vorstellen müsste, würde sie genau so aussehen.

SHOP ONLINE PITTAROSSO.COM

Ducati Motor Holding S.p.A. Official Licensed Product

CREDITS: LORENZO COLOZZI @SPAVALD92

DUCATI

NEW DUCATI COLLECTION.

SHOES, APPAREL AND ACCESSORIES.

EXCLUSIVE AT PittaRosso

THE NEW
MULTISTRADA V4
PIKES PEAK

RULE ALL
MOUNTAINS

Die neue Multistrada V4 Pikes Peak ist nicht nur die sportlichste Multistrada aller Zeiten, sondern auch das leistungsstärkste Modell im gesamten Crossover-Segment.

Ein Motorrad für alle, die den Nervenkitzel auf kurvigen Bergstraßen und das geballte Adrenalin zwischen den Curbs einer Rennstrecke lieben.

So agil, wendig und präzise wie sie ist, zieht sie bereits am Kurveneingang zielgerichtet ihre Bahn und behält dann auch beim Beschleunigen eine sehr enge Linie bei: Die neue Multistrada V4 Pikes Peak folgt förmlich den Augen des Fahrers.

17"
17"-Vorderrad

EC 2.0
Fahrwerk
Öhlins Smart EC 2.0

MONO
Einarmschwinge

214 kg
Trockengewicht

Im Süden von Spanien ist sie zu Hause, bieten die Sierra Nevada und der Circuito Nuevo de Andalucía doch ideale Bedingungen, um zu zeigen, was sie draufhat.

Zwischen den Curbs und den langen gegengeneigten Geraden auf der Rennstrecke holt die neue Multistrada V4 Pikes Peak das Maximum aus den 170 PS Leistung des V4 Granturismo heraus, nicht zuletzt dank dem Fahrmodus Race mit spezieller Strategie, der die geballte Leistung des Bikes auf der Rennstrecke freisetzt. Das Kennfeld ermöglicht eine direktere Gasannahme und ein schrittweises Eingreifen des Drehzahlbegrenzers. Gepaart mit neuen Strategien für Quickshifter und Wheelie-Kontrolle wird die Leistung der Multistrada V4 Pikes Peak in den Kurven gesteigert und das Fahrverhalten eines echten Rennbikes erzielt.

Szenenwechsel: Auf den Serpentinen der Gebirgsstraßen nimmt ihr dominanter Charakter neue Züge an und besticht durch höchste Fahrpräzision. Das 17"-Vorderrad und das spezielle Fahrwerk der neuen Multistrada V4 Pikes Peak bieten perfektes Handling am Kurveneingang und bei Richtungswechseln. Möglich macht dies nicht zuletzt das satte und dennoch gut regelbare Motordrehmoment, das für maximale Kontrolle beim Kurvenfahren sorgt. Ein Fahrgefühl, das durch die spezielle Ergonomie und das Öhlins Smart EC 2.0 Fahrwerk noch verstärkt wird. Diese garantieren nicht nur höchste Fahrpräzision, sondern sorgen auch für den Nervenkitzel des sportlichen Fahrens – ob zwischen den Curbs einer Rennstrecke oder auf kurvigen Bergetappen.

DON'T STOP ME NOW

Najla Aqdeir hat es immer schon verstanden, jedes Hindernis mit ihrer Leidenschaft zu überwinden. Sport, Laufen und jetzt auch die Monster, die sie sich zugelegt hat, bevor sie überhaupt damit fahren konnte. Denn Najla ist ein Energiebündel, das nicht zu bremsen ist, und letztendlich, wie sie selbst gern sagt, „geht es im Leben nicht darum, sich selbst zu finden, sondern sich selbst zu erschaffen."

PRO NIKE
RIMINI
WAVE
7

LIEBE AUF DEN ERSTEN BLICK

Du bist mit der Leidenschaft für das Laufen geboren und aufgewachsen. Wann hast du deine Passion für Motorräder entdeckt?
Vor zwei Jahren, als mich ein paar Kollegen zu einer Sternfahrt mitgenommen haben. Als die ganzen Biker vor mir vorbeigebraust sind, habe ich sofort gewusst, dass ich eines Tages dazu gehören will.

„Ich habe dauernd die Motorräder der anderen angestarrt, bis ich mir gesagt habe: Okay, jetzt möchte ich eine ganz für mich.“

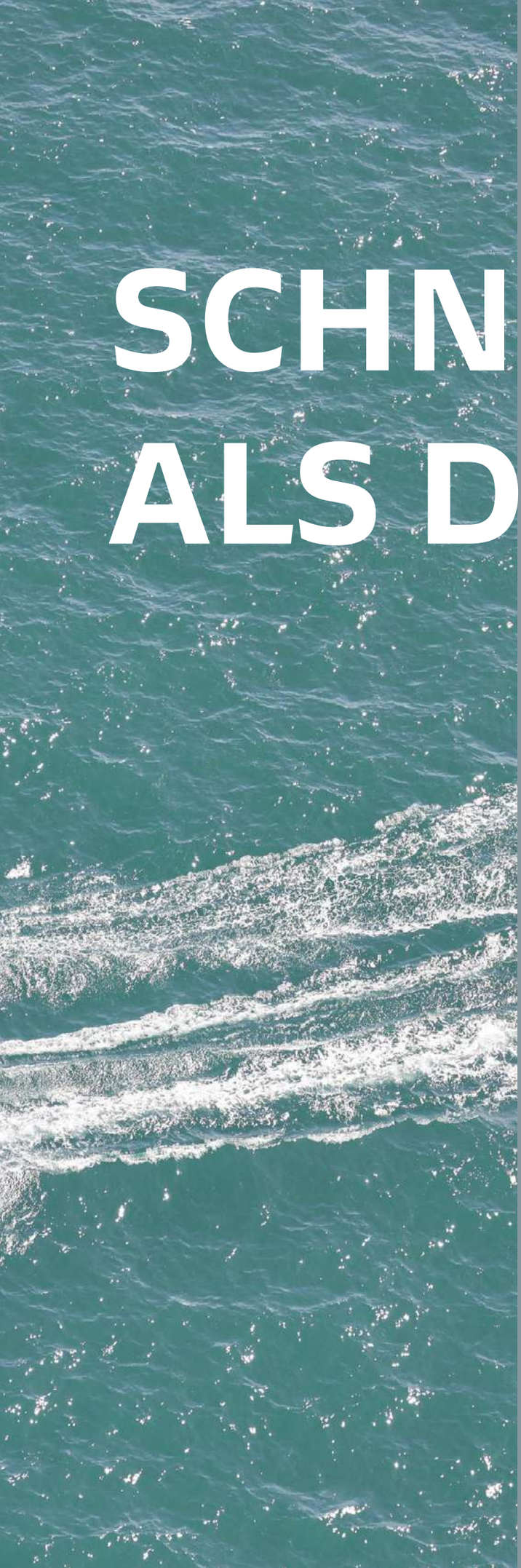
Was gefällt dir an der Monster am besten?
Die Frontpartie hat es mir besonders angetan. Sie unterscheidet sich von der früherer Modelle und das finde ich sehr modern und ansprechend. Aber was mich an diesem Bike total irre macht, ist die rote Farbe.

Welche Emotionen vermittelt sie dir?
Aufzusteigen und die Vorstellung, dieses Höllengefährt zu steuern, geben mir das Gefühl, die Herrscherin der Welt zu sein, eine echte Queen!

In einem Leben, das nur aus Laufen besteht, wo findest du die Zeit zum Motorradfahren?
Es stimmt schon, in meinem Leben gibt es keinen Moment Pause, aber keine Sorge, Zeit zum Motorradfahren ist immer! Und außerdem muss ich ja zu den Wettbewerben, Trainings und meiner ehrenamtlichen Tätigkeit irgendwie nach Mailand kommen, oder?

Was hat sich verändert, seit du Ducati-Besitzerin bist?
Als ich das Motorrad bekommen habe, habe ich sofort gewusst, jetzt Teil von etwas Großem, etwas Historischem zu sein. Ich spüre es jedes Mal, wenn ich den Ducati-Schriftzug auf dem Tank lese. Es ist wirklich ein fantastisches Gefühl und ich kann es kaum erwarten, an meiner ersten Sternfahrt teilzunehmen!

Masthöhe: 26,5 Meter
Segelfläche: 400 m²
Rumpflänge: 23 Meter
Länge der Foil-Arme: 5 Meter
PRADA CUP
PRADA
PIRELLI
PANERAI
LUNA ROSSA



SCHNELLER ALS DER WIND

Bei Schiffen gelten die gleichen Gesetze wie bei Motorrädern: Die Aerodynamik ist der Schlüssel zum technologischen Fortschritt.

Der Rennsport und andere sportliche Wettbewerbe treiben seit jeher die extremsten technologischen Innovationen voran. Und es ist kein Zufall, dass ein Element, sowohl in der Schifffahrt als auch im Motorsport, zunehmend an Bedeutung gewinnt: die Luft.

Die Luft ist für die Geschwindigkeit eines Motorrads ein entscheidender Faktor. Über 100 km/h stellt sich der Luftwiderstand dem Motorrad als erbittertster Feind entgegen. Weit mehr als der Rollwiderstand der Reifen oder die Steigung einer Straße. Die Luft ist auch für die sogenannte Vertikalkraft bzw. den Abtrieb verantwortlich, der beim Bremsen, Beschleunigen und in der Kurve eine maßgebliche Rolle spielt.

Innovation die beflügelt

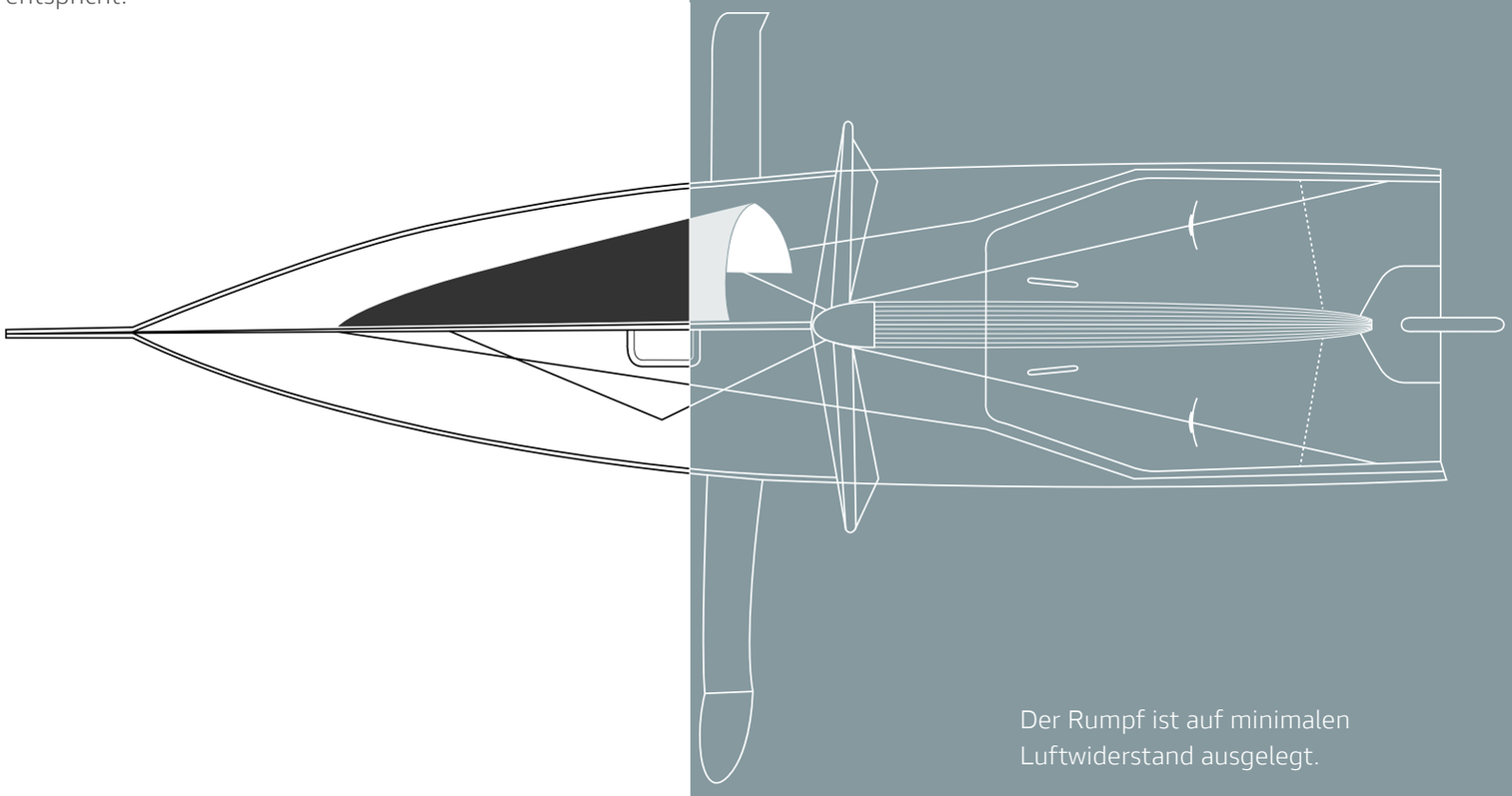
Ducati war das erste MotoGP-Team, das Winglets systematisch eingesetzte, um das Schwimmen des Vorderrads zu reduzieren und die Stabilität des Motorrads sowohl in den Beschleunigungs- als auch Bremsphasen zu erhöhen. Damit wurden noch nie dagewesene technologische Entwicklungen angestoßen, die in einer gemeinsamen Anstrengung aller Teams zur Konzeption neuer Aerodynamiklösungen führten.

Auch die Rennyachten AC75, die am letzten America's Cup teilgenommen haben, markieren einen Wendepunkt in der Geschichte der Schifffahrt. Die 75 Fuß (knapp 23 Meter) langen Einrumpfboote mit einem Gewicht von 6,5 Tonnen haben mit ihren seitlichen Foils, mit denen sie buchstäblich auf der Wasseroberfläche fliegen können, allen die Sprache verschlagen.

Der Grund dafür: Die Tragflügel reduzieren den Rumpfwiderstand auf ein Minimum. Sie sind der einzige Widerstand im Wasser und erzeugen durch ihren Auftrieb ein ausgleichendes Moment. Der Rumpf des Bootes muss sich daher nicht mehr im Wasser befinden, um das Boot in Balance zu halten.

Der Foil wird so reguliert, dass der Auftrieb jederzeit dem Gewicht entspricht.

Je mehr sie sich aus dem Wasser heben, desto stabiler werden sie.



Der Rumpf ist auf minimalen Luftwiderstand ausgelegt.

Die Challenge der AC75

Im Gegensatz zu den 2013 und 2017 eingesetzten Katamaranen war die Entscheidung, mit Einrumpfbooten anzutreten, eine absolute Revolution für die Teams. Ein Katamaran zeichnet sich anfangs durch enorme Stabilität aus, die er beim Fliegen teilweise einbüßt. Beim Einrumpfboot ist das Gegenteil der Fall. Ist es im Wasser noch instabil, gewinnt es mit zunehmender Höhe an Stabilität.

PRADA CUP
PRADA
PIRELLI
PIRELLI
LUNA ROSSA

Zum Fliegen geboren

Bei Erreichen einer bestimmten Schwellengeschwindigkeit heben die AC75 ab und nur 2 % ihrer Gesamtfläche bleiben im Wasser. Einmal in der Luft können sie mit über 50 Knoten (über 90 km/h) und damit mit mehr als doppelter Windgeschwindigkeit dahingleiten. Unfassbare Zahlen, in denen die geballte Spitzentechnologie dieser Einrumpf-Yachten steckt. Eine Bootsklasse, die alles Bisherige, was auf dem Wasser zu finden war, weit abgeschlagen zurücklässt und die Schifffahrt in eine neue Ära führt.

Freedom vibes Dario Costa

Das Gefühl der Freiheit ist etwas durch und durch Persönliches. Für Dario Costa bedeutet Freiheit, Rekorde im Kunstflug und bei Luftrennen zu brechen, sich den Lebenstraum vom Durchflug eines Tunnels zu erfüllen und mit seiner Scrambler loszufahren.

Dario, fangen wir mit etwas Einfachem an. Wie ist dir die Idee gekommen, einen Tunnel zu durchfliegen?
Die Idee hatte ich zum ersten Mal mit 12 Jahren, als ich nur ein flugverrückter Junge war. Danach wurde ich Stuntman- und Air-Race-Pilot und die Idee wurde zur fixen Vorstellung. Ich war nicht der Einzige, der davon geträumt hat, denn in Filmen und Cartoons werden ständig Tunnel durchflogen. Ich war aber der Erste, der es wirklich gemacht hat.

Was wolltest du damit beweisen?
Wir sind alle bereits mit dem Auto oder Motorrad durch einen Tunnel gefahren, darum ist uns allen klar, dass ein Flugzeug nicht durch einen Tunnel fliegen kann. Ich wollte das Gegenteil beweisen. Dass es so etwas wie Talent nicht gibt und man mit Training, Hingabe und Vorbereitung einfach alles schaffen kann.

Talent gibt es nicht, aber vielleicht eine gewisse Veranlagung? Wie hast du deine entdeckt?
Ich glaube, dass alles davon abhängig ist, was wir als Kinder sehen und in uns aufsaugen. Ich bin in Libyen aufgewachsen und hatte das Glück, ein Flugzeug zu besteigen, als ich noch sehr klein war. Ich war immer schon von dem Gefühl der Unendlichkeit beim Fliegen fasziniert. Im Flugzeug fühle ich mich frei, ich denke an nichts außer das Fliegen und genieße das Panorama.

Am 4. September 2021 stellte Dario Costa einen neuen Rekord in der Luftfahrtgeschichte auf, als er mit seinem Rennflugzeug mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 250 km/h 43,44 Sekunden lang durch den Çatalca-Tunnel in der Türkei flog.

MOUNT10
MOUNT10

Und woher kommt deine Leidenschaft für Motorräder?
Als ich sechs Jahre alt war, ist meine Familie nach Bologna umgezogen, nur zwei Schritte vom Ducati-Werk entfernt. Für einen Jungen, der vom Fliegen träumte, war es ganz natürlich, sich auch für den Motorsport zu begeistern. Mit 14 habe ich angefangen, Motorrad zu fahren, und habe seitdem nicht mehr damit aufgehört. Aber meine Leidenschaft geht über das reine Fahren hinaus. Ich könnte einen ganzen Tag damit verbringen, eine Panigale V4 R zu betrachten. Und was ich an Motorrädern ganz besonders liebe, ist, dass ich selbst Hand anlegen kann.

Darum steht in deiner Garage auch eine vollkommen personalisierte Ducati Scrambler.
Ja, ich habe mich für die Scrambler entschieden, weil ich ein Motorrad für den Alltag wollte, das sich einfach personalisieren lässt. Die Scrambler Icon Dark war die perfekte Basis, ich wollte den Rennsport-Charakter einfach ein wenig hervorheben. Ich habe zwei 19“-Räder, ein eigens für mich von den Jungs von Ducati Salzburg angefertigtes Endrohr und den Lenker der Scrambler Full Throttle verwendet.

Welche Momente verbringst du mit deiner Ducati Scrambler? Suchst du nach Abenteuer, Entspannung, Spaß?
Ich suche das, was ich auch beim Fliegen suche. Das Motorrad kann einem zwangsläufig nicht dasselbe Gefühl der Unendlichkeit wie ein Ausblick über den grenzenlosen Horizont geben, aber das Gefühl der Freiheit ist dasselbe.
Ich könnte meine Scrambler tagelang fahren, ohne mir Gedanken machen zu müssen. Ich habe es immer eilig loszufahren, was ich vom Ankommen nicht behaupten kann.

“Ich habe es immer eilig loszufahren, was ich vom Ankommen nicht behaupten kann.”

Follow us

Ducati Motor Holding S.p.A. Official Licensed Product.

sarabanda

IL BELLO ITALIANO FATTO BENE

interpreta

DUCATI

www.sarabanda.it

ABSOLUTE FREIHEI

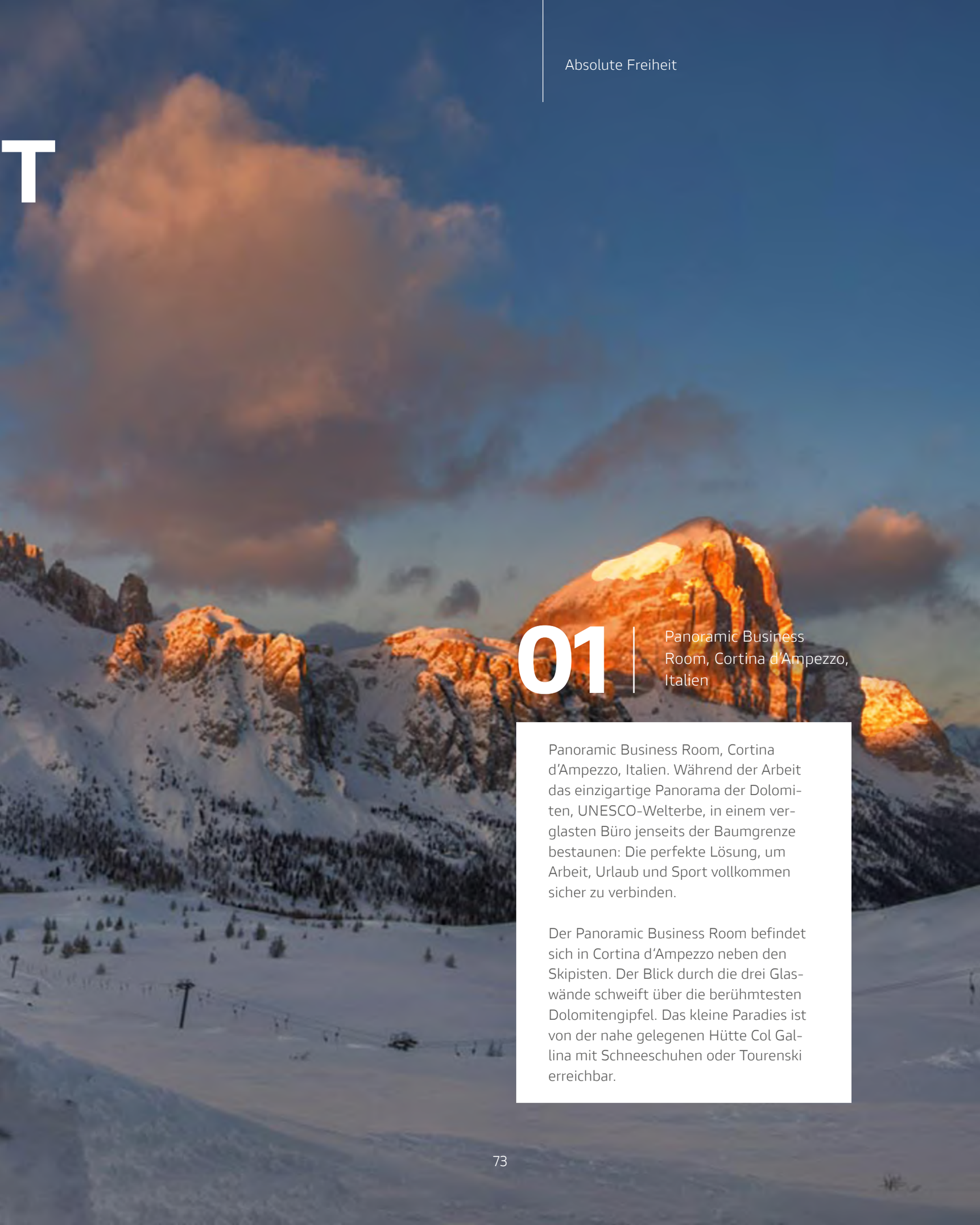
Smart Working der Extreme für Grenzgänger

Auf einer Terrasse mit Meerblick an einem Meeting teilnehmen oder direkt nach einem Arbeitstag im Wald spazieren gehen. Was einst nur wenigen vorbehalten war, ist heute immer mehr Menschen vergönnt, die nach der Pandemie festgestellt haben, dass das Büro überall dort sein kann, wo es einen Schreibtisch, einen Laptop und eine Internetverbindung gibt.

Gehen wir alle als digitale Normaden in die Zukunft? Schwer zu sagen. Nicht bei jeder Tätigkeit ist Telearbeit möglich und nicht alle können sich die persönliche Freiheit dieses Lebensstils erlauben. Ganz klar, Smart Working ist ein weiteres Instrument für all jene, die der gewohnten Routine entfliehen möchten, neue Inspiration suchen oder die Dinge aus einer anderen Perspektive betrachten wollen, wenn auch nur für kurze Zeit.

Gelegenheiten dafür gibt es genug. Immobilienmakler, Urlaubsportale und auch Designerstudios bieten Lösungen für alle Geschmäcker und Bedürfnisse. Ob Camper, mobile Arbeitsplätze oder Hütten in höchsten Höhen, man entscheidet sich für ein Ziel und lässt der Kreativität freien Lauf.

T



01

Panoramic Business Room, Cortina d'Ampezzo, Italien

Panoramic Business Room, Cortina d'Ampezzo, Italien. Während der Arbeit das einzigartige Panorama der Dolomiten, UNESCO-Welterbe, in einem verglasten Büro jenseits der Baumgrenze bestaunen: Die perfekte Lösung, um Arbeit, Urlaub und Sport vollkommen sicher zu verbinden.

Der Panoramic Business Room befindet sich in Cortina d'Ampezzo neben den Skipisten. Der Blick durch die drei Glaswände schweift über die berühmtesten Dolomitengipfel. Das kleine Paradies ist von der nahe gelegenen Hütte Col Gallina mit Schneeschuhen oder Tourenski erreichbar.

02

Floating Beach House,
Belgrad, Serbien

Das Beach House am Wasser ist ein Open Space mit modernem Design, verborgen in der blühenden grünen Parkoase auf Ada Ciganlija, einer im Fluss Save in der Stadt Belgrad gelegenen Insel.

Wer Schlichtheit sucht, ist hier genau richtig: Vom weiträumigen Wohnbereich, der dank großer beweglicher Fenster lichtdurchflutet ist, lässt sich die Aussicht auf den Fluss Sava aus jeder Perspektive genießen. Dank einer Unterbringungskapazität von bis zu acht Personen eignet sich das Häuschen auch perfekt für kleinere Meetings und Workshops. Darüber hinaus lädt ein komfortabler Relax-Bereich zum Energietanken am Ende eines Arbeitstags oder für einen rauschenden Abend in der pulsierenden serbischen Hauptstadt ein.

03

False Bay Writer's Cabin, San Juan Islands, USA

Das 46 m² große Häuschen wurde vom Designer Tom Kundig als Cottage und privates Refugium für Gäste und Schriftsteller konzipiert. Es fügt sich perfekt in jede Umgebung ein und kann bei Nichtgebrauch abgeschlossen werden. Das rundum verglaste Häuschen ist von drei Plattformen umgeben, die hochgeklappt als Rollläden und heruntergeklappt als Terrassenböden eines luxuriösen Outdoor-Bereichs fungieren. Ein enorm vielseitiges Büro und kleines Refugium, das seine Form in nur wenigen Minuten ändern kann.

04

The Glass House, Marlboro, USA

Die Stadt New York ist nur eineinhalb Stunden entfernt, aber im Glass House scheinen Zeit und Raum vergessen. Das knapp mehr als 16m² große, entzückende Mini-Häuschen ist mit jedem erdenklichen Komfort ausgestattet und gewährt bei der Arbeit den Blick auf unendliche Weinberge und Obstgärten. Eingebettet in eine 12 Hektar große sanfte Hügellandschaft bietet es seinen Gästen absolute Privatsphäre und vollkommene Abgeschiedenheit, wenn man einmal von den im Park lebenden Wildtieren absieht. Diese machen das Glass House zu einem einmaligen Ort für hautnahe Naturerlebnisse.

Urban
e-Mobility

Lines designed to amaze

MG-20

foldable e-bike

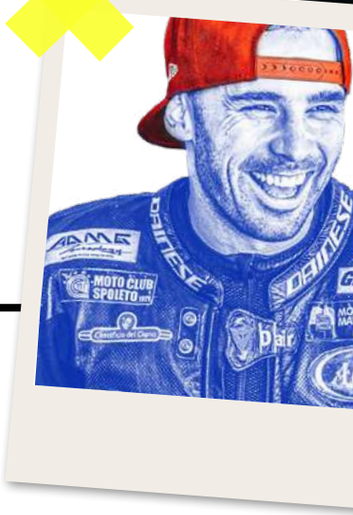
Ducati Motor Holding S.p.A. Official Licensed Product

www.ducatiurbanemobility.it Ducati Urban e-Mobility Ducati Urban e-Mobility

Imported and distributed by MT Distribution THINK COMPLETE

Hinter den Kulissen
mit Luca Salvadori,
Fahrer und Youtuber

Alles für den Rennsport



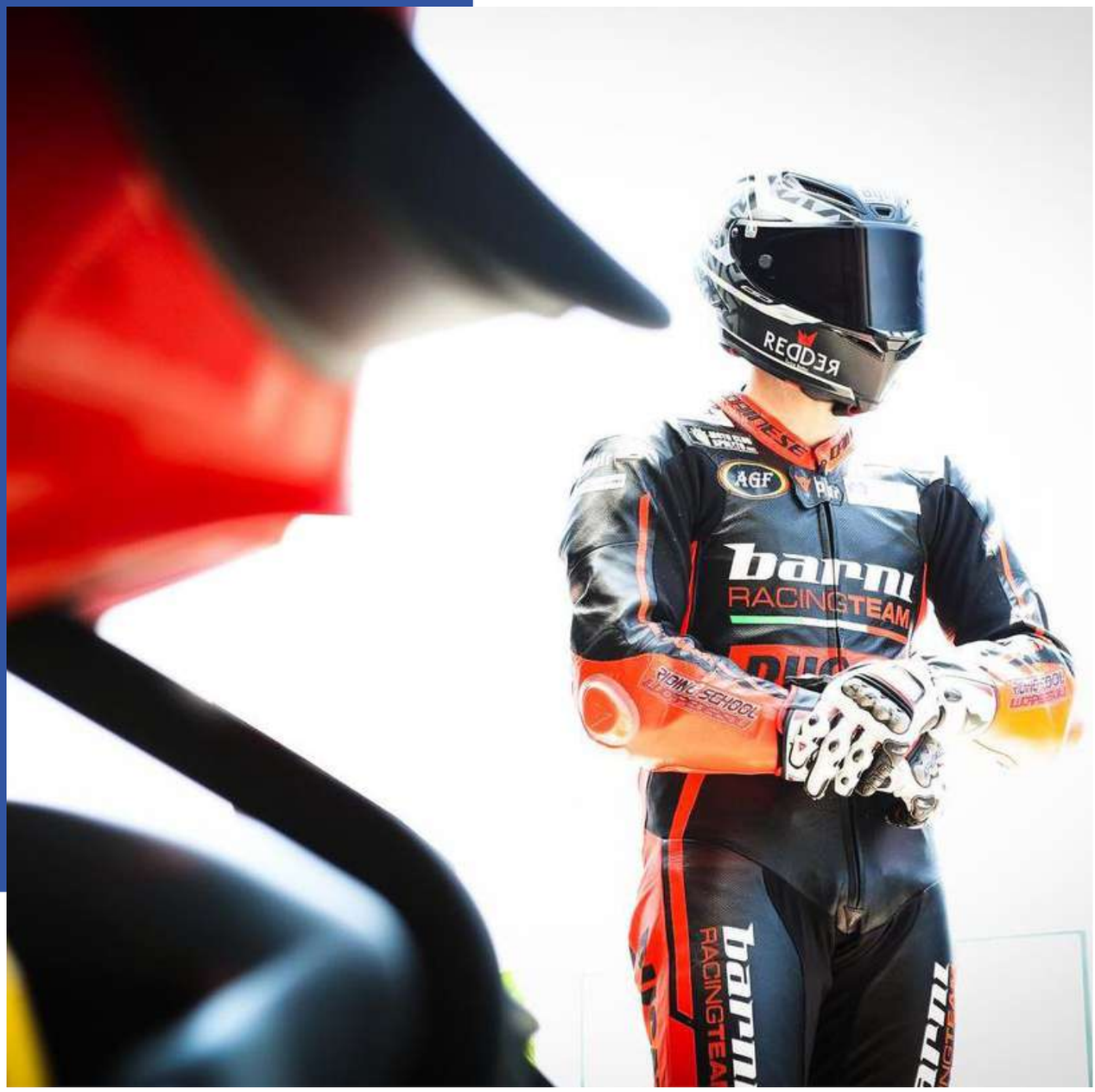
Was ist schwieriger: ein Rennmotorrad erfolgreich zu fahren oder eine Community mit über 300 000 Followern anzuführen? Luca Salvadori kann beides. Als digitaler Influencer und Motorradrennfahrer fühlt sich Luca auf seiner Panigale V4 R bei der National Trophy mit dem Barni Racing Team von Ducati gleichermaßen wohl, als vor der Kamera beim x-ten Videodreh, um damit seine persönlichen Rekorde ins Netz zu stellen.

Luca Salvadori gab mit 17 sein Debüt im Profi-Motorradsport. 2014 gewann er die nationale Supersport-600-Meisterschaft. Mit den auf seinen Social-Media-Kanälen veröffentlichten Videos hat er die Art, wie man Zweirad-Leidenschaft vermitteln kann, revolutioniert.

LUCA SALVADORI

23

BARNI RACING



RENNSTRECKE UND SOCIAL MEDIA

Wann hast du herausgefunden, dass du es am Motorrad draufhast? Und wann hast du entdeckt, dass du mit der Videokamera gut umgehen kannst?
Bei den Motorrädern war alles ein bisschen Zufall. Ich bin in einer Familie aufgewachsen, die mehr für Autos übrig hat: Mein Vater ist ehemaliger Fahrer und fährt mit seinem Team Trident Racing in der Formel 2 und Formel 3. Meinen ersten Versuch habe ich mit 16 unternommen, als ich gerade Feuer und Flamme für meinen Scooter war. Ich bin mit einem 2-Takter mit 125 cm^3 auf die Strecke gegangen und habe sofort gewusst, dass es echte Liebe ist. Die Videokamera war eher eine Notwendigkeit: Ab einem gewissen Punkt habe ich gemerkt, dass ich mich mehr mit den Medien beschäftigen muss, wenn ich weiterhin von meiner Leidenschaft leben möchte. Ich habe mit einer GoPro Hero 4 begonnen und mir mit Hilfe von unzähligen Video-Tutorials alles selbst beigebracht. Relativ unterwartet war ich damit gleich erfolgreich.

> Die Arbeit mit der Videokamera habe ich mir selbst beigebracht und war gleich erfolgreich damit.

Ganz viel Leidenschaft, keine Kompromisse

Bedingungsloses Engagement auf der Rennstrecke und im Netz

Wie schaffst du es, deine Aktivitäten als Fahrer und Youtuber zu vereinbaren?
Es ist nicht einfach. Vor allem, wenn es Probleme auf der Strecke gibt, oder im schlimmsten Fall ein Unfall passiert. Es ist wirklich schwer die mentale Stärke und Abgeklärtheit zu finden, sich vor eine Videokamera zu stellen. Ich versuche immer, an beiden Fronten mein Bestes als Profi zu geben, um sowohl multimedial als auch sportlich das bestmögliche Ergebnis nach Hause zu bringen. Vor einiger Zeit bin ich jedoch einmal ganz ohne Kamera auf die Rennstrecke gegangen, nur um ein gutes Resultat zu erzielen und das Rennen gemeinsam mit meinen Teamkollegen, Freunden und Konkurrenten zu genießen. Es war das erste Mal nach drei Jahren und zugegeben ein schönes Gefühl.

Wie ist das Verhältnis zwischen Vorbereitung und Improvisation auf der Rennstrecke und im Studio?
Auf ein Rennen muss man sich genauestens vorbereiten. Jedes Detail, vor allem abseits der Strecke, wie die körperliche Verfassung oder ein produktives Briefing mit dem Team, kann entscheidend sein. Für den Videodreh muss man dagegen improvisieren können, einfach weil man die Zukunft nicht vorhersehen kann. Man macht sich ein Programm, von dem etwa 60–70 % umsetzbar sind, die restlichen 30–40 % hängen davon ab, was auf der Strecke passiert.

Du bist zum Influencer für alle Motorsportfans geworden. Welche Eigenschaften schätzen deine Follower am meisten an dir?
Influencer ist vielleicht übertrieben. Ich freue mich, dass mir so viele Menschen auf YouTube folgen und sich eine so tolle Community gebildet hat. Wenn sie mich persönlich treffen, sagen mir viele, dass ich in der Realität nicht anders bin, als ich in den sozialen Medien rüberkomme. Als authentische Persönlichkeit wahrgenommen zu werden und nicht als Kunstfigur, ist eine wichtige Anerkennung für mich.

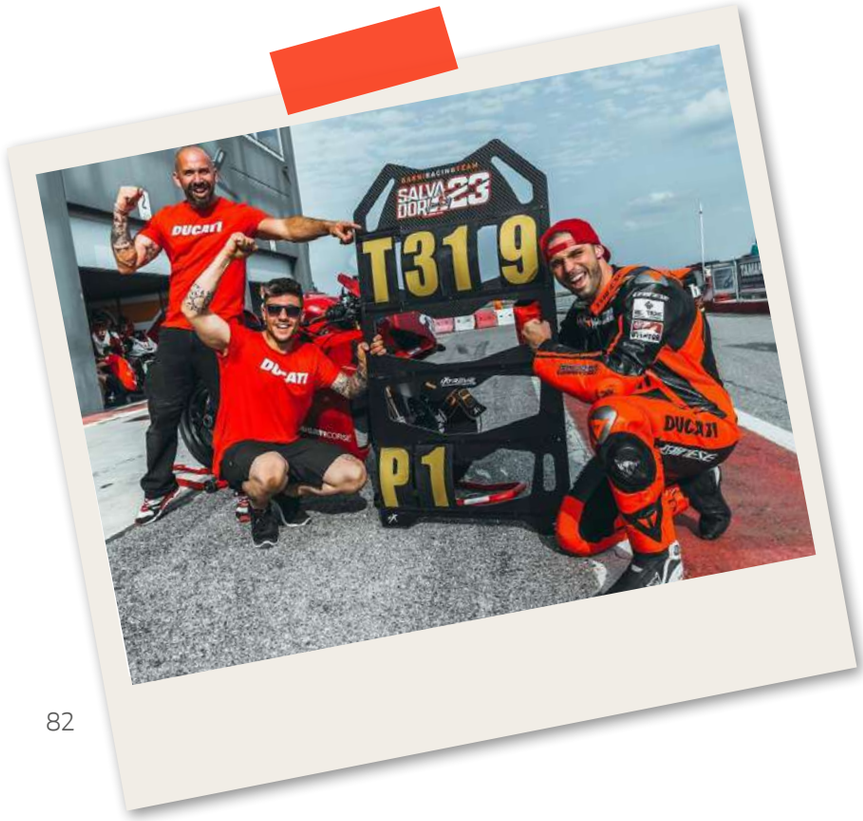
Von wem lässt du dich sowohl fahrerisch als auch im Netz inspirieren?
Ganz klar von Casey Neistat, einem US-amerikanischen Youtuber und echten Meisterregisseur. Seine Videos sind so fesselnd, dass er dich sogar mit ganz normalen Szenen aus dem Alltag 20 Minuten vor dem Bildschirm hält. Und dann ist da natürlich Alberto Naska. Er war der Erste, der mich zu diesem Abenteuer überredet hat, und was ich erreicht habe, habe ich nicht zuletzt ihm zu verdanken. Das Schöne ist, dass wir nicht zu Feinden geworden sind, sondern uns gegenseitig geholfen haben: Ich habe ihm Ratschläge zu Motorrädern gegeben und er mir Tipps zu Schnitt, Storytelling und so weiter. Bei den Fahrern habe ich mich hingegen immer schon an Valentino orientiert, der eine völlig neue Art, Motorsport zu leben und zu erzählen, geprägt hat.

Welche Situationen begeistern deine Community am meisten?
Wenn ich wüsste, welche Inhalte am besten auf meinem Kanal funktionieren, würde ich sie jeden Tag bringen! Spaß beiseite, auf YouTube muss man sich wie bei allen komplexen Aufgaben, zu denen auch eine starke Leistung am Motorrad gehört, immer wieder neu erfinden und innovativ sein. Aussichtslose Challenges wie zum Beispiel das Rennen mit dem Serienmodell V4 S bringen die Leute natürlich immer vor die Bildschirme, vor allem, wenn sie einen Blick hinter die Kulissen bekommen.

Wie beeinflusst deine Popularität in den sozialen Medien das Verhältnis mit deinen Teamkollegen und Konkurrenten auf der Strecke?
Als ich noch keine nennenswerten Follower hatte, war ich ein totaler Außenseiter. Dann sind die Sponsoren gekommen, die wichtigen Verträge, die Event-Einladungen und natürlich auch die Kritiken von einigen Neidern. Leider haben nicht alle begriffen, dass dies die Zukunft ist. Dass diese Instrumente allen helfen können, den Fahrern und der Meisterschaft, zu wachsen und neue Mittel aufzutreiben.

Gibt es ein Motorrad- oder Autorennen, das du gerne fahren und deinen Followern zeigen würdest?
Ja klar, ein Formel-1-Rennen! Nein, Spaß beiseite, man sollte mit den Füßen lieber am Boden bleiben. Vor kurzem bin ich zum ersten Mal ein 25-Stunden-Rennen gefahren und das war ein fantastisches Erlebnis. Am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teilzunehmen, wäre also absolut unglaublich. Als Motorradfahrer würde ich dagegen gerne mein Debüt in der WorldSBK geben. Mal sehen, ob es sich ergibt.

Mal abgesehen von dem unglücklichen Finale, was nimmst du aus deiner ersten Saison mit der Panigale V4 R mit?
Ich habe mit Barni ein tolles Team gefunden, in dem ich mich wirklich wohlgefühlt habe. Vor allem habe ich ein Motorrad gefunden, das keine Wünsche offen lässt und richtig, richtig stark ist. Die Krönung wäre es, mit ihm in der SBK per Wildcard zu fahren. Das Bike ist der Wahnsinn, auch als Serienmodell, mit dem ich in Cremona den Streckenrekord aufgestellt habe. Der Rekord hat für viele Monate gehalten und konnte nur mit einem für die Rennstrecke präparierten Bike geschlagen werden. Das zeigt noch deutlicher, was für ein unglaubliches Potenzial im Panigale V4 Serienmodell steckt.



DUCATI

Urban
e-Mobility

www.ducatiurbanemobility.it

Ducati Urban e-Mobility

Ducati Urban e-Mobility

Imported and distributed by MT Distribution THINK COMPLETE

Ducati Motor Holding S.p.A. Official Licensed Product

GENERATION DESMO

Pecco & Jack: Siegen ist Teamsport

Sie sind jung und dennoch eines der langjährigsten Teams in der Motorrad-WM. Sie sind perfekt aufeinander eingespielt und werden vor allem immer erfolgreicher. Jack Miller und Pecco Bagnaia werden 2022 in ihre vierte Saison als Teamkollegen starten, die zweite in den Farben des offiziellen Ducati-Teams und, nach der unfassbaren Saison 2021, die erste als WM-Titelverteidiger.

Sie könnten unterschiedlicher nicht sein: der auf und abseits der Strecke waghalsige und temperamentvolle Jack auf der einen, der methodische und, wenn auch nur dem Anschein nach, abgeklärte Pecco auf der anderen Seite. Ihre Schicksale kreuzen sich zum ersten Mal am 26. Juni 2016 auf dem Kurs von Assen in den Niederlanden.

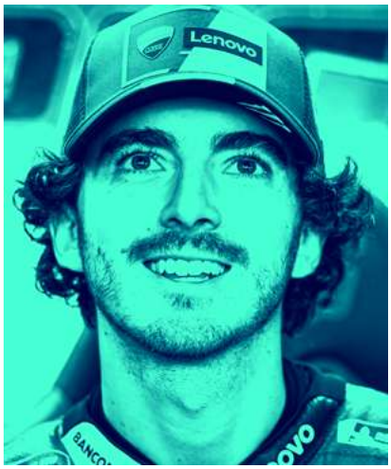
MICHELIN
2
DAINESE
MICHELIN
Lenovo
FRASSI
SUOMY
NetApp
PRAMAC

Von Pramac zu Ducati Corse, im Zeichen der Desmosedici

MotoGP 2021
CONSTRUCTORS' WORLD CHAMPION

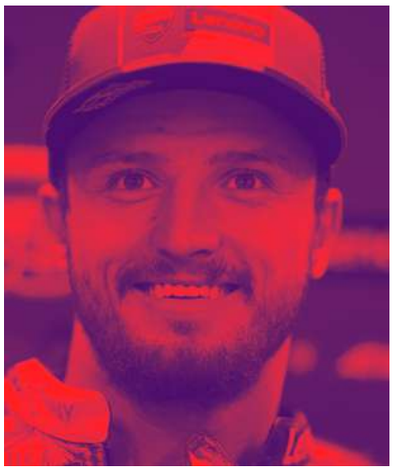
Pecco holt in seiner Moto3-Debütsaison seinen allerersten Sieg in der Motorrad-WM und stellt damit sein unglaubliches Talent unter Beweis. Jack gewinnt nach einem durchwachsenen ersten Jahr in der Königsklasse sein erstes Rennen nach einer spektakulären Aufholjagd auf nasser Strecke und zeigt, aus welchem Holz er geschnitzt ist.
Drei Jahre später ist Pecco frischgebackener Moto2-Weltmeister. Jacks Leistungskurve in der MotoGP zeigt konstant nach oben und die beiden werden Teamkollegen im Pramac Racing Team powered by Ducati. Zwei Lehrsaisonen genügen, um sich mit der Desmosedici vertraut zu machen und sich 2021 den Einzug ins Ducati Lenovo Team zu verdienen.
Als echte Vollblüter, die zum Rennfahren geboren sind, ist es immer ihr Ziel, das Maximum herauszuholen. Aber beide hoffen auch immer, dass ihr größter Rivale um den Sieg der eigene Teamkollege ist, da es ihnen am wichtigsten ist, dass eine Ducati gewinnt.
Das Verhältnis der beiden ist von tiefer Wertschätzung und hohem Respekt geprägt. In der Box tauschen sie sich zu allem aus: Reifen, Strategien, Kontrahenten (und die Supercross, die sie beide leidenschaftlich verfolgen). Auf der Strecke fahren sie für sich alleine, machen aber keinen Rückzieher, wenn Teamarbeit gefragt ist.
Für den Sportdirektor von Ducati Corse, Paolo Ciabatti, sind sie „ein Fahrerteam, das ich um nichts in der Welt tauschen würde". Für Rennleiter Gigi Dall'Igna haben sie auch maßgeblich dazu beigetragen, „den Technikern begreiflich zu machen, wo und wie das Bike optimiert werden kann".

Für alle Ducati-Fans sind sie die Helden einer traumhaften Saison, aber in erster Linie sind sie Pecco und Jack, zwei junge Männer, die mit ihrer Leidenschaft und Entschlossenheit gezeigt haben, dass sie die Werte von Ducati durch und durch verinnerlicht haben.
Und sie sind die Fahrer, die 2022, darauf könnt ihr wetten, alles geben werden, um auch den persönlich heißersehntesten Titel nach Borgo Panigale zu holen.



Francesco „Pecco" Bagnaia

Jahrgang: 1997
Sternzeichen: Steinbock
Startnummer: 63
Heimliche Leidenschaften: Autos und Schuhe
Lieblingssong: „Mi fido di te" von Jovanotti



Jack Miller

Jahrgang: 1995
Sternzeichen: Steinbock
Startnummer: 43
Heimliche Leidenschaften:
MX und Hubschrauber
Lieblingssong:
„Thunderstruck"
von AC/DC

DUCATI LENOVO TEAM 2022

„Ich fühle mich wirklich wohl in meinem Team und bin mir sicher, dass wir gemeinsam Großes erreichen können.“

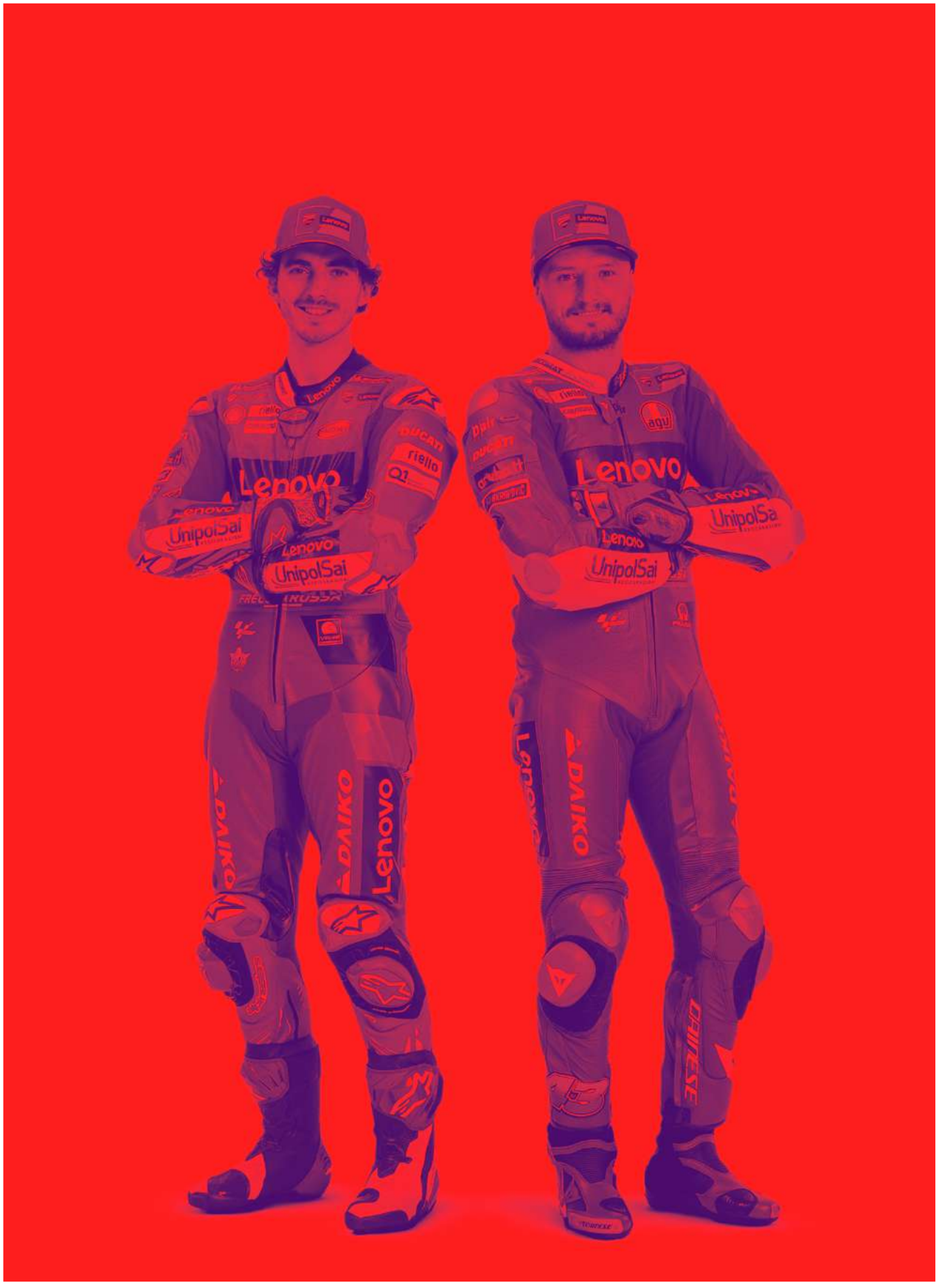
Francesco Bagnaia

Das Ducati Lenovo Team steht in den Startlöchern für seine 20. MotoGP-Saison. Zum ersten Mal in ihrer Geschichte wird die Desmosedici GP in Ducati-Rot, der für Ducati-Serienmodelle typischen Lackierung, antreten.

21 Grands Prix stehen auf dem Programm, beginnend beim GP von Katar am 6. März. Auch Lenovo, Titelpartner des Teams und wichtiger Technologiepartner für die Verbesserung der Entscheidungsprozesse auf der Rennstrecke, wird Team und Fahrern unterstützend zur Seite stehen.

„Ein Ducati-Werksfahrer zu sein, bedeutet, von unzähligen Fans in Italien und auf der ganzen Welt unterstützt zu werden.“

Jack Miller


Lenovo
UnipolSai
DAINESE

DUCATI | Official Partner

NEW DIABLO ROSSO™ CORSA II.

FOLLOW YOUR LEANINGS.

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

Ride responsibly.

DIABLO ROSSO™ CORSA II

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

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

BOSCH

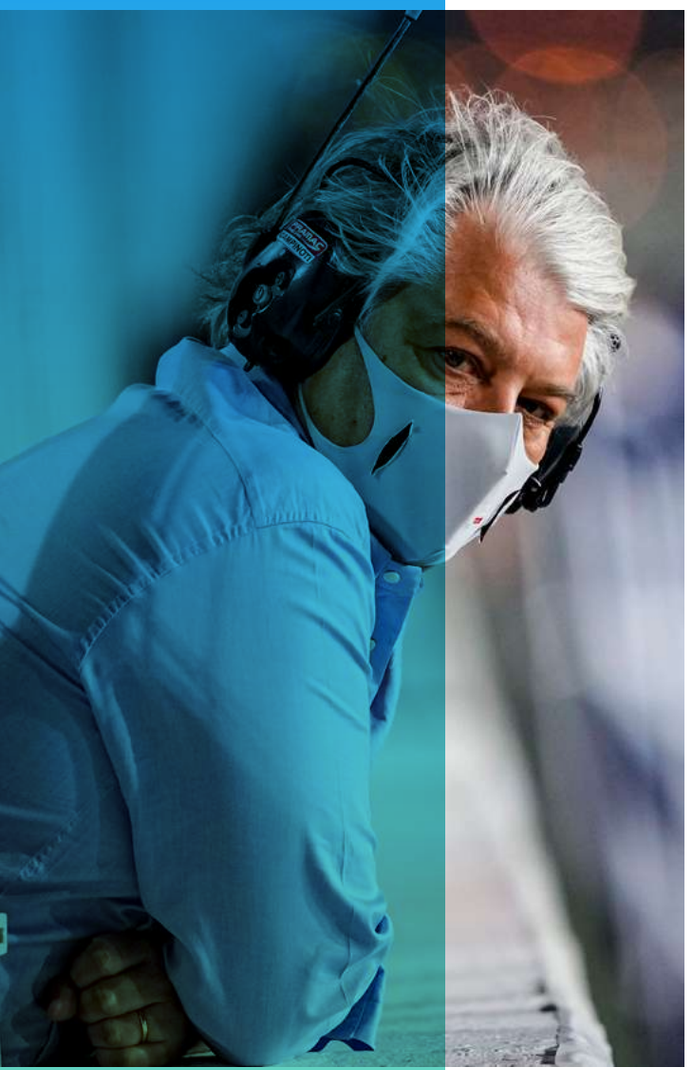
Das Dream-Team

Wie alle Dream-Teams haben auch alle Akteure in der Box ein gemeinsames Ziel: den Sieg. Der Erfolg der Fahrer ist der Arbeit des gesamten Teams und seiner „Speed-Ingenieure“ zu verdanken.
Zwischen zwei Stints bleiben nur wenige Sekunden, um die Muttern zu lösen und festzuziehen, die Reifen zu wechseln, die Bremssättel einzustellen, die Elektronikkomponenten der Desmosedici zu kühlen und vieles mehr. Der Druck ist bis zur Zielflagge gleichbleibend hoch. Die Mechaniker des Ducati-Lenovo-Teams setzen dabei auf die Elektrowerkzeuge von Bosch Professional, seit 15 Jahren offizieller Partner von Ducati in der Motorrad-WM, die die Motorräder beim Boxenstopp schnell und einfach wieder fit für die Strecke machen.

Jedes Rennen ist eine Herausforderung für Mensch und Technik, bei der es in erster Linie darum geht, schneller zu sein und vor der Konkurrenz ins Ziel zu kommen: eine Abfolge von Beschleunigungs-, Bremsmanövern und Richtungswechseln, die sich in jeder Runde Dutzende Male wiederholt. Während des Rennens vertrauen die Fahrer dabei voll und ganz auf die Mechaniker ihres Teams. Jedes Detail zählt und auch der kleinste Fehler kann den Sieg kosten.
Die akkubetriebenen Werkzeuge wie der neue BITURBO-Drehschlagschrauber GDS 18V-1050 H können den Trainings- und Rennausgang durch Einsparung von Sekundenbruchteilen und Traum-Boxenzeiten auf jeder Strecke beeinflussen.
„Das extrem hohe Anziehmoment des Drehschlagschraubers hilft dem Team beim Lösen und Anziehen von großen Radmuttern und spart entscheidende Hundertstel in der Box“, erklärt Marco Ventura.

Dank der leicht austauschbaren Akkus kann das Team unterbrechungsfrei arbeiten, ohne sich Gedanken über das Aufladen machen zu müssen. Die jederzeit zur Verfügung stehenden, leistungsstarken Akkus erleichtern die Arbeit ungemein.
Das Gebläse GBL 18V-120 ist eines der meistgenutzten Werkzeuge zum Kühlen der Elektronik und der Endrohre, um ein Überhitzen bestimmter Bauteile zu vermeiden.
Der Thermodetektor GIS 1000 C ist zur Temperaturmessung des Asphalts und der hitzeempfindlichen Motorradkomponenten unverzichtbar im Rennstreckenbetrieb geworden. Anhand dieser Messwerte können die Mechaniker Probleme in Echtzeit erkennen und die Motorräder präzise auf die Streckenbedingungen abstimmen.

PAOLO CAMP



Die unbändige Energie des MR PRAMAC

Er fährt nicht Motorrad und vor der Gründung des Pramac Racing Teams hatte er noch nie ein Rennen der Motorrad-Weltmeisterschaft gesehen. Doch Paolo Campinoti ist so gestrickt: Er ist sofort Feuer und Flamme und hinterlässt dank seinem untrüglichen Instinkt und seinem unverwüstlichen Optimismus stets seine Spuren – auf sportlicher und menschlicher Ebene.

Paolo, für das Pramac Racing Team war 2021 mit gleich drei Titeln eine der besten Saisonen aller Zeiten: bestes Independent-Team, bester Independent-Fahrer und bester Rookie des Jahres. Welcher macht dich besonders stolz?

Bestes Independent-Team zu sein, ist für mich sicher die größte Freude. Der Motorsport ist ein Einzelsport, aber die Resultate kommen in erster Linie vom Team.

„Das Adrenalin des Motorsports ist ein einmaliges Erlebnis."

PINOTI

Welcher hat dich dagegen am meisten überrascht?
Keiner, die Fahrertitel habe ich mir zugegeben schon zu einem gewissen Teil erwartet. Martín ist allen anderen Rookies um Längen voraus und Zarco hatte eine Traumsaison. Mir war klar, dass sie Großes mit diesem Bike vollbringen würden, das in den letzten Jahren einen Riesenschritt nach vorne gemacht hat.

Bevor du das Pramac Racing Team gegründet hast, hattest du noch nie ein Motorradrennen in deinem Leben gesehen. Heute bist du eine der Leitfiguren in der MotoGP. Wie hat sich dein Verhältnis zum Motorsport in diesen 20 Jahren entwickelt?

Motorsport ist eine Form des Seins, eine Lebensweise, deren Anziehungskraft man sich unmöglich entziehen kann. Man kann ein technisches Greenhorn sein, aber das Adrenalin des Motorsports ist einfach ein einmaliges Erlebnis. In keiner anderen Sportart verschmelzen Mensch und Technik zu einer derartigen Einheit.

Wenn wir vom menschlichen Aspekt sprechen, warum finden so viele Nachwuchsfahrer bei Pramac das ideale Umfeld, um sich zu entwickeln?

Weil sie bei Pramac das richtige Gleichgewicht finden: den Druck, der sie zu besseren Leistungen anspornt, und gleichzeitig die nötige Ruhe, um nicht verheizt zu werden. Wer hierher kommt, weiß, dass hart gearbeitet wird, aber mit dem richtigen Maß an Unbeschwertheit.

Welche Beziehung möchtest du gerne mit deinen Fahrern aufbauen?

Ich möchte nicht zu sentimental klingen, aber für mich sind sie wie Kinder. Du siehst diese jungen Burschen, die dir folgen, dir vertrauen, gemeinsam mit dir wachsen. Diese Beziehung geht über ein normales Arbeitsverhältnis hinaus. Und ich setze mich genau dafür ein, sowohl im Team als auch bei der Arbeit.

Der Geschäftsmann Paolo Campinoti und der Motorsport-Teamchef Paolo Campinoti sind sich also ähnlich?

Ja und es könnte auch gar nicht anders sein, weil es immer darum geht, Menschen zu managen. Manchmal muss man ein wenig Druck ausüben, ein anderes Mal die richtigen aufmunternden Worte finden. Ein sehr erfolgreicher Unternehmer hat einmal gesagt, dass man bei der Arbeit drei Dinge braucht: Herz, Hirn und Glück. Ich persönlich glaube stark daran, vor allem an das Herz, weil ein Hirn ohne Herz am Ende zwar die perfekte Gleichung findet, man bestimmte Probleme aber langfristig ohne Herz nicht bewältigen kann.

Pramac ist nicht nur für die Fahrer ein heißbegehrtes Ziel. Was macht dein Hospitality-Programm zum unterhaltsamsten der MotoGP?

Wir versuchen stets, dem Wort Hospitality richtig gerecht zu werden. Wer zu uns kommt, soll sich gut und ein bisschen besonders fühlen. Außerdem bin ich ein aufgeschlossener Mensch, ich bringe gerne Leute zusammen, die nichts miteinander gemein haben, um dann am Ende des Abends zu sehen, wie sie eins werden. Das Schöne am Motorsport sind schließlich auch die damit verbundenen starken Emotionen, dass selbst die Stars, wenn sie hier sind, wieder zu aufgeregten Kindern werden!

„Nein, ich kann mir Pramac ohne Ducati beim besten Willen nicht vorstellen."

Ziello
Audi Sport

PRAMAC
yahoo!
FIAMM
MOTUL
MICHELIN
2021 INDEPENDENT TEAM WORLD CHAMPION
2023 INDEPENDENT TEAM WORLD CHAMPION

„Ich bin ein Glückspilz, weil ich von Natur aus zufrieden bin."

Die starke Partnerschaft mit Ducati wird zu beiderseitiger Zufriedenheit bis mindestens 2024 fortgeführt. Was ist es, das diese Zusammenarbeit so erfolgreich macht?

Dinge, die banal erscheinen, es aber in Wahrheit keineswegs sind: enorme Wertschätzung und Verbundenheit, sowohl auf persönlicher als auch professioneller Ebene. Es hat nie daran gemangelt, nicht einmal in den schwersten Momenten. Dall'Igna, Ciabatti sowie alle Mitarbeiter von Ducati Corse sind Menschen, mit denen man auch abseits der Arbeit einfach gern zusammen ist. Nein, ich kann mir Pramac ohne Ducati beim besten Willen nicht vorstellen.

Letzte Frage. Wir wissen, dass du dir nicht gern selbst auf die Schulter klopfst, aber was ist der größte Verdienst, den du dir selbst zuschreibst?

Ich bin ein Glückspilz, weil ich von Natur aus zufrieden bin. Ich begeistere mich für die einfachen Dinge. Und ich habe gesehen, dass sich die Ergebnisse, wenn man die Dinge mit Begeisterung angeht, automatisch einstellen. Vielleicht dauert es ein wenig, ein Monat oder auch ein Jahr. Aber sie kommen. Man muss nur am Ball bleiben und Lust dazu haben, alle Emotionen des Lebens zu genießen.

FAMILIEN-PASSION

Was bedeutet es, in den Ducati-Boxen der WorldSBK aufzuwachsen, seinem Vater rund um die Welt zu folgen und seinen Aufstieg zur Motorsportlegende zu sehen? Für Oli Bayliss bedeutet es, mit zwei Jahren auf ein Dreirad zu steigen, mit 14 bei der Australian Superbike sein Debüt zu geben und mit 18 als Pilot des Barni Racing Teams auf einer Panigale V2 in der Supersport-Weltmeisterschaft zu fahren.

Brembo
SKF
DAY GAS
xerox
BREIL
MILANO
valsir
Alfa Romeo
SBK
SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

Oli Bayliss

DUCATI
CORSE
DUCATI
21
PANIGALE V2

Rennsport im Blut

Alle können sich noch genau an ihn erinnern: an den kleinen blonden Teufel mit den blauen Augen, der zwischen Vater Troys Trainingsessions und unter den wachsamen Blicken von Mutter Kim im Fahrerlager herumtollte. Ducati und die Bayliss waren immer schon eine große Familie und die Boxen für Oli eine zweite Heimat. Der Rennsport war ein Teil seiner Kindheit und Jugend. Er sammelte zuerst Kart- und Dirt-Track-Erfahrung und begann mit gerade einmal 14 Jahren ernsthaft an nationalen Meisterschaften teilzunehmen. 2021 gibt er sein Debüt bei der Australian SBK und holt bereits nach drei Rennen seinen ersten Sieg. Ein Zeichen dafür, dass Oli für den Sprung aufs internationale Parkett bereit ist.

Ducati und das Barni Racing Team sind sehr daran interessiert, ihm die Chance zu bieten, sein Talent weiterzuentwickeln. Da Oli jetzt die Schule abgeschlossen hat, freut sich auch die Familie Bayliss über seinen Wechsel nach Europa. Und so macht 20 Jahre nach dem ersten Titel von Baylisstic die Nachricht die Runde, dass 2022 ein Bayliss im Sattel der Ducati-Zweizylinder sitzen wird. Wiederholt sich die Geschichte? Es ist noch zu früh, das zu sagen, aber wie sein Vater gerne betont: „Oli ist schon im Alter von zwei Jahren mit dem Dreirad zum Skatepark gebraust und hat seither nicht mehr mit dem Rennfahren aufgehört."

2022 wird Oli Bayliss mit der Panigale V2 für das Barni Racing Team bei der FIM Supersport World Championship fahren.

THE NEW
PANIGALE V2
BAYLISS 1ST CHAMPIONSHIP
20TH ANNIVERSARY

BORN TO CELEBRATE

21

52 Siege, 94 Podiumsplätze und 3 Superbike-Weltmeistertitel: Das Ducati-Bayliss-Duo ist eines der siegreichsten der Motorsportgeschichte.

Seine Rennerfolge haben den Namen des Australiers unauslöschlich in die Herzen aller Ducati-Fans eingebrannt. Die erfolgreiche Partnerschaft zwischen Ducati und „Baylisstic" wurde für die Realisierung dieses besonderen Motorrads erneuert: Gemeinsam wurden grafische Details und der Name des in nummerierter Auflage produzierten Motorrads ausgewählt.

Die neue Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary ist eine Hommage an einen der erfolgreichsten Fahrer aller Zeiten und das Symbol einer ganzen Community: Troy Bayliss. Das in nummerierter Auflage produzierte Spezialbike verkörpert den sportlichen Charakter von Ducati in seiner reinsten Form und huldigt einer zeitlosen Passion.

Basierend auf der Panigale V2 zeichnet sich diese Modellversion durch eine Sonderlackierung aus, inspiriert von der 996 R, auf der Bayliss 2001 seinen allerersten Weltmeistertitel gewann. Hinzu kommen hochwertige Öhlins-Komponenten, die die Performance der Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary auf ein ganz neues Niveau heben.

955ccm
Hubraum

155PS
Leistung

NIX30 und TTX36
Gabel und Federbein von Öhlins

174,5 kg
Trockengewicht

Ducati und UniBo Motorsport

Die Klassen-besten

Italien war bei der Motostudent International Competion 2021 mit Minerva GN sehr gut vertreten. Das Elektromotorrad wurde vom Motorsportteam der Universität Bologna mit Unterstützung von Ducati-Technikern entwickelt.

Sie heißt Minerva GN. Weil sie Geniestreich und Kunstwerk zugleich ist, bereits an zahlreichen Fronten siegreich gekämpft hat und wie die namensgebende römische Göttin etruskische Wurzeln hat. Oder auch felsinische, vom alten Namen Felsina der heutigen Stadt Bologna.

Das Bike Minerva GN wurde vom Team UniBo Motorsport, das von der Fondazione Ducati (Ducati-Stiftung) gesponsert und unterstützt wird, entwickelt und gebaut und holte bei der Motostudent International Competition 2021 den Sieg in der Electric-Kategorie. Ein Triumph, der weit zurückreicht, da er aus der Zusammenarbeit von Ducati mit der ältesten Universität der westlichen Welt entstanden ist. Dies ist nur eine der zahlreichen Synergien, die dieses Land der Wunder namens Motor Valley antreiben, aber auch ein zukunftsweisendes Ziel, um Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu entwickeln und die Motorsport-Konstrukteure von morgen auszubilden.

Erfolgssynergie

In den drei Jahren Arbeit an der Minerva GN haben die jungen Ingenieure von UniBo Motorsport ganz wie ein MotoGP-Team alle Phasen des Entwicklungsprozesses selbst abgewickelt, „vom Entwurf über die Fertigung der Komponenten bis hin zu den Tests am Prüfstand und auf der Strecke“, wie uns Rebecca Rimondi und Fabio Curto erzählen, ihres Zeichens Team Leader und Chief Technical Officer Motostudent von UniBo Motorsport.

Wie ist die Zusammenarbeit mit Ducati?
R: Ducati ist für unsere Projekte ein entscheidender Partner. Die Ersten, die unsere Ideen für das neue Motorrad zu sehen bekommen, sind Ing. Di Piazza und Ing. Cané. Sie helfen uns dabei, die beste Zielvorgabe festzulegen und zu verstehen, wie wir diese effektiv erreichen können.
F: Es ist eine stetige Zusammenarbeit. Wir tauschen uns wöchentlich aus, um die Entwicklung des Motorrads zu analysieren und zu besprechen, aber auch um das Team bestmöglich zu managen.

Wie oft wird der Motostudent Wettbewerb ausgetragen?
F: Alle zwei Jahre, auch wenn die letzte Ausgabe wegen COVID um ein Jahr verschoben wurde. Aber nach jedem Wettbewerb beginnt man wieder bei null. Man steht vor einem leeren Blatt und ist somit völlig frei, neue Ideen zu entwickeln.

Wie oft kommt das Team zusammen?
F: Ausgehend von den Teammitgliedern ist ein wöchentliches Treffen außerhalb der Unterrichtszeiten nötig, um diese Tätigkeit mit dem Studium zu vereinbaren. Natürlich müssen wir, je näher die Wettkampfphase rückt, umso härter arbeiten, weil jedes Rennen enorm viel Vorbereitung erfordert.
R: Für die sechs Teamverantwortlichen wie Fabio und mich ist es eine tägliche Aufgabe, die zwangsläufig zu Lasten unserer Studienzeit geht. Aber das ist es wert, da es eine wirklich einzigartige Erfahrung ist, die uns sowohl menschlich als auch beruflich bereichtert.

Was war für den Sieg bei der Motostudent entscheidend?
F: Im Hinblick auf das Motorrad würde ich sagen das Fahrwerk. Vor dem finalen Event in Aragón wurden Testfahrten von den offiziellen Testfahrern der Stiftung, darunter der ehemalige MotoGP-Pilot Jeremy McWilliams, durchgeführt. Nach allem, was man hört, war das Handling des Motorrads und damit auch das Fahrgefühl von Beginn an super. Das ist darauf zurückzuführen, dass wir inhouse die wichtigsten Komponenten mit modernsten Technologien fertigen konnten.
R: Auch die vielen, bis ins kleinste Detail organisierten Tests, die wir durchführen konnten, haben es uns ermöglicht, unsere Lösungen auf Herz und Nieren zu prüfen und ein für den Fahrer, Alessandro Berardi, maßgeschneidertes Motorrad zu kreieren. Der wirkliche Erfolgsfaktor war meiner Meinung nach aber die Chemie im Team. Das Arbeitsklima im Team war von Beginn an großartig und so konnten wir in jeder Projektphase, insbesondere während der Rennen, unser Bestes geben: Wenn es um alles geht und die Zeit knapp ist, ist es entscheidend, sich blind zu verstehen.

In der Electric-Kategorie des Motostudent-Wettbewerbs haben 46 internationale Universitäten teilgenommen. In den verschiedenen Disziplinen – die nicht nur die Tests auf der Strecke, sondern auch Konstruktions- und wirtschaftliche Aspekte beinhalten – hat die Minerva GN 712,6 Punkte erreicht, 30 mehr als der Zweitplatzierte.

Fondazione

Mission: Nachhaltigkeit

Die Ambitionen von Ducati sind vielfälltig. Dazu zählt das Bauen von immer hochentwickelteren und faszinierenderen Motorrädern, um damit die Lieblingsmarke der passioniertesten Motorradfans zu sein. Aber auch einen Beitrag zu einer Welt zu leisten, in der Motorradfahren und Umweltschutz perfekt harmonieren.

Als der Volkswagen-Konzern seine Strategie für mehr Nachhaltigkeit „goTOzero“ auf den Weg brachte, schloss sich Ducati umgehend der Initiative an: Mit der letzten März eingeführten Umweltmission hat sich Ducati verpflichtet, die möglichen Auswirkungen seiner unternehmerischen Tätigkeit auf die Umwelt über alle Hauptgeschäftsbereiche hinweg zu reduzieren.

Denn wer fortschrittlich sein will, muss zuerst in die Zukunft blicken. Und je größer die Herausforderung, desto höher der Einsatz von Ducati.

DUCATI
DUCATI

Die Umweltmission

Ducati hat sich hiermit vier Ziele gesteckt, auf die sämtliche Nachhaltigkeitsinitiativen des Unternehmens ausgerichtet sind. Ein integrierter Maßnahmenplan, der sich vom Produktionszyklus bis zur World Ducati Week erstreckt und darauf abzielt, die negativen Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren und gleichzeitig die Vorteile für die gesamte Gesellschaft zu maximieren.

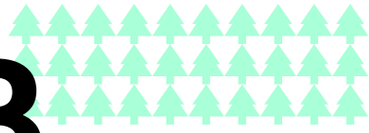
Klimawandel: Bis 2025 sollen die Treibhausgasemissionen (CO_2) unserer Produkte im Vergleich zu 2015 über den gesamten Lebenszyklus um 15 % gesenkt werden. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein CO_2-neutrales Unternehmen zu werden.
Ressourcen: Bis 2025 sollen die produktionsbezogenen Umweltexternalitäten (CO_2, Energie, Wasser, Abfall, flüchtige organische Verbindungen) im Vergleich zu 2013 um 25 % pro Fahrzeug reduziert werden.
Luftqualität: Bis 2030 soll unsere Produktpalette mindestens ein elektrisches Modell umfassen.
Umwelt-Compliance: Die Implementierung effektiver Managementsysteme soll die Umweltauswirkungen unserer Produkte über alle Lebenszyklusphasen kontrollieren.

KWKK-Anlage

Das Umweltengagement von Ducati beginnt beim Werk in Borgo Panigale. Hier wird jeder Prozess kontinuierlich bewertet, um die Umweltauswirkungen des Produktionsstandorts auf ein Minimum zu reduzieren und diesen in ein immer nachhaltigeres Ökosystem umzuwandeln.
Für eine effizientere Energieerzeugung hat Ducati in Zusammenarbeit mit der Hera-Gruppe eine KWKK-Anlage installiert, die mit einem einzigen Brennstoff und zwei Verbrennungsmotoren gleichzeitig Strom, Wärme und Kälte erzeugt. Die Anlage deckt nahezu den gesamten thermischen und elektrischen Bedarf des Standorts in Borgo Panigale ab und spart Tausende Tonnen CO_2 und Erdöl ein.

3.367
t RÖE (Tonnen Rohöleinheiten)

1.315
Hektar Wald



7.888
t eingespartes CO2 entsprechen:

15.543
Flügen Rom–NY
von einer Person

98%
Recycling-Quote
des gesamten
Abfallaufkommens

746.464
kg wiederverwertete
Abfälle durch
Mülltrennung

Verbrauch senken

Um den Wasserverbrauch zu senken, hat Ducati verschiedene Maßnahmen zur Wasserwiederverwendung und effizienten Nutzung der Ressourcen ergriffen. Auch zur Senkung des Stromverbrauchs werden vielfälltige Maßnahmen ergriffen. Dazu zählen automatisierte Ein- und Ausschaltsysteme für die Beleuchtungs- und Sauganlagen sowie der Einsatz von LED-Lampen anstelle herkömmlicher Beleuchtungsmittel.

Abfall recyceln

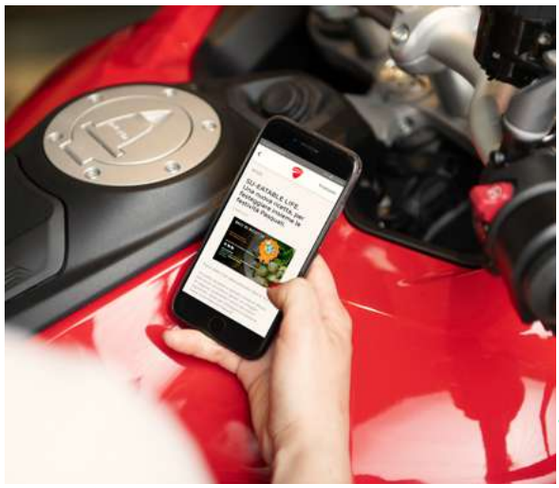
Das ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Hera-Gruppe implementierte Abfallmanagement von Ducati ermöglicht die bestmögliche Abfalltrennung und Wiederverwertung der Produktionsausschüsse.

Nachhaltige Kreisläufe

Durch die Beachtung der Umweltauswirkungen in jeder Phase des Produktlebenszyklus stellt Ducati sicher, dass die gebauten Motorräder im Zeichen der Nachhaltigkeit stehen. Sämtliche Lieferanten erfüllen genau festgelegte Umweltschutzkriterien. Ausgewählte Rohstoffe verringern die Schadstoffemissionen auf ein Minimum und gewährleisten eine Recyclingquote von über 90 % aller Motorradbauteile.
Dank virtueller Simulationen und rechnergestützter Berechnungen der Strömungsdynamik kann der Einsatz physischer Prototypen und deren Test auf Straße und Rennstrecke reduziert werden. Damit wird schon die Planungsphase nachhaltiger, sowohl in Bezug auf die Abfallproduktion als auch auf die Schadstoffemissionen. Entscheidend für die Senkung des Papierverbrauchs war die Digitalisierung der Betriebs- und Wartungsanleitungen sowie der Werkstatthandbücher für die Ducati Service Center.

Wie eine Familie

Nachhaltigkeit zeigt sich auch in einfachen Entscheidungen und Alltagsgewohnheiten. Vom Verhalten innerhalb des Unternehmens bis hin zu Veranstaltungen für die gesamte Community fördert Ducati zahlreiche Projekte und Initiativen. Diese zeigen, wie einfach es ist, persönliche Gesundheit und Genuss mit dem Schutz der Umwelt zu verbinden.



Su-Eatable Life

Das in Zusammenarbeit mit Felsinea Ristorazione durchgeführte und von der Fondazione Barilla koordinierte Projekt wird von der Europäischen Kommission finanziert und soll die Menschen zu einer gesunden und nachhaltigen Ernährung inspirieren. Es entstand daraus sogar ein nachhaltiges Kochbuch, um die Auswirkungen der Nahrung auf die Umwelt auf ein Minimum zu reduzieren. Dieses ist sowohl für Mitarbeiter in der Ducati-Unternehmenskantine als auch für Smart Worker verfügbar.

#Project1Hour

In Anlehung an die vom Volkswagen-Konzern ins Leben gerufene Initiative bietet #Project1Hour allen Mitarbeitern die Möglichkeit, sich eine Stunde lang mit der Klimakrise auseinanderzusetzen und ein Bewusstsein dafür zu erlangen. 2021 war dazu Professor Riccardo Valentini, Mitglied des UN-Klimarats und Friedensnobelpreisträger 2007, als Redner geladen.

WDW

Neben der Leidenschaft für Ducati steht die World Ducati Week auch für Nachhaltigkeit. Das groß angelegte Motorradtreffen für Ducatisti ist die einzige Zweirad-Initiative der Welt, die als nachhaltige Veranstaltung zertifiziert wurde. Dies wurde dank der Bemühungen der lokalen Lieferanten, einem flächendeckenden Abfalltrennsystem, dem Einsatz recycelter Rohstoffe und zahlreichen Angeboten zur Förderung des Umweltbewusstseins der Teilnehmer erreicht.

The dream becomes reality

Ducati Unica ist da, das Individualisierungsangebot für all jene, die eine weltweit einzigartige Ducati ihr Eigen nennen möchten.

Das Centro Stile öffnet die Tore für Ducati-Fans und begleitet sie bei der Verwirklichung ihres Traums: So entsteht in direkter Zusammenarbeit mit den Designern und Technikern ein absolutes Unikat.

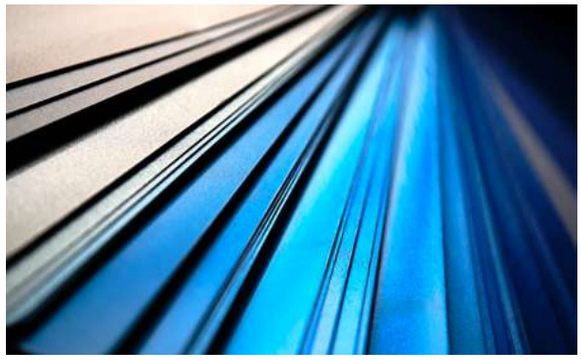
Im Rahmen des Programms können die Ducatisti persönlich das Studio des Centro Stile Ducati besuchen und den Designern ihre Wünsche im Detail beschreiben. Erlesene Materialien, spezielle Ausstattungen, besondere Farben und Zubehör von Ducati Performance: Mit Unterstützung der Experten des Ducati Unica Teams und unter Berücksichtigung der Designkriterien, die eine echte Ducati ausmachen, lässt sich jedes Detail individuell gestalten.

Dank regelmäßiger Besuche können die Besitzer einer Ducati Unica den Produktionsfortschritt ihres Motorrads verfolgen und die Hingabe und Liebe zum Detail, die Ducati jedem Projekt widmet, hautnah erleben. Jede Ducati Unica wird mit einem Zertifikat ausgeliefert, das ihre Einzigartigkeit bestätigt und eine Replizierung ausschließt.

„Der Moment, in dem die Ducati-Fans ihr fertiges Motorrad zu Gesicht bekommen, ist sehr aufregend und erfüllt sie mit großem Stolz.“

Andrea Ferraresi,
Direktor des Centro Stile Ducati

Jede Phase der Umsetzung wird genau dokumentiert. Dabei kann der zukünftige Besitzer Schritt für Schritt verfolgen, wie sein Motorrad von den ersten Entwürfen bis hin zur feierlichen Übergabe Gestalt annimmt.

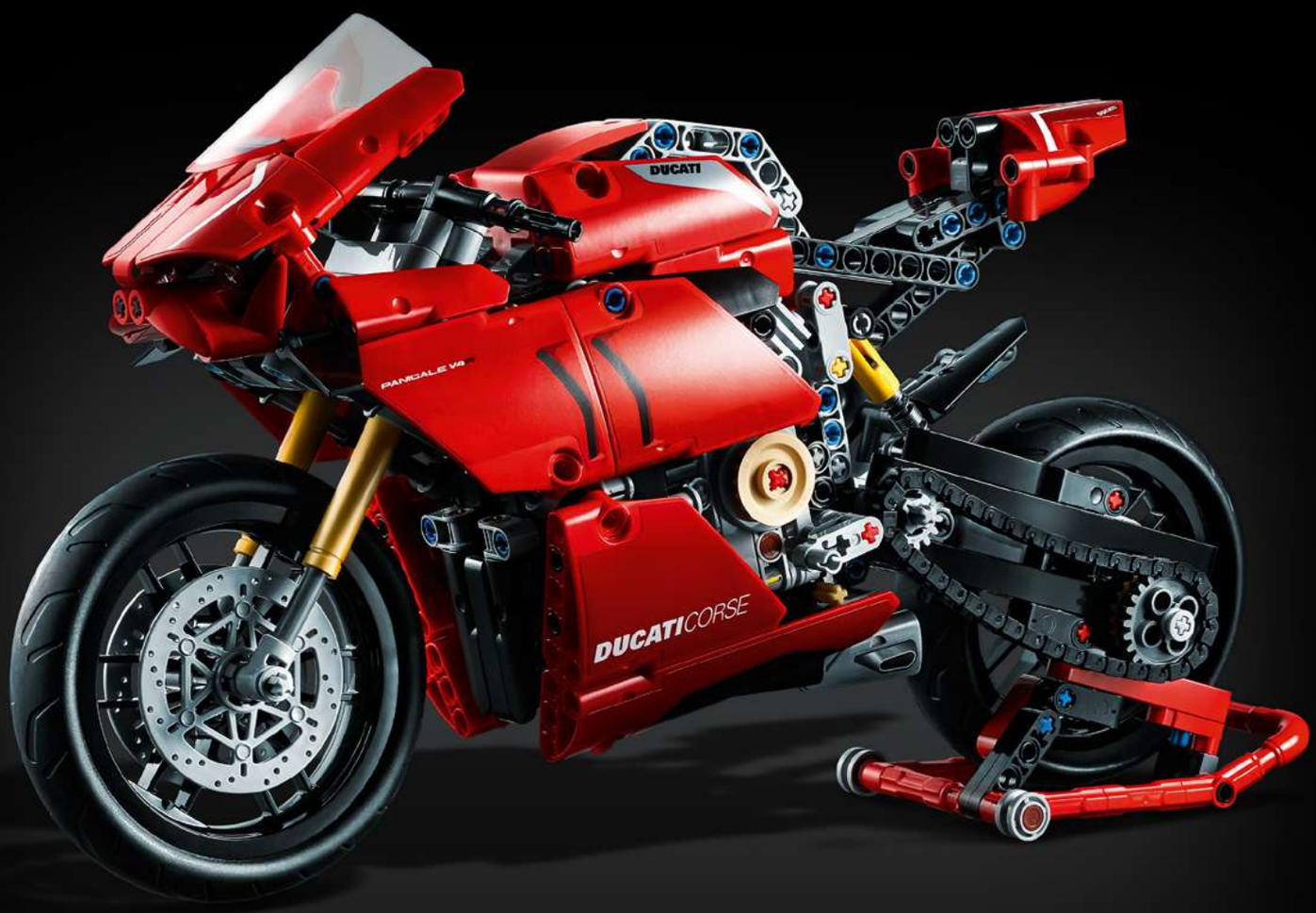


Aufgrund der Einmaligkeit und der Liebe zum Detail bei jedem Ducati-Unica-Projekt kann jedes Jahr nur eine beschränkte Anzahl von Aufträgen angenommen werden.

Die Ducati Händlerbetriebe spielen bei der Umsetzung eine wesentliche Rolle. Dort können Informationen zum Unica Projekt eingeholt werden, das für die gesamte Ducati-und Scrambler-Modellpalette weltweit verfügbar ist.

PANIGALE V4 R

BUILD FOR REAL



LEGO TECHNIC | DUCATI

© 2021 The LEGO Group
Ducati Motor Holding S.p.A. Official Licensed Product

Die Legende lebt weiter

Wir schreiben das Jahr 1976, als das Aufnahmestudio Fonoprint seine Pforten öffnet und damit dem geballten musikalischen Potenzial der Stadt Bologna ein Ventil bietet. Die ersten, die das Angebot nutzen, sind lokale Künstler, die ausgehend von hier internationale Karriere machen. Dazu zählen Lucio Dalla, Francesco Guccini und ein paar Jahre später auch Zucchero und Vasco Rossi. Heute ist Bologna Teil des UNESCO City of Music-Programms und Fonoprint macht als Partner von Ducati beim Projekt Scrambler Ducati Live weiterhin das, was er am besten kann: italienische Musikgeschichte schreiben.

FONOPRINT
STUDIOS

LER
CATI
live

Beim Projekt Scrambler Ducati Live treffen Musik und Motorräder im Zeichen von Ausdrucksfreiheit und Entdeckergeist aufeinander.

Das Projekt wurde während der Pandemie ins Leben gerufen, um jedem die Möglichkeit zu geben, sich mit Musik als Inspirationsquelle auf Reisen zu begeben.

In der Stadt der Musik

Heute ist Fonoprint nicht nur Aufnahmestudio, sondern auch Museum, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Geschichte und das Ansehen des italienischen Songwriting-Erbes zu verbreiten.

Scrambler Ducati Live ist ein völlig neues Format, das aus sechs Live-Sessions und Interviews mit aufstrebenden, italieinischen Musikern besteht: Jennifer Gentle, Eugenia Post Meridiem, Giungla, Bee Bee Sea, Black Snake Moan und Sunday Morning.

Künstler von internationalem Rang, die eine große Bandbreite von Genres abdecken, von Rock und Blues bis hin zu Folk und Post-Punk. Sie bedienen sich dabei einer Fülle unterschiedlicher musikalischer Ausdrucksformen, wobei die gemeinsame Wahl der englischen Sprache verbindet.

MEDIA BOX
SCRAMBLER
Ducati

Die sechs Episoden der Online-Sendereihe **Scrambler Ducati Live** sind auf dem YouTube-Kanal von Scrambler Ducati und in der **Media Box** auf der Website **scramblerducati.com** abrufbar – der Multimedia-Plattform für alle Video- und Musikinhalte des „Land of Joy“.

Mirabilandia PARKS

DUCATI WORLD

OPENED IN 2019, **DUCATI WORLD IS THE WORLD'S FIRST AMUSEMENT PARK THEMED AREA DEDICATED TO A MOTORCYCLE BRAND**. THE AREA GUARANTEES AN ALL-ROUND EXPERIENCE NOT ONLY TO GUESTS WHO ARE WILLING TO SHARE THEIR VERY SPECIAL PASSION BUT ALSO TO ABSOLUTE BEGINNERS.

DESMO RACE THE ROLLER COASTER

1 GLOBALLY UNIQUE CIRCUIT

FOOD & BEVERAGE

3 NEW EATERIES

FOR THE LITTLE ONES

3 AMAZING RIDES

MERCHANDISING

1 DUCATI SHOP

DUCATI AREA EXPERIENCE

AN AREA WITH STATE-OF-THE-ART SIMULATORS THAT ALLOW VISITORS TO BE FULLY IMMERSED IN THE WORLD OF TWO WHEELS AND FEEL THE EUPHORIA OF SPEED, IN AN EXPERIENCE THAT BORDERS ON THE LIMITS OF REALITY.

ducatiworld.mirabilandia.it

Surf Shack: eine neue Form der Surfkultur

Egal, ob man es ausprobiert hat oder nicht. Wer das Wort Surfen hört, denkt unmittelbar an extreme Freiheit und jede Menge Spaß. Man denkt an eine Welt, in der die Tage mit Wellen in der Morgendämmerung beginnen und am Abend mit einem Lagerfeuer am Strand enden. Das liegt daran, dass Surfen nicht nur eine Sportart ist – wenn nicht gar eine Kunst, sieht man sich die spektakulären Tricks ihrer wichtigsten Vertreter an –, sondern vor allem ein Lifestyle.

Bei den Polynesiern war dies übrigens bereits vor 200 Jahren der Fall, die mit dem Wellenreiten den engen Kontakt zur Natur suchten. Surfbretter, Strände und die Menschen haben sich zwar verändert, die Quintessenz des Surfens ist aber dieselbe geblieben wie vor zwei Jahrhunderten: Eine tiefe Verbindung mit dem Ozean und die Ehrfurcht vor der Natur und ihrem Rhythmus. Umstände, die das Surfen zu einem echten kulturellen Phänomen gemacht haben, das Film, Mode, Musik und heute auch die Architektur inspiriert.

LIGHTHEARTED LIVING

Das Leben an Land konzentriert sich bei Surfern auf die berühmten Surf Shacks, jene Hütten, in denen die Zeit zwischen den Sessions verbracht wird. Traditionell aus Holz und meist von den Bewohnern selbst gebaut, ist die Surf Shack ein Platz, an dem man sich ausruhen, Surfbretter und Ausrüstung verstauen und vielleicht auch einmal ein kühles Bier mit anderen Surfern genießen kann.

Die meist am Strand mit direktem Blick aufs Meer stehenden Surf Shacks symbolisieren eine Lebensweise, die sich ausschließlich um das Meer unter völliger Achtung der Natur dreht. Genau darum lassen sich immer mehr Menschen bei der Planung und Einrichtung ihrer Häuser von den Surf Shacks inspirieren oder integrieren die Surfkultur fernab der Strände in ihr Leben.

Genau wie das Surfen, dem sie ihre Existenz zu verdanken haben, sind Surf Shacks mittlerweile zu einer stilistischen Ausdrucksform geworden. Der charakteristische Baustil zeichnet sich durch die Schlichtheit der Räumlichkeit und die Verbundenheit zu seiner unmittelbaren Umgebung aus.

Somit ist es nicht unbedingt erforderlich, das Meer in der Nähe zu haben, um in einer Surf Shack zu leben. Ob als privates Refugium außerhalb der Stadt oder am Rande eines Parks, wer sein Leben im Einklang mit der Natur führen möchte, kann an jedem Ort nach den Leitsätzen der Surfkultur leben.

SCRAMBLER
DUCATI
Move freely, have no limits
CROSS-E
SCRAMBLER
DUCATI
KENDA
www.ducatiurbanemobility.it
Ducati Urban e-Mobility
Ducati Urban e-Mobility
Imported and distributed by
MT Distribution
THINK COMPLETE
Ducati Motor Holding S.p.A. Official Licensed Product

Scrambler auf der Kinoleinwand

Die Legende begann 2003, als eine Ducati in spektakulären Szenen der Matrix-Originaltrilogie zu sehen war. Jetzt bekommt eine modifizierte Ducati Scrambler als Teil einer verblüffenden Szenerie einen atemberaubenden Auftritt in Matrix Resurrections.

Im vierten, von Warner Bros. vertriebenen Teil der von den Wachowski-Brüdern erdachten Kultsaga gibt es ein Wiedersehen mit den Originalstars Keanu Reeves und Carrie-Anne Moss in den Rollen, die sie berühmt gemacht haben: Neo und Trinity. Letztere haben wir noch alle gut in Erinnerung: Von einer der berühmtesten Motorrad-Verfolgungsjagden in der Geschichte Hollywoods, in der sie auf einer Ducati 996 in schwarzer Leder-Latexkleidung mit dem Keymaker am Sozius über den Highway rast. Diesmal ist das Fluchtfahrzeug eine Scrambler 1100 PRO, die eigens für die Szene modifiziert wurde. Nach Eddie Brock und seinem Alter Ego Venom im Sattel der Full Throttle und der 1100 Special im gefeierten Marvel-Comics-Film bringt die Scrambler ihr Kultdesign und den kernigen Sound ihres Zweizylinders in Matrix zurück auf die Kinoleinwand.

RETURN TO THE SOURCE WITH SCRAMBLER DUCATI

RE-ENTER
THE MATRIX

12.22.21

SEE IT
IN THEATERS

SCRAMBLER DUCATI

VILLAGE ROADSHOW PICTURES

R VIOLENCE AND SOME LANGUAGE

©2021 WarnerMedia Direct, LLC.
All Rights Reserved.
HBO Max™ is used under license.

WARNER BROS. PICTURES

Das Digitalzeitalter der 90er

Sich verflüssigende Cyborgs und Dinosaurier, die sich unglaublich realistisch bewegen, das Metaversum der Kinowelt beginnt hier! Wir schreiben den Beginn der 90er-Jahre. In den Kinosälen laufen Filme wie Terminator 2 – Tag der Abrechnung, Jurassic Park oder Toy Story und den Zusehern bleibt angesichts der schier unvorstellbaren visuellen Effekte schlicht der Mund offen. Möglich macht dies die damals revolutionäre 3D-Computergrafik CGI, Computer Generated Imagery, die noch nie dagewesene Spezialeffekte auf die Leinwand zaubert und damit die digitale Kinoära einläutet.

Die Computer Generated Imagery bringt eine noch nie dagewesene Kontrolle und kreative Freiheit mit sich.

1999

Matrix

1996

Toy Story

1995

Jurassic Park

1991

Terminator 2

Bereits Ende der 70er-Jahre kam es zu bedeutenden Entwicklungen im Bereich der Computergrafik. Aber erst Anfang der 90er-Jahre konnte man von Virtual Reality sprechen. Möglich wurde dies durch die Entwicklung immer fortschrittlicherer digitaler Techniken, die von der Film- und Vidospielindustrie ausgingen.

WENN DIGITALE EFFEKTE REALITÄT WERDEN

Frühe, bereits bahnbrechende Anwendungen der Computergrafik lassen sich bis in die 80er-Jahre zurückverfolgen, als in Filmen wie Labyrinth und Tron texturierte 3D-Modelle zum Einsatz kamen. Der entscheidende Sprung nach vorne gelingt allerdings Regisseur James Cameron und dem Studio Industrial Light & Magic 1991 mit dem legendären T-1000, dem gefürchteten formwandelnden Androiden und Bösewicht in Terminator 2.
Dies ist die erste Filmfigur, die ihre Existenz CGI verdankt und damit einen technologischen Wendepunkt darstellt, der das Verhältnis zwischen Realität und Fiktion für immer verändert hat.

Die CGI macht plötzlich Dinge möglich, die zuvor höchstens in der Vorstellung existierten. Dinosaurier, die Seite an Seite mit Menschen über eine Wiese laufen (Jurassic Park, 1995). Oder computeranimierte Spielzeuge, die durch ihre Detailtreue wie richtige Menschen wirken (Toy Story, 1996). Es ist sogar möglich, die Zeit anzuhalten, indem wir uns dreidimensional innerhalb eines Augenblicks bewegen (Matrix, 1999). Dies waren die ersten Schritte einer digitalen Welt, die immer realistischer werden sollte und ihr volles Potenzial selbst heute noch nicht ausgeschöpft hat.

Dank CGI werden Greenscreens durch virtuelle Hintergründe oder vollkommen digital erzeugtes Bildmaterial ersetzt.

A-

Wenn Rallyes Geschichte schreiben

Mit der speziellen DesertX Capsule Collection ist das goldene Zeitalter der Dakar zurück

Geboren inmitten von Wüstensand und Felsen ist sie mit 21-18 nach ihrer Reifengröße benannt.
Ihr Erkennungszeichen ist die Farbe Weiß, denn in den 90ern trugen die Fahrer helle Farben, um sich vor der sengenden Hitze zu schützen – moderne Funktionsstoffe gab es schließlich nicht.

Die Kollektion 21-18 wurde zur Gänze vom Centro Stile Ducati entworfen.

Auf den ersten Blick einfach und klar geschnitten, zeigt sich bei näherer Betrachtung der Kleidungsstücke die wahre Natur der Capsule Kollektion:

Die Funktionsbekleidung besteht aus ausgewählten Materialen, die bis ins kleinste Detail durchdacht sind.

Starke Identität, extreme Funktionalität.

Die Jacke ist das perfekte Beispiel dafür. Die Ärmel sind abnehmbar und ermöglichen beim Fahren im Gelände eine größere Bewegungsfreiheit.

Inspiriert von der Endurowelt sind die vorderen Taschen groß, die hintere Tasche für leichteres Öffnen asymmetrisch ausgeführt.

THE NEW SCRAMBLER **URBAN MOTARD**

CITY REBEL

17"
Speichenräder

73PS
Leistung

III
Diablo Rosso III
Pirelli-Reifen

180 kg
Trockengewicht

Egal, ob man sich durch den Großstadtdschungel zu einem Termin kämpft, dem städtischen Treiben auf kurvigen Bergstraßen entflieht, um die Skyline von oben zu genießen oder zum nächsten Spielplatz für eine Basketballpartie mit Freunden rast. Schnell, mutig, agil und sportlich, die neue Scrambler Urban Motard bietet ein angenehmes und unbeschwertes Fahrgefühl in der Stadt, der Gashahn ist dabei natürlich immer geöffnet.

Mit einem 17-Zoll-Vorderrad mit hohem Kotflügel, Speichenrädern und dynamischen Grafiken im Graffiti-Style ist die neue Scrambler Urban Motard die perfekte Kombination aus Street Art und Supermoto-Stil.

Die neue Scrambler Urban Motard ist mit dem zeitlosen luftgekühlten 800-ccm-Zweizylinder von Ducati mit desmodromischer Ventilsteuerung ausgestattet, der einfach und instinktiv zu fahren ist und maximalen Fahrspaß bietet. Seine Leistung von 73 PS bei 8250 U/min und sein Drehmoment von 66,2 Nm bei 5750 U/min sorgen für eine brillante Performance, die hohe Agilität im Stadtverkehr und maximalen Fahrspaß auf kurvenreichen Landstraßen garantiert.

Die flache Sitzbank und die seitlichen Nummerntafeln unterstreichen den Supermoto-Stil und passen perfekt zum charakteristischen Ducati-Scrambler-Design. Von der Modellreihe Scrambler 800 übernimmt die Urban Motard auch das Elektronikpaket, angefangen beim Frontscheinwerfer mit Tagfahrlicht, das mit seinen vier Halbmonden jede Srambler auch tagsüber unverkennbar macht. Hinzu kommt die elektronische Sicherheitsausstattung mit Kurven-ABS, die mehr Sicherheit bei unvorhersehbaren Fahrsituationen bietet. Darüber hinaus ist das Motorrad für das Ducati Multimedia System vorbereitet, mit dem das Smartphone verbunden werden kann. Alles in allem eine Scrambler die Fahrspaß im Blut hat und den urbanen Charakter des „Land of Joy“ in Reinform verkörpert.in Reinform verkörpert.

Verantwortlicher Direktor
Luigi Bianchi

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

Redaktionelle Koordination
Patrizia Cianetti
Isabella Cumani
Sara Alberghini

Foto
Archivio Fotografico Ducati, Callo Albanese, Pietro Bianchi, Marco Campelli, Giovanni De Sandre, Milagro, Luca Gambuti, Gorodenkoff - stock.adobe.com, Alex Farinelli, Thomas Maccabelli, Gigi Soldano, Claudio Cipriani, Escape, Tim Bies / Olson Kundig, Anthony Hill, Nuri Yilmazer, LANDMARK MEDIA / Alamy Stock Photo, APL Archive / Alamy Stock Photo, AF archive / Alamy Stock Photo

Motorradfahren ist die aufregendste Art, die Straße zu erleben. Dabei steht bei Ducati die Sicherheit der Motorradfahrer im Mittelpunkt. Weitere Informationen erhalten Sie im Abschnitt „Sicherheit" auf der Ducati Webseite (www.ducati.com).
HINWEIS: Die in diesem Katalog enthaltenen Fotos und technischen Informationen können sich auf Prototypen beziehen, die unter Umständen bei der Produktion modifiziert wurden.
Sie dienen lediglich zu Illustrations- und Referenzzwecken und sind daher für die Ducati Motor Holding S.p.A. nicht bindend. (Alleinaktionärsunternehmen - dem Management und der Koordination der AUDI AG unterliegende Gesellschaft.) Ducati haftet nicht für etwaige Druck- und/oder Übersetzungsfehler. Der vorliegende Katalog wird länderübergreifend verbreitet, einige Produkte sind daher nicht überall erhältlich und/oder weisen je nach örtlicher Gesetzeslage abweichende Eigenschaften auf. Nicht alle Farben und Versionen sind in allen Ländern erhältlich. Ducati behält sich das Recht vor, Änderungen und Verbesserungen an den Produkten vorzunehmen, ohne der Verplfichtung zur Vorankündigung oder Ausführung dieser Änderungen an bereits verkauften Produkten.
Bei den hier dargestellten Produkten handelt es sich nicht um die endgültigen Versionen. Sie unterliegen, nach Ermessen von Ducati und ohne Pflicht der Vorankündigung, Änderungen, die auch erheblich ausfallen können.

Die in diesem Katalog veröffentlichten Fotos zeigen nur Profifahrer und wurden unter kontrollierten Straßenbedingungen aufgenommen. Versuchen Sie nicht ihr Fahrverhalten nachzuahmen, da dies für Sie und andere Verkehrsteilnehmer gefährlich werden könnte. Der vorliegende Katalog ist geistiges Eigentum von Ducati. Dies bezieht sich auch – aber nicht nur – auf die darin enthaltenen Markenzeichen, Logos, Texte, Abbildungen, Grafiken und das Inhaltsverzeichnis. Die Reproduktionsrechte liegen bei Ducati: Jegliche Reproduktion, Änderung oder anderweitige gänzliche oder teilweise Verwendung des Katalogs oder seines Inhalts, einschließlich der Veröffentlichung im Internet, sind ohne vorherige schriftliche Erlaubnis seitens Ducati verboten.
Die tatsächlichen Daten zum Brennstoffverbrauch können abweichen, da sie von vielen Faktoren abhängen, darunter Fahrstil, Wartungstreue, Witterungsbedingungen,Streckenmerkmale, Reifendruck, Gepäck, Gewicht von Fahrer und Beifahrer oder Zubehörteile.

Das fahrfertige Gewicht versteht sich mit allen Betriebsflüssigkeiten, Serienausstattung und einem zu 90 % gefüllten Kraftstofftank (Verordnung EU Nr. 168/2013). Weitere Informationen finden Sie auf der Website www.ducati.com.

DUCATI
DSX
2118

WDW2022
WORLDDUCATIWEEK

22 - 24 Juli / Misano, Italien

wdw.ducati.com

Are you ready?

Folgen Sie uns auf:

- www.ducati.com
- @ducati.com
- @ducati.com
- Ducati Motor Holding
- @DucatiMotor
- @ducati_official
- Ducati Motor Holding

MyDucati App

MyDucati ist der eigens für Ducati-Fans angelegte Bereich, der mit einer einzigen Anmeldung über das Internet oder die App ein breites Serviceangebot bereitstellt. Entdecken Sie alle Funktionen der MyDucati-Welt, für ein umfassendes, maßgeschneidertes Erlebnis, wo auch immer Sie sich gerade befinden.

Download on the App Store

GET IT ON Google Play