

DUCATI

The Redline Magazine

1|2020

ファビオ・タリオーニ生誕100年
伝説となった天才エンジニア



大都会からの逃げ道
ディアベルでニューヨークに行く

ドヴィツィオーゾ&パリス
レーサーとしての人生

ストリートファイターV4
閃きか狂気か

スコット・レディング
SBK参戦について語る

ドゥカティスタ
3人のモンスター

6

ADVENTURE

インド・ドリームツアー - ヨーロッパ・グランド・ツアー - ドゥカティe-Bike

26

INNOVATION

ドゥカティ・マルチストラダ&ランボルギーニ・ウルス - 4Everマルチストラダ - アイ・トラッキング

38

EXPERIENCE

DREの世界 - DREルーキー - DOCとつながる

64

FABIO TAGLIONI 100

伝説となった天才エンジニア

74

SPEED

カール・フォガティ:Mr.マイルストーン - ロック魂:スコット・レディング - ドゥカティ・チャイナ・パニガーレ・カップ - アンドレア・ドヴィツィオーゾ&ドミニク・パリス

102

STYLE

ドゥカティ・レッドの魅力 - マッシモ・ヴィネッリ - ディアベルでニューヨークに行く - マッシモ・ボットウーラ - ストリートファイターV4

150

DUCATISTI

3人のモンスター - アレッシオ・ベルタロット

164

Land of Joy

マキシム・リチャード - カスタム・ランブル - アイコン・ダーク - スクランブラー・コンセプト - 1100: Just PROs

ヒマラヤの中心へ





僧院の町

スピティという地名は、「ミドルランド」を意味する。インド北部ヒマチャルプラデーシュ州の、さらに北東部にあるこの魅力的な谷は、峻険な岩山に囲まれて小さな集落や僧院が点在する。ドゥカティ・ドリームツアーのすばらしい舞台として、驚きと冒険、そしてスピリチュアルな体験を融合できる場所だ。いにしへの文化、満天の星空、そして世界にも例を見ない絶景を見ることのできる旅。一生に一度のライディングだ。

インド ドリームツアー



- : Day 01
シムラー
31°6'16.5"N
77°10'24.3"E
- : Day 02
サングラ
31°25'38.2"N
78°15'57.2"E
- : Day 03
タボ
32°05'42.1"N
78°23'17.1"E
- : Day 04
カザ
32°13'39.8"N
78°04'15.7"E
- : Day 05
ラングザ
32°16'33.8"N
78°05'01.2"E
- : Day 06
ナコ
31°52'40.8"N
78°37'40.8"E
- : Day 07
デリー
28°38'32.8"N
77°08'44.5"E



Day 01

アドベンチャーは、デリーのドゥカティ・ストアから始まった。シムラーまでのライディングは、約350kmの道のりである。私たちは無理をすることなくゆっくりと走り、8時間後にホテルに到着。チェックインして心と身体を休めることにする。夜はたき火を囲み、お互いのことを語り合う時間が過ぎていく。



Day 02

シムラーを早朝に出て、悪路で有名なキンナウル県へと向かう。ナルカンダに到着したら、最高地点であるハトゥ・ピークまでの小道を走り、僧院へと到着。ここでは、ライディングの次ステージ、すなわち旧ヒンドウスタン・チベットロード(OHT)をたどる国道22号線区間のライディングの安全を祈願してもらおう。サングラへの道すがら、サトレジ川に沿って展開する素晴らしいパノラマを見ながら進む。



キャンプサイトに到着したのは午後遅くなってからだったが、川まで降りて紅茶とパコダを楽しむ。パコダとは現地の名物で、ひよこ豆の粉をつけて野菜を揚げたもの。夕方には、この地域で最初の「近代的な」村として知られている、近くのバツェリ村に徒歩で向かう。バスパ川を縁取る豊かな緑を満喫し、キャンプファイヤーで1日を締めくくる。

標高3,500m

サトレジ川に沿う道は舗装が次第に荒れ始め、ついには世界でもっとも恐怖を感じる区間が始まる。標高は3,500m、道のすぐ横は谷底で、そこにはバリアもなければガードレー

ルもない。ナコ村で昼食休憩を取り、湖の絶景を楽しむ。それからしばらく走ると、今日の宿があるタボに到着。ここではまったく自然な形で保存されている500年前のミイラ僧に遭遇した。

Day 03

単なるライディングを超える体験



Day 04

早朝の散歩は、わずか30年前まで地元の人たちが住んでいたという洞窟の探検だ。次に、僧院を巡る1日が始まった。「ヒマラヤのアジャンタ」と呼ばれるタボ僧院は1,000年以上も前に建設され

た。まだ時間も早いので、私たちは静寂に包まれた朝の祈りを体験することができた。それからダンカールの高地にあるいくつかの僧院を訪れ、スピティバレーの中心であるカザへ到着。



PRO-1^{PLUS}
Electric Scooter

Day 05

まずはヒッキムにある世界最高標高の郵便局を訪れ、「カフェ」の伝統的な居住スペースでマギーヌードルとバター茶を楽しむ。下りの途中で、化石と千年以上の歴史を持つ巨大な黄金の仏像で有名なラングザに立ち寄る。ラングザの人口:137人!



Day 06

今日の目的地はナコ村。スピティバレーに隣接する、キンナウル県の最後の村である。途中で食べたランチは、全員で手作りした特別なもの。ナコ村に入って、スピティバレーを見渡す壮大な風景が楽しめる展望地を目指して走る。キャンプサイトに入る前に、村を散策する。夕方は、雪に覆われた山々に囲まれた湖でリラックスした夜を過ごす。

Day 07

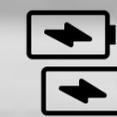
セオググでの夜は、山々の素晴らしい景色を眺めることができた。私たちはチェイルを経由してチャンディーガル平野に到達、デリーへと向かった。起伏のない土地、市街地への帰還である。最後のランチは、インド料理の強烈な香りとともに、絶品のスイーツを味わう。この味は、忘れられない記憶となるだろう。

 全世界で展開するドゥカティ・ドリームツアーの詳細を見る。

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



8.5" Wheels with
Inner Tube



Battery 7.8Ah
High Power



Up to 25km
of Autonomy

Imported and distributed by  **MT** Distribution
THINK COMPLETE

ヨーロッパ： 完璧な旅





現代の グランド・ツアー

17世紀初頭から19世紀の中頃まで、ヨーロッパの若い貴族の間では、新しい場所、言語、文化、生き方を発見するためのグランド・ツアーという大旅行が流行した。何ヶ月、ときには何年もかけて行うグランド・ツアーは、ヨーロッパが持つ偉大な芸術および文化の至宝を訪れるものだった。そして私にとっても、旅とは自分の地平を拡大するための手段である。移動の楽しさと、歴史文化の魅力を組み合わせる現代的なグランド・ツアーは、まさに私が求めていた旅の姿だった。



エンデューロ・ライダーでドゥカティスタ、探検家で夢想家でもあるアンドレア・ロッシの旅。



出発地は、フレンチ・リヴィエラの宝珠と呼ばれるアンティープ。数多くのアーティストたちに刺激を与えてきた町だ。透明な海、カラフルな中世の建築物、芳香を立ちのぼらせる地中海の灌木などが私を引き留めようとするが、マルチストラダ1260 Sグランド・ツアーに乗って再び走り出したいという気持ちがそれを上回る。波が左岸に砕け散る、カンヌへと続く道を守る。甘い生活に別れを告げ、リビエラを後にして、起伏に富んだ荒地へと足を踏み入れる。



すべての都市は、それぞれの風景、笑顔、匂いから成り立つ、彩り豊かなモザイクを提供している。

あらゆる束縛から解放され、国から国へと旅をする。これを形容できるのはたった一つの単語だけ。それは、「自由」である。

ヴェルドン溪谷を出発し、コルダロスやヨーロッパ最長の峠道コル・デ・ラ・ボネッテを通過してバーゼルへ。アルプスは用心深い見守り役のように、つねに私の道の上にそびえていた。険しい山々の雰囲気は、この地域に住む人たちの純朴さと見事に対比し、その温かさ強調しているようだ。道沿いで、また商店や市場で出会った人々はみな私を歓迎してくれる。各地の名物料理を試してみるのには、彼らの親切さへのお返しのようなものである。心も体も満足したら路上へと戻るが、マルチストラダのパニアに現地のおいしいお菓子を詰め込むことも忘れてはならない。





そびえる山、静かな川、
緑豊かな森などが、この
発見に満ちた旅を豊かに
してくれる。



スイスを横断してドイツに入ると、風景はまた変わる。私を取り囲むのは険しい山ではなく、緑豊かな自然と絵に描いたような村だ。「黒い森」と呼ばれるシュヴァルツヴァルトには、活気に満ちたコミュニティが点在する。そこを抜ける道のゆるやかな起伏と気持ちの良いカーブを走る私は、風景とともにマルチストラダ1260 S グランド・ツアーが奏でるエンジンの鼓動も楽しんでい。完璧な旅の友であるこのバイクは、どのような状況にも対応し、郊外ではパワフルかつ安全、市街地では軽量でクイック、オフロードでは俊敏かつ大胆に振る舞うことができる。

賑やかなミュンヘンで休憩を取ったら、スターサドルの山道をたどってイタリアに戻ろう。ヨーロッパの中心部をつなぐ私のグランド・ツアーは、5カ国の1,500km以上を走行して終了した。数え切れないほどの色と匂い、そして笑顔に出会ってきた。しかし何よりも記憶に残っているのは、境界なき旅の自由である。国境は、地図の上に引かれている線に過ぎないのだから。この古い大陸は、時代を超えて進化している。マルチストラダ1260 S グランド・ツアーとまったく同じように。



新型マルチストラダ1260 S グランド・
ツアーの詳細を見る。

未踏の道

ドゥカティのE-bike

エンデューロ、オールマウンテン、そしてアーバン。どのような環境でも、どのような道でも、ドゥカティ・スタイルを保証。
ライディング・プレジャー、優秀なハンドリングと走行性能により、どのようなルートでも最大限の安全性と楽しみをもたらす。



革新的なデザイン、自然なパフォーマンス。アルド・ドルディがデザインしたドゥカティE-bike(電動アシスト自転車)は、Thok Ebikesと共同開発した製品で、KPがライセンス生産を行っている。

ドゥカティE-bikeのラインナップに2つのニューモデルが追加され、さらに昨年にはエンデューロE-MTBであるMIG-RRも限定生産モデルとして発表された。後者はオーリンズ製サスペンション、電子制御式ギア、カーボンホイールなどを装備して、妥協のない最高のパフォーマンスを追及したモデルで、わずか50台が製造された(ただちに完売!)。標準モデルとして新登場し

たMIG-Sはスポーティな特性を備えたオールマウンテン・バイクで、あらゆる状況下で俊敏な走りと高性能を求める人々にとって完璧な選択肢となっている。スクランブラーの世界観に刺激を受けたクロスバイク、E-Scramblerは、最高のコンポーネントを使用し、都会の雑踏をスタイリッシュに走行するのに理想的なモデルである。

電動アシスト自転車の製造を専門とするイタリアのThok Ebikesが手がけたE-bike。

 [全モデルの詳細を見る。](#)



イノベーションの ペースメーカー

ドゥカティとランボルギーニのDNAには、「イノベーション」と「パフォーマンス」という2つの文字が組み込まれている。レーシング・テクノロジーでは常に限界を追求する一方で、近年では、設計およびエンジニアリングにおける豊富な経験を、マルチストラダやウルスといった究極のプロジェクトにも適用している。新しい走行環境は、車両ダイナミクスやテクノロジーに対するまったく新しいアプローチを生み出すきっかけとなり、「ワイルドな」イノベーションの時代の幕開けとなった。

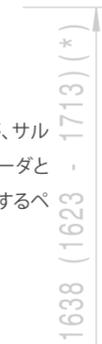
未来のオフロード・テクノロジーを搭載した2台の珠玉が、サルデーニャ島の荒地をゆく。ドゥカティ・マルチストラダとランボルギーニ・ウルスは、両社のイノベーションを牽引するペースメーカーとしての役割を果たしている。

ドゥカティ・エレクトロニック・サスペンション



インターフェイス経由で400を超えるパラメーターの組み合わせを選択することができるドゥカティ・エレクトロニック・サスペンションは、どのようなライディング条件でも理想的なセッティングを実現できる、実用的で直感的で、すばやい調整が可能なシステムである。

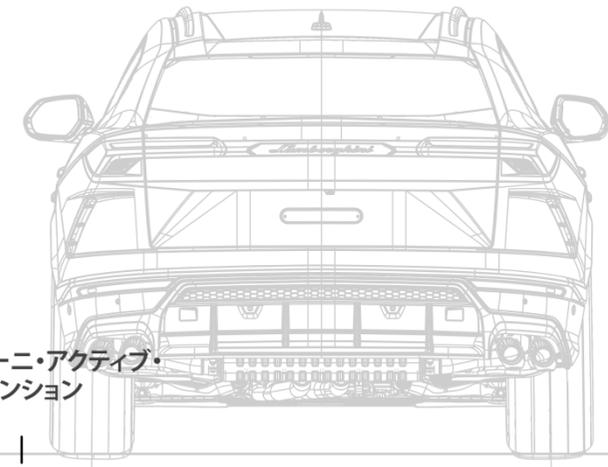
Multistrada & Urus



ランボルギーニ・アクティブ・エア・サスペンション



ランボルギーニ・ウルスのアダプティブ・エア・サスペンション・システムは路面や走行状況によって、またドライバーの好みに合わせて車高を調整することができる。センターコンソールに設置された専用コントローラー（タンブーロ）を経由して、ドライビング・モードを選択することができる。



オフロード性能を引き上げるため、つねに新しいコンセプトを追及し、テクノロジーをテストする。



ドゥカティ・スカイフック・システム



従来型のシステムと一線を画するスカイフック・システムは、ダイナミックなサスペンション挙動を継続的に制御することで、あたかも空中からフックで吊されたような走行感覚を実現し、安定性とバランスを向上させる。

ランボルギーニ・アクティブ・アンチロールバー・システム



ランボルギーニ・アクティブ・アンチロールバー・システムは、ロール角を制御するために、同軸に設置されたサスペンションを完全に切り離すことができるため、起伏の多い路面でも非常に優れた快適性をもたらす、カーブではより大きな横加速度を達成する。

最高のテクノロジーは、最も困難な挑戦から生まれる

ドゥカティ・ライディング・モード



最新世代のマルチストラダは、2010年に「4台のバイクを1台に」という有名なキャッチフレーズと共に市場に導入されたライディング・モードの最新バージョンを搭載する。「SPORT」モードは、限界をテストしたいエキスパート・ライダー向け。「TOURING」モードは最大の快適性を提供し、長距離走行を楽にしてくれる。「ENDURO」モードは理想的なオフロード性能を確保。「URBAN」モードは市街地走行やウエットコンディションで敏捷性と安全を実現する。



ランボルギーニ・ドライビング・モード



「STRADA」は運転のしやすさ、快適性、安全性を重視するモード。「SPORT」は敏捷性、反応性、運転の楽しさを追求する。「CORSA」は高い精度と最大のパフォーマンスを約束。「NEVE」は滑りやすい路面でも走りやすさと安全を実現。「TERRA」はオフロード環境において快適性と走りやすさ、トラクションを提供してくれる。「SABBIA」は砂地に最適なセッティングだ。最後の「EGO」モードでは、トラクション、サスペンション、ステアリング特性を、ドライバーの好みとニーズに合わせて車両ダイナミクスをカスタマイズできる。

イノベーションチェーンの頂点に君臨するマルチストラダとウルスは、パフォーマンスの限界線を押し広げ、新たな地平を切り開くモデルだ。



マルチストラダ・ファミリー全モデルの詳細を見る。

Multistrada & Urus

1638 (1623 - 1713) (*)

目的地を決め、 マルチストラーダ で走り出そう

マルチストラーダは、つねに人々に驚きをもたらしてきた。そして今回、4年間という長期保証が付属した4Everマルチストラーダが登場して、新たなマイルストーンを打ち立てた。ドゥカティでフィールド・クオリティ・マネージャーを務めるマルコ・パラディッシとサービス部門責任者のフランチェスコ・ペナツォに聞いた。

素材、テクノロジー、開発メソッドのたゆまぬ改善を続けて16年、マルチストラーダは素晴らしい旅の伴侶として、世界中で10万人を超えるドゥカティスタたちに選ばれてきた。

ドゥカティは、4Everマルチストラーダを市場に投入して、新たな地平を切り開く。このモデルは、ライダーに限りない自由と安心のライディング体験を提供する。

全モデルに走行距離制限なく4年保証を付帯。これは、このセグメントにおいて、信頼性の基準を再定義する重要なマイルストーンであり、ボルゴパニガーレおよび世界各地で働くドゥカティ従業員のプロフェッショナルリズムに立脚するサービスだ。

4Everマルチストラーダは、どのようにして実現したのですか？

私たちの作るバイクがどれだけ信頼性を向上してきたか、また私たちにとってドゥカティスタの期待にお応えすることがどれだけ重要か、皆さんにお知らせしたいと思ったのです。長年にわたり、当社はプロセス、技術そして試験方法を洗練させてきました。その目標も次第に野心的なものとなり、製品とサービスネットワークに巨大なリソースを投資してきました。

マルチストラーダのターゲット顧客とは？

ドゥカティに対して強い情熱を持っていると同時に、非常に合理的な考え方をするライダーです。



必要なのはただ一つ、 それは次の目的地を 決めること。

彼らはあらゆる環境下で、国境を越えて長距離を走るため、バイクの品質と信頼性に関して最高に厳しい人たちです。

彼らは、たとえどんな場所でも、傑出したサービスを求めます。

私たちのサプライヤーには、非常に高い品質基準が設定されており、つねにモニターを受けています。しかし、それぞれの市場には、文化や環境、使用方法などに関係する要因により、異なるニーズがあります。私たちはあらゆる環境、あらゆる天候、すべての路面、さまざまな標高において試験を繰り返しています。また、世界各地で同じサービスが提供できるように、技術面と人材面においてグローバルな投資を行っています。

マルチストラダの次の大きな変更点は何ですか？

まだ詳しくは申し上げられませんが、このバイクは「マルチ」という名を冠していますから、境界を押し広げて基準を再定義し、カテゴリーの枠に縛られない何かです。マルチストラダのDNA、私たちのプライドと喜び、そして存在理由とは、まさにすべてを実現するということにあるのです。



4Everマルチストラダが提供される国に関する詳細な最新情報は、ドゥカティ本社のウェブサイトをご確認ください。

コンフォートゾーンをさらに 拡大する、あらゆる方向に。



LOCMAN®
ITALY
PASSIONE ITALIANA



「スーパー視力」の開発



ドゥカティにとってのイノベーションとは、ライディング体験を高めるテクニカル・ソリューションを導入するだけに留まらない。バイクとライダーの間に存在する関係をさらに高めてゆくこともイノベーションなのだ。2003年以来、ドゥカティの公式ライディングスクールであるDREアカデミーで、世界中の何千人ものライダーをトレーニングしてきたのもその延長線上にある。ドゥカティ・ライディング・エクスペリエンスのマネージャーを務めるニコラ・アントネッリは、ジョルジオ・ガイデッチ教授との共同研究を開始した。その研究とは、教授の世界的な体験とアイ・トラッキング技術、そしてドゥカティのプロライダーからのアドバイスを取り入れ、真のDREスタイルで、スキルの構築と楽しみを組み合わせた新しい教育プログラムを開発するというものだ。

ガイデッチ教授、なぜ視覚を研究することが重要なのですか？

私たちが体を動かすとき、眼球は随意運動と不随意運動の2種類を行います。ところが圧倒的多数を占める不随意運動はサッカド、すなわち約0.1秒間続く盲目の瞬間を作り出します。私たちはこれを1秒あたり約2回体験しており、1日あたりに換算すると合計4時間の暗闇が発生しているのです。軽視できるとはいえ事実ですが、これを知っているのは専門家だけです。そして、マジシャンは、サッカドによる盲目の瞬間を利用してトリックを完成させます。



イタリアン・ヴェスティボロジー協会の会長であるジョルジオ・ガイデッチ教授は、熱心なドゥカティスタである。

ライダーのパフォーマンスと安全性のレベルを引き上げることは、ドゥカティの願いです。ライダーのスキルと意識レベルを向上させる最良の方法はトレーニングです。これにより、2つのホイールのメリットを十分に理解し、ライディング体験を心から楽しむことができます。

この科学と情熱の出会いにより、ライダーのパフォーマンスと安全性を向上させるためのトレーニングと研究のイニシアチブが生まれた。



モーターサイクルでこれを行うことが重要なのはなぜですか？

視覚面の情報収集力を高められれば、環境認識力も高めることができます。軌道を正確に辿ることができれば、パフォーマンスも向上します。私たちの研究によれば、プロのライダーは完璧な視覚戦略をほぼ瞬時に選択できるようです。同じルートを走行していても、プロのライダーはアマチュアに比べてはるかにサッカードの回数が少ないのです。



初期段階の科学的調査には、プロライダー、アマチュア、そしてライダー以外の人たちを含む、200人以上が対象として選ばれました。

本当に重要なことに視線を 合わせることを学ぶ。

視覚認知力を高めるために、目を鍛えることは可能ですか？

私たちの研究から得られたもっとも重要な結論の1つが、それに対する「はい」という答えです。もし、正しく教え、トレーニングを行うなら、プロフェッショナルではないライダーたちも能力を向上させ、選択的および一般的な注意力の両方を高めることができます。イタリアの高速道路警察隊と協力し、私たちはトレーニング・プログラムの定義につながる実験を行いました。モニターを使って行う10分から15分のトレーニングを2週間繰り返すだけで、サッカードの回数を半分に減らし、路上でのパフォーマンスを大幅に向上させることができます。

ドゥカティとのコラボレーションは、どの程度重要なのですか？

最初の利点は、もちろん科学的側面に関係しています。ドゥカティのおかげで、私たちの研究に喜んで協力してくれるプロやアマチュアのライダーが集まりました。そして、国際的な研究の最前線で、オール・イタリアンのチームが先導するというプライドも満足できました。長年のドゥカティ・ファンである私たちにとって、ドゥカティと共同研究できることは本当に貴重な体験です。



アイ・トラッキングの技術は、科学研究の世界では明確な結果が出ています。サーキット、オンロード、オフロードで行われるモータースポーツ関連のライディングコースに、この技術を使用することにより、最先端のトレーニングを実施することが可能になります。

テクニックをマスターし、バイクの周囲に気をつけること。これこそ、ライダーの安全に大きな差を生み出す2つの要素なのです。

DREの世界

オンロード、エンデューロ、サーキット：
さまざまな国で、
あらゆる路面で。

情熱は成長と拡大を続け、新しい道を切り開き、境界を打ち破る。革新的で楽しみに溢れたプログラムを活用してライディング・テクニックの向上を図るため2003年に立ち上げられたDREのコースは、現在では5つの大陸で提供されるまでに成長し、世界中のモーターサイクリストたちのパフォーマンスと安全向上に貢献している。サーキット、オンロード、オフロードの別を問わず、また米国、ヨーロッパ、極東などの開催地を問わず、DREコースへの参加は、プロフェッショナルなインストラクターから構成されるチーム、素晴らしいロケーション、最新のドゥカティ・モデルに試乗することができる機会などによって、忘れられない体験となっている。しかし何より、DREをユニークなものにしているのは、そこで得られる楽しみやスリリングな体験とともに、参加者がバイクと一体化し、大きなドゥカティ・ファミリーの一員である実感、情熱を共有する満足感である。

人々をドゥカティ・ライディング・エクスペリエンスへと駆り立てるのは、彼らの情熱である。目の前には、夢を生きるための道が限りなく広がっている。



ヨーロッパと米国で開催されるDREエンデューロ

一部の人々は、世界とはモーターサイクルに乗って旅する無限の道の集合体だと考えている。発見の楽しみを満喫し、他人がしない冒険を愛する、そんなライダーたちのためにこそ、DREエンデューロは存在する。ベッペ・グアリーニがコーディネートを行うDREエンデューロは、アドベンチ

ャー・ツーリングのテクニックとオフロード・ライディングの秘訣を教えるためのコースである。それと同時に、世界でもっとも魅力的な土地を巡る夢のような旅を楽しみ、マルチストラダに搭載されたテクノロジーと使い勝手の良さを追求することもできる。

状況や場所がどうであれ、
大事なことは発見を求めて
出発することだ。



DREインストラクターによる注意深い監督の下、大自然の中で、オフロード体験のテクニックを練習してマスターする。

人里離れて



雪に覆われた米国ロッキー山脈の頂上から、伝説的なスパ・フランコルシャンの森を経由し、オランダの干拓地の鏡のように広がる水平線まで。DREエンデューロが走る道には、新しい驚きの世界が待っている。アスファルト、砂、土、グラベルなどを走るDREエンデューロは、冒険、

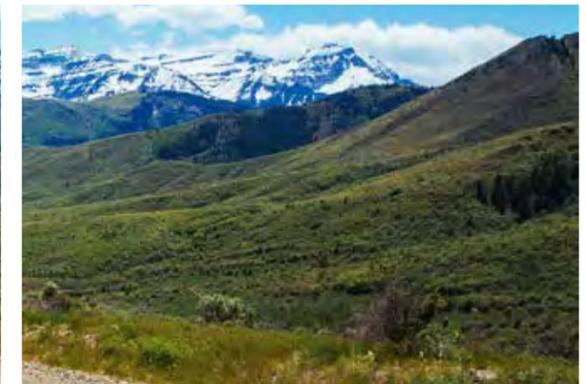
発見、自由に溢れている。使用するのはマルチストラダ・ファミリーで、インストラクターとして同行するのはプロのチーム、それを統括するのは冒険の達人であるベッペ・ガアリーニだ。障害物の克服、荒れた路面でのブレーキング、砂漠によく見られる不整地での走行。オフロード・ライディング



ライディングを楽しむことができると、バイクそのものを楽しむこともできる。ライダーとしての能力向上に取り組むと、バイクがあなたのライディングを引き上げてくれる。

グのテクニックを磨くと、バイクのコントロール能力が向上し、冒険の楽しさを引き上げることにつながる。しかし、それだけではない。オフロードでのテクニックが向上すると、オンロードでのライディングもうまくなる。

スコーピオン・ラリー・タイヤを装着するマルチストラダ・エンデューロ1260は、DREエンデューロの花形である。



マルチストラダ・エンデューロ1260の詳細を見る。

バイクとの一体化を目指すDREエンデューロの参加者は、マルチストラダが備える無限のポテンシャルを心ゆくまで楽しむことを学ぶ。このオールインワン・バイクは、長距離走行におけるパフォーマンス、快適性、使い勝手の良さの面で際立っている。完璧な旅のパートナーであり、どのような道であっても新しい発見のある場所へと導いてくれる。

DREエンデューロは、 アドベンチャーが始まる場所。 そして、冒険は決して終わらない。

DREエンデューロは、自信を持って走りたいビギナーも、さらに上を目指す経験豊富な冒険者たちも対象とする。



オフロードをゆくとき、荷重配分は決定的な重要性を持つ。DREエンデューロで、ライダーは完璧なバランスを維持することを目指す。



2020年に開催されるDREエンデューロ・アカデミーの全スケジュールを確認して予約する。

DREエンデューロに参加するためには、5つの大陸を横断する必要はない。指導内容は、グリップの低い路面でも自信を持ってバイクをコントロールしたいビギナーから、エキスパート・ライダーのテクニックを学びたい人たちまで、あらゆるレベルのライダーを対象としている。参加者は、経験に基づいて少人数

のグループに分けられたあと、DREインストラクターの監督下で実践的な練習やオフロード走行を重ね、正しいライディング・ポジションやトラクションの使い方などといった秘訣を学び、モーターサイクルの楽しさと自然の魅力を実感する体験を重ねる。

ロード・アカデミー： 思いのままに バイクをコントロール！

DREロードは、ライダーのテクニックを向上させ、バイクとの完璧な調和を実現することを目的としている。

初心者および経験豊富なエキスパート・ライダーの両方を受講対象とするDREロードは、実際のサーキットでドゥカティの新車に乗り、テクニックとライディング意識を磨くコースである。DREインストラクターによる指導の下、参加者はパドックエリアでスキルとコントロールの練習を重ね、続いて開催される長く楽しいサーキット・セッションでライディングがどのように改善したのかを実感することができる。DREロードはまた、3種類のDREコースのなかで唯一、先端的テクノロジーを搭載するディアベル、Xディアベル、マルチストラダ、モンスター、ハイパーモタード、スーパースポーツ、スクランブラー、ストリートファイターの最新モデルを試乗できる場でもある。



2020年に開催されるDREロード・アカデミーの全スケジュールを確認して予約する。



DREレーストラックを 寧波サーキットで開催

中国の寧波国際サーキットで行われたDREレーストラックでは、熱意と情熱がフルスロットルで発揮された。

中国東部に位置するこのサーキットには、アドレナリンの嵐が吹き荒れた。野心に溢れたレーサー志願者とドゥカティ・チャイナ・パニガーレ・カップの参加者は、寧波国際サーキットで、ダリオ・マルチェッティと彼の率いるDREレーストラック・インストラクターと顔を合わせた。彼らの目標は？サーキット走行のテクニックと秘訣を学ぶこと。近年、スピードへの情熱は中国において急速に盛り上がりを見せている。ドゥカティの人気もそれに連れて高まっており、サーキット走行に慣れ、類まれなドゥカティ・バイクの性能を引き出したいと、DREレーストラックに参加する受講者の数も増加の一途を辿っている。



DREレーストラック・チーム、世界でもっとも強い絆で結ばれたドゥカティ・コミュニティと出会う。



DREレーストラックでは、まずプロのアドバイスを聞いてコツを学ぶ……



……その後は、サーキットでの実践練習!

プロと同じように国際サーキットを走行する。

理論面のブリーフィングとドゥカティ・スーパーバイクを使った実地セッションにより、DREレーストラックの参加者はレーシング・スピリットを高め、コーナリング・スピードを引き上げ、加速性能をフル活用し、ライディングをスムーズにして最高のパフォーマンスを追求する。



DREレーストラックは、サーキット走行のスリルを求める人々に特化したDREエクスペリエンスである。



2020年に開催されるDREレーストラック・アカデミーの全スケジュールを確認して予約する。

A SPECIAL VERSION OF A SPECIAL BIKE



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

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

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



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





安全と楽しみ

DRE ROOKIE ACADEMY

モーターサイクル業界初の試みとして、ドゥカティは若いライダーに理想的なライディングの方法を教え、安全性を高めようとしている。



DREルーキーは、若年層ライダーおよび制限付き二輪免許のオーナーたちを念頭に設計された、新しいDREアカデミーのコースである。

技術的な要素を取り入れた教育プログラムを中心に開発されたDREルーキーは、実際のライダーが使う走りのコツを教え、安全で楽しくポテンシャルを発揮できるようにすることを目的としている。

DREルーキーは「セーフティ・プロジェクト」から誕生したもので、若者の間に責任感と安全なライディングを定着させるというドゥカティの取り組みを強調するものだ。

2020年、このコースは正式にDREカレンダーに加えられた。プロフェッショナルなDREアカデミーのインストラクターが、経験豊富なライダーであるアンドレア・ピリロの助言を受けながら、カリキュラムを調整し、テストを繰り返してきたプログラムを採用している。

これにより、理論と実践、トレーニングと楽しみを組み合わせたユニークで傑出したドゥカティ・ライディング・アカデミーが、若年層にも提供されるようになった。



YouTuber (ユーチューバー)であり、ドゥカティのブランド・アンバサダーを務めるアンドレア・ピリロが、DREルーキーについて語ってくれた。

DREルーキーのようなコースが、なぜ若いライダーたちにとって大事なのでしょう？

DREを受講すると、エンジンをかけてから降りるまで、モーターサイクルの仕組みを理解することができます。クラッチの使い方、とくにカーブでの正しいライディング・ポジションの作り方、ドゥカティに搭載される高度なエレクトロニクス・システムの活用法なども学びます。さらに、日常的な走行で遭遇する可能性がある危険な状況でどう対応するのかを練習することにより、危険を意識して走行できるようになります。

あなたのファンは、あなたのアクロバット走行が大好きです。ファンの方々に対して、安全性がつねに最重要であることを、どのようにして説明しますか？

成長するに従って、私たちは多くのことを学びます。かつて、私はプロテクターなどにまったく注意を払わず、ただ単にバイクが重くなるだけだと思っていました。しかし、今はそれがとても重要だと分かりましたので、バイクに乗るときは、バック・プロテクター、エルボーガード、ライディング用のグローブやパンツなどを必ず身につけています。安全とはまた、ライディングを場所と状況に合わせることであります。サーキットなどの管理された環境ではなく、公道を走るときは、路面により多くの注意を向けなければなりません。

バイクに初挑戦してみたいと思う人に、どのようなアドバイスをしますか？

モーターサイクルは、エモーショナルで素晴らしい世界を体験することができます。最初のアドバイスとしては「この世界にまず踏み出してください」ということです。少し危険だと思って躊躇している場合は、DREコースを受けてみれば、誰もが楽しく安全にライディングができることがわかります。



2020年に開催されるDREルーキー・アカデミーの全スケジュールを確認して予約する。

PLUG & RIDE



● Now Live

モンスター797、モンスター821、ハイパーモタード、スーパースポーツが待っています。あなたもDREを受講しませんか？



START

YOUR

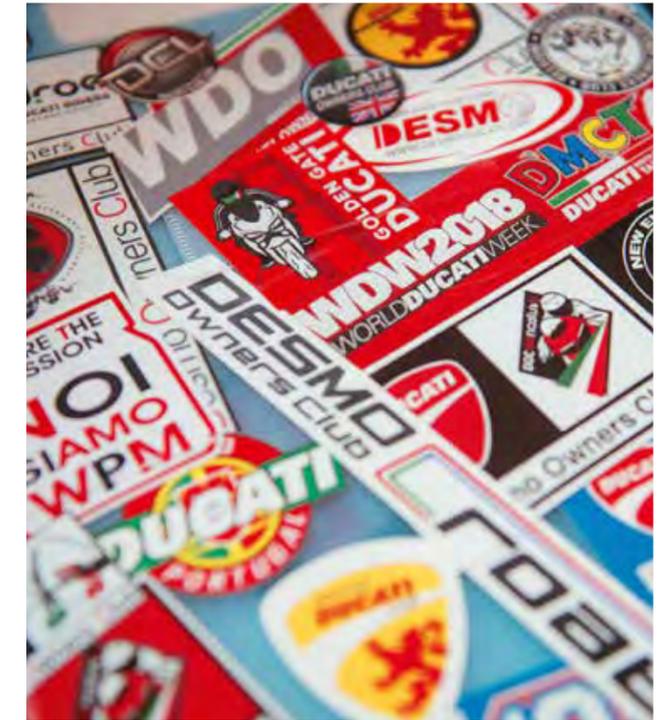
EVOLU-

TION



ドゥカティをこよなく 愛するファミリー

世界のあらゆる大陸に広がり、その数が250を超えるDOCは、ドゥカティの世界で情熱の火をともし続けている。ドゥカティスタが誇りとするミーティングと共有の場であるデスモ・オーナーズ・クラブは、特別な体験、新しい友情、この上ない楽しみ、そしてもちろん赤いバイクを中心とした集まりだ。レッドライン・マガジン最新号の発行にあたり、私たちは世界中で3万人を超える会員を代表して、5人のDOC会長(ザック、リサ、アンジェ、ヘルミナ、マティア)に話を聞いた。クラブがいかにか情熱の発信源となっているのか、なぜドゥカティのコミュニティが傑出しているのか、彼らの言葉に耳を傾けてみよう。



DOCをつなぐ

情熱よりもすばらしいものとは？ それを分かち合うこと！

DOCの体験のなかで、もっとも素晴らしいと思うのは、どんなことですか？

ザック_まさに「ファミリー」と表現できるドゥカティスタのつながりや協力関係、そして美しく芸術的なデザインを纏ったモーターサイクルに乗る楽しみです。

アンジェ_私にとってDOCとは、すべてのメンバーで情熱を共有することです！私たちはドゥカティに乗っているという理由で集まっていますので、ドゥカティスタに対する愛情を共有する人々となつたり、仲良くなりたいと思っています。メンバーは、家族のような存在です！

ヘルミナ_私と同じようなクレイジーな人間がいるなんて思いませんでした。ドゥカティ・クラブ・スロベニアのイベントに初めて参加したとき、そう思いました。それはドゥカティとの結婚式のようなもので、決して忘れることができません。



アンジェ・リチャードソン(ニュージーランドDOC)



ヘルミナ・ステルジャイ(ドゥカティ・クラブ・スロベニア)

アンジェ_私たちのチームは聡明でモチベーションが高く才能豊かなツアーディレクターやイベント・オーガナイザーたちから構成されており、ニュージーランドに住むドゥカティスタたちの基準となっています。チーム・スピリット、誠実さ、情熱のすばらしい実例でもあります。



あなたのDOCは、何が特別ですか？

リサ_私が所属するDOCは1年前にできたばかりですが、さまざまなメンバーがいます。私たちは、メンバー同士、そしてメンバーが乗るドゥカティを尊敬しています。

ザック_メンバーの寛容さとサポートですね。北カリフォルニアの大自然は、リラックスして自然を探求するツアーでも、エキサイティングなグラウンドキャニオンでの走行でも、実に素晴らしい背景を提供してくれます。

マティア_DOCはすべてが特別な存在で、それぞれユニークな特徴を備えています。フレンドリーな雰囲気、旅への思い、そしてドゥカティへの情熱によって私たちは集っています。

マティア・ゴッツォ (DOCロヴィーゴ)



ドゥカティ・ファミリーの一員であることを実感するのは、どのようなときですか？

リサ_世界中でコミュニティを作るため、DOCはつねに宣伝を行い、新しいクラブの設立を推奨しています。私たちはドゥカティの素晴らしいバイクを愛しており、同じ情熱を持つ人々と会い、話したいという気持ちを持っています。

アンジェ_DOC NZの会長として、アイデアやストーリー、機会を提供してくれる、DOC本部のサポートに感謝しています。彼らには、つねに「ファミリー」の一員として大事にしてもらえる姿勢を感じることができます！

ヘルミナ_もっとも熱狂的なドゥカティスタが集う、ワールド・プレジデント・ミーティングは素晴らしいですね。ワールド・ドゥカティ・ウィークは、私たちにとって聖地巡礼のようなものです！

ザック・ベーコン (サクラメントDOC)



リサ・ベネット (ノーステキサスDOC)

最後に伺います。
なぜドゥカティなのですか？

ヘルミナ_最初に買ったバイクがモンスターで、これこそが私のバイクだと思いました。それから最初に気に入ったスポーツバイクは999、恋に落ちたのは1098でした。ドゥカティは私の世界を変えてくれました。

ザック_あなたも、ドゥカティのバイクを見たり、音を聞いたりしたことがあるでしょう？それが理由ですよ！ドゥカティのエグゾースト・サウンドを聞くだけで満足感を感じるんです。それは、私の中の何かを刺激し、一旦それを感じてしまったら、そこから逃れることはできなくなります。

リサ_素晴らしいバイクだからという理由だけではありません。ライダーやエンスージアストたちの世界的なコミュニティの存在は、この素晴らしいブランドの世界に大きな意味をもたらしています。

アンジェ_ドゥカティは、高度なクラブトマンシップ、洗練された品質、超一流のパフォーマンス、類まれなスタイルという伝統を持っているからです。

マティア_ドゥカティが1番だからです。他のバイクを所有したことはありませんし、その気もないです。ドゥカティは、私の心に訴えかけてきます。ドゥカティを購入するという行為とは、バイクだけでなくその世界を手に入れるということなんです！



DOCイベントカレンダーを表示して、最寄りのクラブを見つける。



UPRISER

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

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



**OWN
THE
STORY**

**MULTI-DIRECTION
WHEELIES**



**PATENTED OMNI-WHEEL
TECHNOLOGY**



**LED HEADLIGHTS &
REAL SUSPENSION**



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



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

ファビオ・ タリオーニ

現代の 天才

2020年は、ファビオ・タリオーニ生誕100年の節目。ドゥカティの歴史と技術面の進化において、最初の明確な道標を打ち立てたデザイナーだ。タリオーニはエンジニアだが、ボルゴパニガーレの技術者とともに、モーターサイクル業界全体に刺激を与え続けるアイデアを生み出したビジョンの男でもある。彼の並外れた直感は、この世界に大きな貢献を果たしている。量と質の両面で数多くの貴重な遺産を残したファビオ・タリオーニは、もはや実在の人物というよりは伝説的な存在に近い。



1954~ 1962

「快進撃の始まり」 ファビオ・タリオーニ

1953年、イタリアは経済の爆発的な発展に向けて走り始めていた。この時期、「メイド・イン・イタリア」は世界の注目と興味を集め始めていた。国の管理下で5年を過ぎたドゥカティは、いまこそ未来に革命を起こす時だと判断した。ドゥカティは、1926年にドゥカティ三兄弟が創立した会社の直系であるドゥカティ・エレットロテクニカと、モーターサイクルおよび関連製品の製造に特化するドゥカティ・メカニカの2社に分割された。

ドゥカティ・メカニカの新社長に就任したジュゼッペ・モンターノは明確なビジョンを持って会社の経営に乗りだし、サーキットと公道の両方で勝つためのモーターサイクルの開発を開始した。チェカート社とモンディアル社で経験を積んだ若き天才技術者、ファビオ・タリオーニに目を付けたのも彼だった。

タリオーニは昔ながらのエンジニアだった。彼が技術面で参考にしたものは、高い信頼性を誇る英国製バイクと、レース界のスター的存在であったモトグツツイであった。才能豊かでありながら野



心的でもあったこの若きデザイナーは、新たなチャンスをつえ、モンターノの要請に応じて半年間の無給労働も受け入れた。

タリオーニが最初に手がけたドゥカティはグラン・スポーツ100マリアンナ。当時盛んだったミラノ・ターラントやモトジーロ・ディタリアなどの長距離レースで勝利を収め、ドゥカティの名前を一般に広めるといった1つの目的のために作られたレーシングバイクである。

マリアンナ100はすばらしい躍進を遂げ、1955年のモトジーロではモデナのライダーであるジャンニ・デリ・アントーニが活躍。同年のミラノ・ターラント・レースでは100クラスにアルベルト・ガンド

マリアンナと125デスモの輝かしい成功により、ドゥカティ・ブランドは大きな注目を集めた。

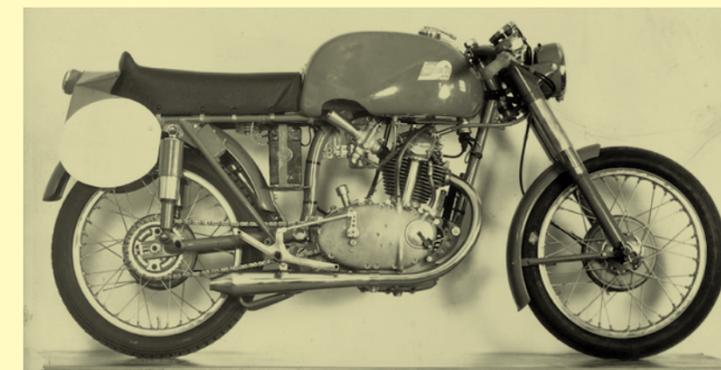


タルタリーニとモネッティの偉業は、ドゥカティの世界的販売ネットワーク開発の基盤となった。

ツシが、125クラスにはジュリアーノ・マーギが出場し、マーギが総合優勝を飾った。マリアンナは、後に数多くの勝利を手にするプロジェクトや製品のベースとなった。その1例がグランプリ125で、初期モデルはダブルシャフトを採用していたが、後にトリプルシャフトのデスモ仕様に変更。これはデスモドロミック・バルブ・コントロール・システムを搭載した最初のドゥカティとなった。ジャンニ・デリ・アントーニが走らせた125デスモは、1956年のスウェーデンGPを初参戦で制覇。ライバルを超える圧倒的なポテンシャルを見せつけた。



ファビオ・タリオーニがドゥカティで生み出した最初のバイク、グラン・スポーツ100マリアンナ。



1957年、タリオーニはマリアンナから刺激を受けたロードモデルである100スポーツおよび125スポーツを開発。またドゥカティ175は世界一周を果たした初のバイクとなった。この偉業を達成したのはドゥカティ・チームのオフィシ

ャルライダーのレオポルド・タルタリーニと、彼の幼馴染みだったジョルジオ・モネッティ。この2人組は、ボローニャで製造されるドゥカティの信頼性を世界に向けて証明し、新しいビジネス・チャンスを生み出した。

その後、1958年に発表された175アメリカーノ、そして米国の輸入業者であったジョー・バーリナーの要請によって開発され1962年に誕生した250スクランブラーが続いた。

サーキットでの成功 に全世界が注目

1963~ 1969

単気筒から二気筒へ

その後、60年代と70年代が到来する。イタリアを含めて全世界を巻き込んだ大小さまざまな革命の中、天才タリオ二のモーターサイクルはドゥカティ・ブランドの拡大に貢献したが、とくに海外では大きな成功を収めていた。ドゥカティとジョー・バーリナーの関係はより深くなり、クラシックなアメリカン・クルーザーに刺激を受けた大型バイクであるアポロの試作品も完成する。

アポロはプロトタイプから先へは進まなかったが、L型エンジンを搭載する初の4気筒ドゥカティとして歴史に名を残している。タリオ二は数年後に、このモーターサイクルをベースにしてレース用の500GPと公道用の750GTを製作した。

2気筒エンジンに移行する前に、タリオ二は単気筒の中排気量および大排気量車のアップデートも行った。1965年にはパワフルな250マッハ1と250ダイアナ



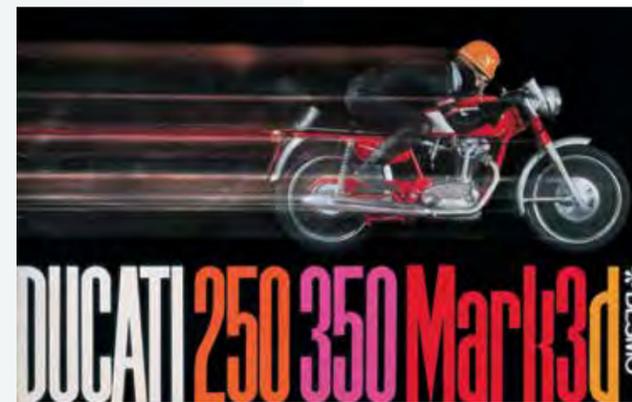
アポロのエンジンは、後にドゥカティのトレードマークとなるL型2気筒を予感させる。

を発表。1967年には「ワイドケース」と称される単気筒エンジンを採用した新ファミリーを発表。これらは以前レース用バイクにのみ使われていたデスモドロミック・タイミングシステムを搭載していた。このニューモデルは、250および350ccのマーク3Dから構成されていた。「D」の略号はもちろんデスモの意。天才の証を各所に見てとることができる。これらのバイクは、フェアリングとレーシング・エグゾーストを装着すれば、ただちにレース用バイクに変身した。このように「非公式」ではあったが、ドゥカティは再び選手権のセンターステージへと戻ってきた。その製品は多くは、



米国での成功を受け、スクランブラーはイタリアでも、あらゆる世代のシンボルとなった。

若いライダーたちにも手が届くものであったので、イタリアで開催された各選手権、およびモデナ、チェゼナティコ、リミニおよびリッチョーネの市街地サーキット



デスモドロミック・システムを搭載するマーク3Dに乗り、多くのライダーがレースの世界へと進出した。

で行われた伝説的なシリーズであるモト・テンポラーダ・ローマニョーラには、数多くのライダーが参戦した。

この時期は、躍進の時代でもあった。新しいトレンド、ライフスタイル、ニーズが、米国や英国から発

信されていた。また、ジーンズ、抗議運動、ビートルズ、ローリング・ストーンズの時代でもあった。若者を惹きつけるため、ドゥカティはスクランブラーをイタリア市場に投入し、1962バージョンではワイドケースの250、350、450ccエンジンを搭載した。

この判断は大きな成功となって実を結び、スクランブラーはドゥカティ・モーターサイクルの中で最大のアイコンとなった。「イーgerライダー」のように生きたいと思うファンにとってのシンボルになり、より大きな自由と自己表現を求める世代に訴求した。

湧き出るアイデアと ブランドの成長

1970~ 1976

L型2気筒は、レースから公道へ



200ミッレ・ミリア・ディ・イモラで750 GTを駆るポール・スマート

単気筒モデルで成功を収めたファビオ・タリオニは、その優れた技術開発能力をさらに開化させてゆく。その頃、モーターサイクル・エンスージアストの間では、日本製の大型バイクが新しい基準となりつつあった。単気筒モデルは、どれだけパワフルであっても充分ではなかったのだ。日本製のマルチシリンダー・モデルと競うため、タリオニは1970年2月、サーキットと公道の両方に使う事のできる新しいエンジンの設計に取りかかる。

このようにして500 GPが誕生した。このモデルは、L型2気筒エンジンを搭載したドゥカティ・レー

シングバイクの長い栄光の歴史における第一章であり、ボルゴパニガーレで行われる研究開発がいまだに基礎とする存在だ。500 GPは、将来的に発表される生産型エンジンの研究用として使われることになるが、シリンダーあたり4バルブの先進的な仕様やデスモドロミック・タイミングもテストされていた。それは、サーキットにおいても、アゴスティーニが在籍するMVが強さを発揮していた時代に、興味深い結果を残すことになる。タリオニは、ドゥカティの経営陣とL型2気筒工

ンジンに注力することで合意し、排気量750ccのロードバイクの開発に取り組み始める。

こうして誕生したのが750GTである。これはドゥカティ最初の750cc大型バイクであり、1972年にはデスモドロミック・システムを採用して、「ヨーロッパのデイトナ」として知られるようになる200ミッレ・ミリア・ディ・イモラの初戦に参加した。

200ミッレ・ミリア・ディ・イモラは、記憶に残るレースとなった。レース前の3週間で、タリオニの右腕であったフランコ・ファルネは、4人のライダーのために7台のバイクを急遽用意した。4人の中には、つねにタリオニの味方であった無敵のブルーノ・スパッジャーリ、直前でスカウトした若き英国人ライダー、ポール・スマートもいた。そして4月23日、ア

デスモの夢が現実に

ゴスティーニと750ccのMVアグスタが圧倒的有利との下馬評の中、ドゥカティはスターティングラインに並んだ。そして驚いたことに、優勝をさらったのはこのボルゴパニガーレのチームだったのだ。

レースは完全勝利だった。スパッジャーリとスマートはアゴスティーニを抜き去り、大差をつけた。2人のドゥカティ・ライダーは8万5千人のファンの前で勝利を手にし、モーターサイクルの歴史の1ページを作った。これは、デスモドロミック・システムを初搭載したL型2気筒エンジンの、大きな意義を持った初勝利となった。

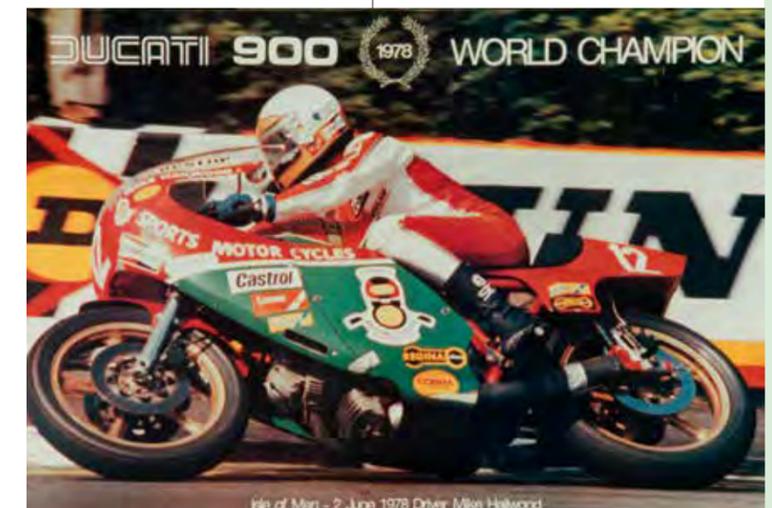
この優勝は、ドゥカティが製造するロードバイクの販売台数を大きく押し上げた。1973年には、ドゥカティのデスモ・スーパースポーツ・ツインとして初の公道走行車、750スーパースポーツ・デスモの製造が開始された。しかし、ドゥカティはレースへの参戦を一時休止し、その役割をモーターサイクル界の2人の天才、ジョルジオ・ネポティとリノ・カラッキに託す。1967年、彼らはNCR(ネポティ・カラッキ・レーシング)というチームを創立。これは腕利きのメカニックを結集したドリームチームで、1973年にはドゥカティの社外レース部門へと成長。耐久レースとスピードレースの両方にドゥカティで参戦した。

ファビオ・タリオニ、ブルーノ・スパッジャーリ、ポール・スマート

ドゥカティ工場から数マイルしか離れていないワークショップを本拠地としたNCRチームは、モンジュイック24時間耐久レースで3勝(1973、1975、1980)をマークするなど、市販車ベースのバイクを使ったイタリアおよびヨーロッパ選手権で数多くの勝利を収める。しかし最大の勝利は1978年のツーリスト・トロフィーである。



レースから10年間にわたって遠ざかっていたマイク・ヘイルウッドが、ドゥカティNCR 900に乗ってマン島シニアTTを制したのだ。



ヘイルウッドの優勝は、ボルゴパニガーレで製造されるL型2気筒エンジンの名を世界に知らしめた。

1977~ 1985

グランド・フィナーレ：パンタ からトレリス・フレームへ

ドゥカティにおけるキャリアの最終期、タリオーニはL型2気筒エンジンの性能向上に力を注いでいた。より軽量で、より高性能なバイクを作り上げようとしていたのだ。彼が描いていたソリューションとは、公道用とレース用のバイク両方に、従来のモデルが採用していたクラシックなダブルクレードルよりもさらに軽量なフレームを使うというものだ。

このようにして1978年に登場したのが、彼の以前の作品とは根本的に異なるバイク、ドゥカティ500パンタである。エンジンはラ

バー製のコグドベルト駆動となり、大幅な軽量化を実現して、よりスムーズでリニアなパワー・デリバリーを特徴としていた。フレームは、モリブデン鋼管を使うトレリス構造のおかげで、信じられないほど軽量であった。

しかし、タリオーニの創造的な作品は、ただちにドゥカティスタによって受け入れられたわけではなかった。500パンタは、それまでの伝統的なドゥカティのスタイルとは大きく異なっていたか

らだ。しかし、1981年に発表された、市販車のパンタをベースとする初のレーシングバイク、ドゥカティ600 TT2は、モーターサイクルファンの中で絶賛される。きわめて軽量で高性能な600 TT2は、TT2カテゴリーで圧倒的な強さを発揮した。英国人ライダーであるトニー・ラッターは、マン島TTで4連勝を収めたほどである。

1984年には、カテゴリーを上げてTT1/F1 選手権に参戦。ドゥカティ600 TT2は、750 TT1/F1へ



完璧なデザインと新しいデスモドロミック・タイミング：パンタのエンジンは、アイコンとなったドゥカティL型2気筒エンジンの先駆けである。



600 TT2を走らせるトニー・ラッター

現代スーパー バイクの誕生

世界中のサーキットで記憶に残る勝利を収めたスター、750 F1は、ファビオ・タリオーニがドゥカティのためにデザインした最後の傑作モデルだ。



と進化した。このレーシングマシンは、1984年から1986年の間に無敵を誇り、バルセロナ、ラグナ・セカ、デイトナ、ミサノで優勝をさらった。

タリオーニが手がけたモーターサイクルが選手権を制するのは、それが最後だった。1985年、ドゥカティがカジバ・グループに買収されると、最初のL型2気筒エンジンの時代は終焉を迎えることになる。会社が新しく力を入れたのは新設計されたドゥカティ851で、このモデルは、タリオーニの弟子にあたるマッシモ・ボルディとジャンルイジ・メンゴリが手がけた水冷4バルブのデスモクワトロ・エンジンを搭載していた。このエンジン・レイアウトは、現在製造されている数多くのドゥカティ製L型2気筒エンジンに採用されている。

1954年に始まり、30年間にわたって続いたキャリアにおいて、ファビオ・タリオーニは幾多のすばらしい数の勝利を手にし、大きな脚光を浴びた。会社の運命を託されて招聘された彼は、貴重な遺産と、さまざまなアイデアやプロジェクトを世に残した。それらはブランドの歴史に貢献し、2001年に彼が逝去した後も、ドゥカティの未来を形作っている。

Mr. Milestone

私たちは、新型パニガーレ V4 25°アニバーサリー916を受け取りに来たフォギーにインタビューして、彼の経歴について話を聞くことができた。

Mr.マイルストーン



「フォギー」という愛称で知られるカール・ジョージ・フォガティは、スーパーバイク世界選手権(SBK)でもっとも大きな成功を収めたライダーの1人だ。ドゥカティ在籍時、彼は55勝を挙げ、世界タイトルを4度手中に収めた(1994年、1995年、1998年、1999年)。

当時、あなたと916が歴史を作り上げているという意識はありましたか？

ドゥカティ916でレースに出ているときは、歴史が作られているところか、なにか特別なことが起きているという気持ちはまったくありませんでした。私たちは勝つことだけを考えていました。当たり前だと思われるかも知れませんが、実際にそうだったのです。各レースで全力を尽くし、シーズン全体のことよりも、つねに次の一戦に集中するという感じでした。

しかし、いま振り返ってみると、2つの名前(カール・フォガティとドゥカティ916)がモータースポーツの世界でアイコンになり、世界のレーシング・コミュニティで重要なポジションを占めるようになったことは理解しています。本当に誇りに思っています。正直なところ、レースに勝つことだけが、すべてだとは思っていません。アイコンとなるためには、際立ったキャラクターと献身的な努力が必要なのです。歴史は才能を見いだしますが、違いを生み出すのは努力なんです。

あなたがとくに語っておきたい、916との記憶に残る瞬間はありますか？

このバイクとの関係において、思い出すと思わず笑顔になってしまう、2つの瞬間がありますね。最初は、ドニントンのガレージで初めて目にしたとき。サーキットを走らせるには、あまりに美しいと思いました。接触させたり、クラッシュさせたりするのが怖くなったくらいです。その頃の動画を見ると、916はエイリアンか、まったく新しい何かに思えるくらい、他のバイクからは際立った存在

でした。一部のジャーナリストは、エンジンよりもデザインに予算を使ったんじゃないかと言っていました。それで大丈夫なのか、って。

でも、レースの結果がその答えを明確に示していました。916の強さはその美だけではありませんでした。記憶に残っている2番目の瞬間は、1994年にフィリップ・アイランドでフィニッシュラインを通過したときです。エンジンの奏でる音楽を楽しみながら、世界の頂点に立った瞬間です。心臓の鼓動が激しくなって、思わず笑みがこぼれました。



「やあ、久しぶりだね相棒！」



走らせてみるのが 待ち遠しい

新型パニガーレV4 25°アニバーサリオ916を見たとき、どう思いました？



あれからもう25年も経ったのかと思いましたがね！

冗談はさておき、パニガーレV4 25°アニバーサリオ916には圧倒されました。素晴らしいスタイルですね。これは、ドゥカティの最新モデルですが、1番のゼッケンとフォギーのロゴ、そしてマグネシウム・ホイールのカラーは当時のままです。

しかしこのバイクは、圧倒的サウンドを奏でるV4エンジンからシャシまで、斬新なスペシャルパーツを採用しています。走らせてみるのが待ち遠しいですよ。偉大な美しいバイクです。

 [パニガーレ V4 25°アニバーサリオ 916の詳細を見る。](#)



最初にスペイン。次にMoto2からMotoGPへと昇格。彼のレース人生は、もっぱら故郷から遠く離れた所で展開してきたが、スコット・レディングにとって英国はつねに大事な役割を果たしてきた。

ロックス魂

グロスターシャー出身の彼は、2008年6月22日、英国GPの125ccクラスを制し、全カテゴリーを通じて史上最年少のウィナーとなったとき、まだ15歳だった。11年後、彼は2019年のベネツツ・ブリティッシュ・スーパーバイク選手権のチャンピオンとなったが、これも英国が舞台となった。レディングが再び世界のステージに戻ってこようとしている。Aruba.it Racing - Ducatiチームと契約を交わし、同じ国のチームメイトであるチャズ・デイビスとともに2020年のスーパーバイク世界選手権(SBK)に参戦するのだ。

「マッド・キング」 万歳



スコット、あなたは2019年にBSB選手権参戦のため英国に戻ってきたわけですが、どんな年でしたか？

BSB選手権で走ったことはなかったし、サーキットの8割は初めて走るコースなので、大きな挑戦でありプレッシャーも大きかったですね。いい意味でのプレッシャーでしたが。

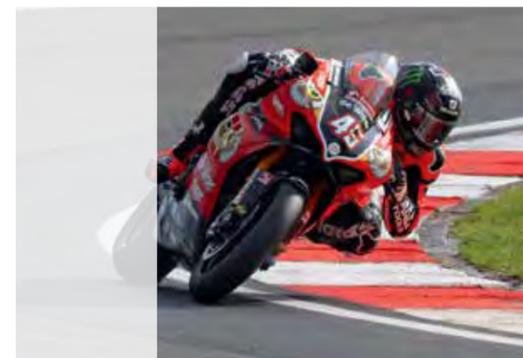
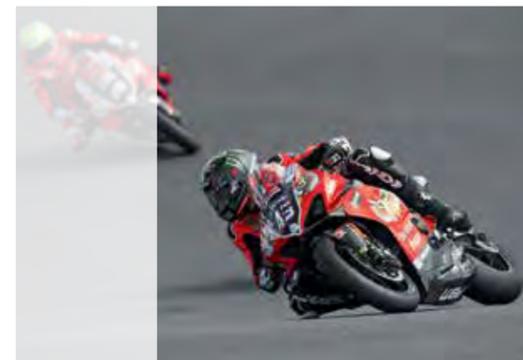
誰よりも速く走ることができ、チームの雰囲気も、マシンも最高でした。それらの結果として、タイトルを手にしたのです。本音を言えば、キャリアのもっと早い段階で達成すべきだったと思います。

ある意味、驚きの連続でした。イギリスに戻り、ファンの声援を感じながら、またエレクトロニクスに頼らずに走るのがこんなに楽しいとは思っていませんでした。MotoGPでの長い年月を経て再びスーパーバイクに乗ると、昔ながらのレースに戻ってきたような気がして、本当に楽しむことができました。

今がキャリアの頂点！



たかがロック、されどロック



BSBパニガーレV4 Rの感触はどうでしたか？

テストした瞬間に、これは優勝できるマシンだと感じました。非常に良いフィーリングでした。BSBのコースでいちばん乗りやすいマシンとは言えないかもしれませんが、僕にとっては勝つポテンシャルがあることが重要でしたから。

未来について話しましょう。今年はドゥカティコルセに在籍してSBKを戦うわけですが、この先は何を見据えていますか？

目標は、世界タイトルを獲得することです。簡単ではないことは分かっていますし、2019年には確かにいろんなことが起きました。でも勝てるチャンスがあると信じていますし、そうでなかったらドゥカティのオファーは受けませんでした。

僕はまだ26歳で、コンディションも万全で、キャリアの頂点にあると思います。ドゥカティとArubaチームのサポートがあれば、最初の年からチャンピオンにチャレンジする価値はあると思います。

チームメイトのチャズ・デイビスにメッセージはありますか？

小さい頃、チャズと私はミニモト選手権でいっしょに走っていたんですよ。とても仲が良くて。知り合いが在籍しているチームに加わることは、素晴らしいことです。彼は、謙虚だし、あらゆる面で良い人ですから。

僕だけでなく、チーム全体にとっても、チャズにとっても強みになると思います。彼へのメッセージは、一緒に全力を尽くしてシーズンを戦おう、ということですね。

レオン・キャミヤがバルニ・レーシングのマシンに乗りますから、来季はドゥカティに乗る英国人ライダーが3人になりますね。

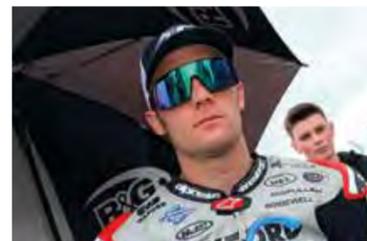
これは、とくにマシンの開発面で、ドゥカティにとっては有利だと思います。素晴らしいライダーであれば、パニガーレの戦闘力を引き上げることができるはず。レオンと過ごす時間も増えるでしょう。各ライダー用に異なるマシンを作るのではなく、全員が共有する1つのパッケージを目指すことが重要です。全員で良い仕事をすれば、3人のうち1人はタイトルを獲得できると思います。

あなたは情熱的なドゥカティスタの声援を受けるでしょうね。どんな気分ですか？

僕がレースをする理由の1つは、ファンの声援に応えるためです。結局のところ、レースはエンターテインメントであり、それが人々が見に来る理由です。サーキットの中でも外でも楽しを提供したいですし、それができるのは僕の個性で強みだと考えています。ドゥカティを応援してくれる世界中の、そして特にイタリア

のファンのためにも、良い結果を出したいですね。

僕みたいなライダーが一人位いても、ファンの人たちは喜んでくれると思います。良い年にして、素晴らしい結果を残し、サーキットの外でもたくさん楽しみたいですね。

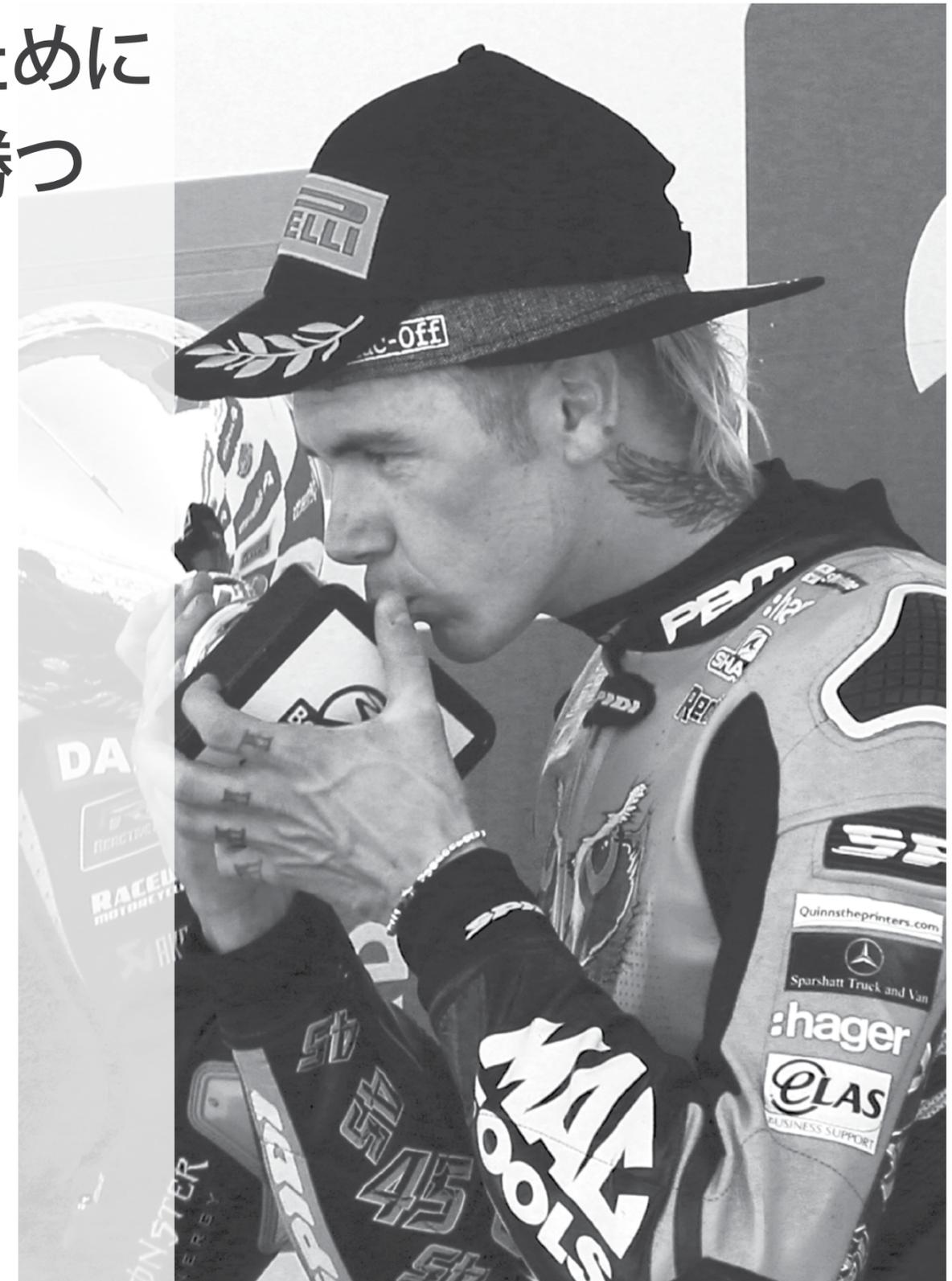


2019年の
BSBトップ3
スコット・レディング、
ジョシュ・ブルックス、
トミー・ブライドウェル



Aruba.it Racing - Ducati
チームの詳細を見る。

ファンの ために 勝つ





Pochoer[®]

Model Kits



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.



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

1299 PANIGALE S



**DIABLO
ROSSO™ CORSA II**



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



Ducati Superbike, 1299 Panigale S Anniversario

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

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



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



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

ドラゴンの年

ドゥカティ・チャイナ・パニガーレ・カップは、中国で初めて開催される公式ドゥカティ・ワンメイク・レース・シリーズだ。ここでは、ドゥカティ・レッドの旗と中国の赤い国旗が、同時に掲げられた。

ボルゴパニガーレと中国という2つの世界がこれほど近くなったことは、いまだかつてなかった。急成長を遂げている情熱と熱狂的なコミュニティ。中国は、ドゥカティのレースの歴史における新しい舞台となりそうだ。ドゥカティ・チャイナ・パニガーレ・カップ (DCPC) は、ドゥカティによる中国初のワンメイク・レースであり、現地のドゥカティ・ライダーにユニークな体験を提供するために立ち上げられた野心的プロジェクトだ。彼らは、他に類を見ないドゥカティDNAが生み出すアドレナリンを体験しながら、プロフェッショナルなレーサーの気分を味わうことができる。

杜卡迪中国超级杯挑战赛：挑战激情

俯下身于贴近油箱，双手握住车把的瞬间，
间感受着一车合一的热情，信任，与坚
毅。“来吧，我们一同征战”



松开离合的瞬间，一场场的赛道练习，
一次次的培训，瞬间闪现在你的眼前

16人のライダー、4つのサーキット、8つのラウンド。2019年のDCPCは、エキサイティングな素晴らしいシリーズとなり、情熱、スピード、闘争心に満ちていた。

初開催されたドゥカティ・チャイナ・パニガーレ・カップは、2019年の3月から10月にかけて開催された。まずは、一流のインストラクターを揃えた特別なDREレーストラックのセッションからイベントが始まった。そこにはDREレーストラックのテクニカル・ディレクター兼ドゥカティ・ライダーズ・スクールのマネージャーであるダリオ・マルケッティや、インストラクターでドゥカティのオフィシャル・テストライダーでもあるアレッサンドロ・ヴァリアも顔を揃えた。

セッションの目標は、これからDCPCを走るライダーたちにサーキット走行の秘訣とテクニックを伝授し、959パニガーレのポテンシャルを最大に引き出してもらうことだ。16人の参加者は、ドゥカティの公式レーシングスーツとSUOMY製ヘルメットを着用し、専用のカラーリングを纏い、ピレリ製レーシングタイヤ、アクラポヴィッチ製エグゾーストなどを装備した959パニガーレのスペシャルバージョンを走らせた。

ドゥカティ・チャイナとランキング・レーシング・モータースポーツ社(天津)が共同運営したDCPCラウンドの4戦は、FIA中国F4選手権やパン・デルタ・スーパー・レーシング・フェスティバルといった主要なモータースポーツ・イベントと一緒に開催されたため、多くの観客がこのレースを見守った。レースの参加者は、本物のプロレーサー気分を楽しむことが可能だ。レース中には、メカニックが1対1のパーソナライズされたテクニカルサポートを提供し、レース後には世界選手権さながらのデブリーフィングが行われ、素晴らしいホスピタリティ・サービスも提供された。

記念すべき2019 DCPCチャンピオンの座を手にしたのは、**Mr. Ye Jiayu**だ。僅差の2位は、唯一の女性ライダーである**Ms. Jia Tianshuang**となった。



整装待发之时，万众瞩目的目光如炬
坚定信念就待发车灯亮起

你我亦敌亦友，争锋相对之下是彼此惺惺相惜



DCPCは中国モータースポーツの発展に大きく貢献し、現地のドゥカティスタに一生に一度の体験を提供した。

初年度が成功を収めたことで、22人のアマチュア・ライダーを集める2020年のチャイナ・パニガレ・カップの準備が進行中である。

2019年版との相違点は、チームの参戦が認められることだ。したがって、ライダーは個人とチームの別を問わず、同じ高品質パッケージ、すなわちレース仕様の959パニガレ、ドゥカティのレーシング・スーツ、出走準備やテクニカル・パフォーマンス分析といったオフィシャル・テクニカルサポート、そして各人の好みに合わせて柔軟性を持たせたレース中のホスピタリティ・サービスなどが提供される。

ドゥカティ・チャイナ・パニガレ・カップは、中国におけるモータースポーツ開発の重要なステップであり、未来を見据えた挑戦でもある。ドゥカティ・チャイナのゼネラル・マネージャーであるファブリツィオ・カツオーリは、2019年におけるDCPCの成功について、次のようにコメントしている。「今回開催されたパニガレ・カップは、ライダーたちが示した笑顔とスポーツマンシップに、そのすべてが集約されています。サーキットではライバルとして、そしてガレージでは友人として触れあえることは、ボルゴパニガレで生まれ、中国をはじめとする世界各地のファンに浸透している、真のドゥカティ・スピリットに基づくものです」

2020ドゥカティ・チャイナ・パニガレ・カップに関する詳細は、ウェブサイト (www.ducatichina.cn) から入手可能。

其实，每个人都可以成为赛车手
点燃属于你的赛道时刻



スピードに すべてを捧げる

レーサーとしての人生

頂点を極めるには、時間が掛かる。スピードの世界で実績を重ね、時計との戦いで勝利をおさめてきたアスリートであるドミニク・パリシ(アルペンスキー・レーサー)とアンドレア・ドヴィツィオーゾの2人も、それをよく理解している。彼らにとって、“一瞬”の違いが勝利と敗退を分ける。しかしそれは、何時間、何週間、何ヶ月にもわたる厳しい鍛錬と入念な準備の上にある“一瞬”なのだ。時計を横目で見ながら走り、つねに最高のパフォーマンスを追求することは、スキーヤーにとってもモーターサイクリストにとっても大事である。この2人のスターはまったく異なるタイプではあるが、この貴重なダブルインタビューで分かるとおり、驚くほど似通った人生を歩いている。

あなたとスピードとの関係を教えてください。

ドミニク 子供の頃からスキーは得意で、つねに最高のスピードを追求

してきました。やがて、若いアスリートとしてスピード競技で自分のスキルを測るようになったのです。ダウンヒル・スキーに向いていると分かったのはそのときです。

アンドレア - モータースポーツは極限のスピードを追い求めるものですが、私にとって究極の感覚とは、マシンとの間に存在する関係です。マシンの限界を引き出して一体となる感覚を実現するのは、ただ単にスピードを追求するのとは少し違うんです。

速さを実現するのはどんな気分ですか？

ドミニク - 時間の追い込みかたを理解していないとできませんね。勝つことは、異なる要素の組み合わせの結果なんです。純粋にスピードも大事ですが、戦略やコースなども関係するし……勝利を収めることができれば、つまり他人を上回ることが

できたら、その満足感は言葉では表せないですね。

アンドレア - 他の人々よりもよい結果を出すというのは、特別なことです。自分が優れているという気持ちになります。それは極限的な感情で、素晴らしいと同時にクレイジーでもあります。その気持ちはパフォーマンス面におけるモチベーションとなり、自分が持っている能力のすべてを引き出す助けとなります。

怖いと思ったことはありますか？

ドミニク - いや、一度もないですね。とはいえ、スロープと他のアスリートたちをつねに尊重しないとダメですね。

アンドレア - つねに思っています。しかしアスリートの人生に恐怖はつきものだと思いますし、きちんと管理ができれば、それはミスを避けるため役立ちます。

細部への 注意

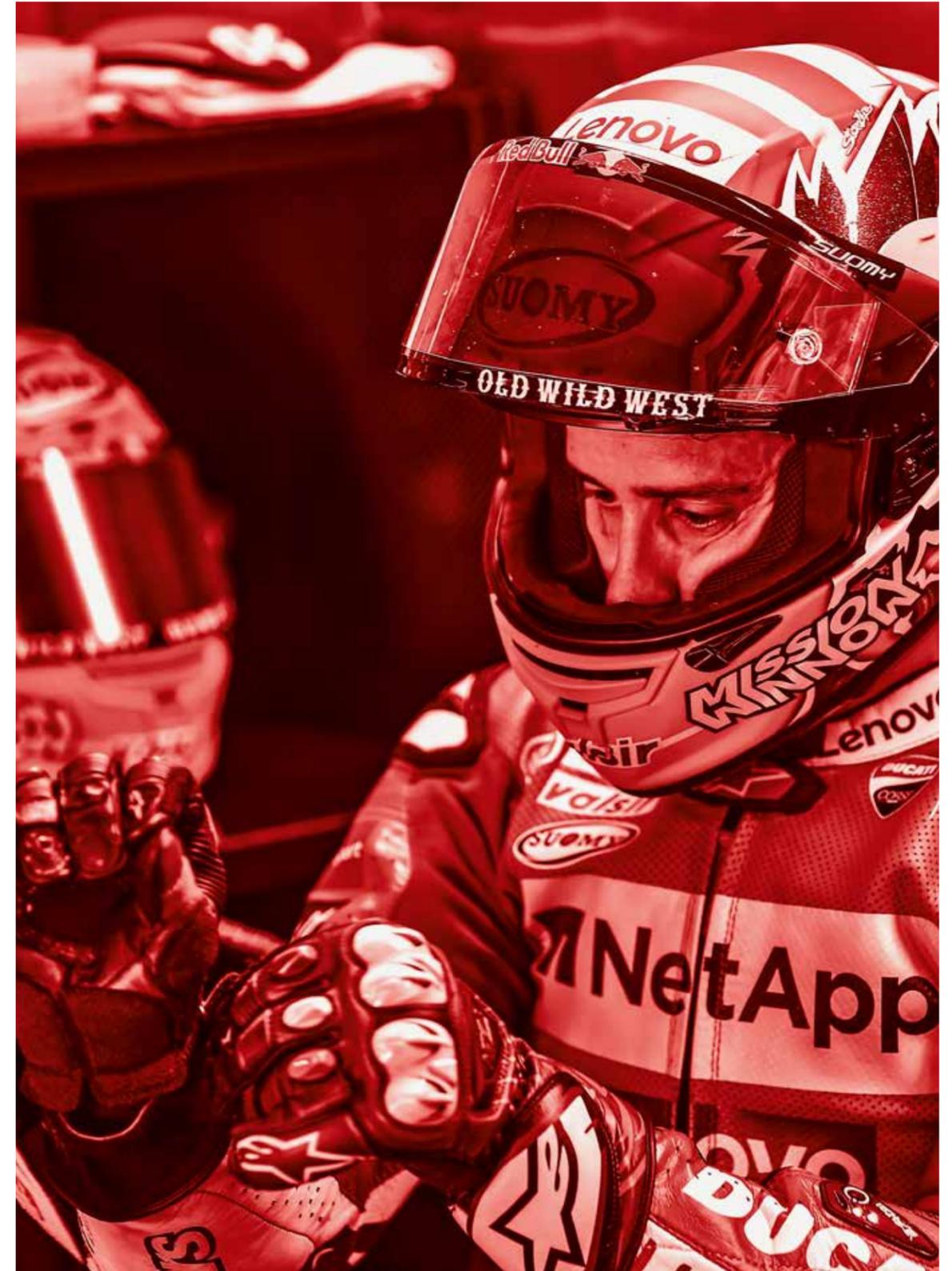


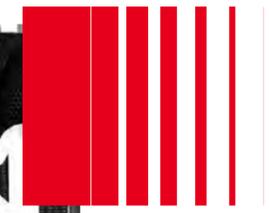
自分が競技で使うものに関して、どれくらい注意を払いますか？

ドミニク - 道具は基本です。私とともに行動してサポートしてくれるプロと一緒に手入れをします。滑るのは私ですが、彼は私の信頼できる「メカニック」なんです。道具や装備に自信が持てないと、限界を超えることはできません。

アンドレア - きわめて用心深くチェックします。注意を怠らないで、絶対的な完璧を目指します。私はライダーとして経験を積み重ねるうちに、たとえそれがマシンであろうと、アバレルやプロテクターであろうと、特性を理解して使いこなすことが、大きな差を生むことを学んできました。

33歳のアンドレア・ドヴィツィオーゾは、ドゥカティ・コルセに在籍してMotoGP世界選手権に参戦した過去7シーズンで、通算1,400ポイントを超える得点を獲得している。





限界を求めて

レース以外では、どんな分野を追求していますか？

ドミニク - 自分のバンドといっしょにステージに出る事です。音楽を作ることは、気分転換になるし、楽しい体験です。ステージ上で必要となるのは、レースとはまた違ったパフォーマンスですが。結局のところ、人生とは自分が関わること、自らが行うことに関するパフォーマンスの問題だと思います。



アンドレア - 自分の内面です。私は一生をかけて、肉体的にも精神的にも自分を高めることに力を注いできました。自宅で始めた仕事の最後の仕上げがレースです。レースに備えるには、つねに最高のコンディションを保っていなければなりません。



30歳のドミニク・パリスは、ワールドカップとスーパーGワールドカップにおいて16勝、27回の表彰台を獲得している。



バイクのカラーとデザインについて

完璧さの追求には、ドゥカティ・スタイルのユニークで紛れもないラインとトーンも含まれる。

THAT SHADE OF RED



アンドレア・フェラレージ
ドゥカティ・スタイル・センター・
ディレクター

モデナ出身の航空エンジニア、アンドレア・フェラレージは、2005年以來ドゥカティが製造する全モデルの形状とカラーを監督してきた。

色の力とは、どういうものですか？ それは何に由来するのでしょうか？

色ほど訴求力があるものは、なかなか他にありません。色とは、物体が放つ光線を受けた人体の視覚が再構成したものですから、実際には存在しないのです。主観的な認知に起因するものですが、色は普遍的な意味を持つようになってきました。私たちが目指すのは2つのゴール、すなわち注意を惹き、差別化を行うということです。

だからドゥカティ・カラーはレッドなのですか？

国際的なモーターサイクル・レーシングの初期段階において、すでにレッドはイタリアのチームカラーでしたが、ドゥカティがそれを正式に採用したのは80年代に入ってからです。やや空白期間はありましたが、このブランドの歴史がレースと深く関わっている以上、レッドとドゥカティの結びつきは必然でした。現在、レッドは、ドゥカティのバイクが備えるもっとも特徴的な要素の1つとなっています。

ドゥカティ・レッドは他の赤とどう違うのですか？

情熱的であざやか、そして他とはっきり一線を画するレッドです。注意を惹きたいと思う人に理想的ですね。また、「極限まで削減する」という理念に完璧にマッチし、ドゥカティ・スタイルを規定する6原則にも従っています。すなわち、正統さ、シンプルさ、コンパクトさ、独自性、官能性、スポーティさを実感させるものです。

それぞれのバイクの独自の個性を保つために、ドゥカティ・レッドはどのように使用されていますか？

市販モデルに関して、ドゥカティ・レッドは一切の変更が許されません。しかし、さまざまな要素で遊ぶことができます。コンポーネントもその重要な要素です。バイクによっては、塗装パーツが少ないものもあります。たとえば、モンスターはタンクだけがレッドですが、逆にパニガーレは全体が塗装されており、その面積も広がっています。カラー面積の広さの違いも、それ自体がバリエーションですね。カラーの組み合わせも、レッドの多様性を生みます。レッドをブラックと組み合わせた場合、グレイと組み合わせた場合、さらには多様なコンポーネントに使われる素材の特殊な処理と組み合わせた場合では、もちろん印象が違ってきます。それからグラフィックの使い方、ローワー・フェアリングやアンダー・カウルに使う差し色なども関係してきますね。

色の魔術



個性的でありながらも普遍的

色は触覚の一部



見て触れるエモーション

バイクのデザイナーにとって、カラーは出発点ですか終着点ですか？

両方です。バイクをデザインするときは、最初のラフスケッチもカラーで作ります。デザイナーが選ぶ色は、提案の中の重要な一要素なのです。スタイルの開発プロセスの最終段階は、いわゆる「カラー&トリム」フェイズです。ここでバイクのカラーに関する最終決定が下されるのです。

カラーに関し、どのようなテストや管理が実施されていますか？

組立の前に、私たちのスタッフは分光光度計を使用して、塗装されたすべてのコンポーネントの赤の色調を測定し、ドゥカティ・レッドの基準サンプルどおりになっているか確認します。バイクが組み上がったら全体のチェックを行い、各コンポーネント間の色調の差異が、許容されている誤差範囲に収まっているか再度確認します。

レッド以外の色は、どのようにして採用されるのですか？ オリジナルから、どれくらい逸脱することを許容しているのですか？

申し上げたとおり、デザイナーはスケッチ段階でそのバイクにぴったりのカラーを想定しているものです。それはレッドではない可能性もあり、たとえばマルチストラダ1200の場合はホワイトでした。デザ

イナーの選んだ色が、クラシックなドゥカティ・レッドによるボディと、ブラック・ホイールの組み合わせというケースも多いですね。人気のあるもう1つの組み合わせとしては、ホワイトのボディにレッドのホイールというものがあります。最近では、スーパースポーツのカラースキームであるマットグレイにレッドのホイールも人気です。いずれにせよカラーとは、デザイナーの直感と市場の意見によって最終的に決められるのです。

ドゥカティのバイクに、もっと使いたい色はありますか？

現在はファッショナブルとされていませんが、イエローは歴史あるドゥカティのカラーです。スクランブラー・ファミリーはこれをうまく使っており、私もある程度は満足していますが、もっと復活して欲しいですね。レッド以外に1つカラーを選ぶとしたら、イエローですね。

ドゥカティとレッド



レースのために誕生
お互いを補完

レッド・エッセンスは、新型パニガーレV2のキャッチフレーズです。マッスルでコンパクトなこのバイクは、シンプルなデザイン、大胆なプロフィール、そしてパワーを、ドゥカティ・スーパーバイクならではのエレガンスなスタイルに組み合わせた美しさを特徴としています。

超一流のメカニズムが、大型の“ダブル”フェアリングの下に隠されています。洗練されたモノコック・フレームを包み込むようにゆるやかにカーブし、伝統のドゥカティ・レッドを纏っています。



 [新型パニガーレV2の詳細を見る。](#)

ライダーを守る第二の赤い肌



ドゥカティ・レーシング: エモーショナルなデザインが進化。

スタイリッシュ、高い安全性、サーキット走行における高度な機能性。



ドゥカティ・オンライン・ストアで、レーシングスーツを含むアパレル・コレクションを見る。

最高の機能性と動きやすさ。

ドゥカティ・レーシング・アパレルは、サーキットで最高レベルの実用性と快適性を実現するようデザインされている。洗練された、軽量で耐久性の高い素材を使用したレーシングスーツは、

最先端の機能性も提供する。プロテクターを含むあらゆるディテールに注意を払った造形は、ライダーの身体にぴったりとフィットし、安全性とパフォーマンスを強化する。



**「Ducati SuMisura」でレーシング
スーツをカスタマイズする。**

「Ducati SuMisura」コンフィギュレーターを使用すれば、ライダーの個性を反映した専用のスーツを作ることができる。ウェブサイトに接続し、好みのレザーを選択し、必要に応じてカスタマイズする。

カスタマイズした図面を最寄りのディーラーに渡せば、あとは「テーラーメイド」のレザーアパレルが出来上がってくるのを待つだけだ。



 www.ducatisumisura.comを
チェック。

「Ducati SuMisura」コンフィギュレーターでは、レザースーツに加えて、Ducati Corse Carbon 2ヘルメットのカスタマイズもできる。

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



Ducati Eyewear

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

**NEW
DUCATI
COLLECTION.
EXCLUSIVELY
AVAILABLE AT
PITTAROSSO.**



Official Partner



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

マッシモ・ヴィネツリ

視覚的なインパクトと 知的なエレガンス

マッシモ・ヴィネツリは、20世紀最高のグラフィック・デザイナーであり、間違いなく現代史でもっとも重要なデザイナーの1人である。ニューヨークの地下鉄マップを作成し、ノル、ポルトローナ・フラウ、アメリカン航空、ベネトン、ブルーミングデール、フォード、IBMなどのブランド・アイデンティティ戦略に関わったマッシモは、ドゥカティ・モーター・ホールディングの歴史における重要な時期においても大きな貢献を果たしている。

1996年、ドゥカティは自社の国際的価値に気を配るようになり、特別なプロジェクトを開始した。経営方針の変化、916やモンスターといった記念碑的モデルの立ち上げ、そしてスーパーバイク選手権における成功などにより、新しい意識が目覚め、世界的にも視認度が高まったのだ。

この進化を完全なものにするため、ブランディングの面においても変化が求められた。ブランドバリューの

定義と育成、それに明快なブランド・ステートメント作成の必要性に迫られたドゥカティは、マッシモ・ヴィネツリと連絡を取り、「ビジュアル・アイデンティフィケーション・プログラム（視覚的認識プログラム）」と呼ばれるものを作成した。



マッシモとドゥカティ

認識されるようになるために

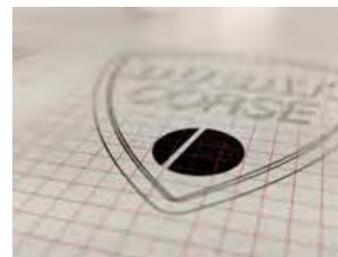
一貫性のあるビジュアル・コンテンツを開発する。



スタイルをシンボルに変える

ビジュアル・アイデンティティは、「マニュアル」ではなく「プログラム」として定義されたという事実は、多くのことを物語っている。ブランドを定義するこの活動は、ドゥカティにとってのスタート地点であり、ゴールではなかった。

成長軌道に乗り、国際的なポジショニングを確保したいという願望を持ったドゥカティは、「ドゥカティのアイデンティティが与えるインパクトの強さは、これから開発しようとしている一貫性のあるビジュアル・コミュニケーションに直接関係している」ことを理解していた。



宣言

グローバルでありながらもイタリア的。現代的でありながらも時代に色褪せない。



新しいグラフィック・シンボル

こうして1996年に新しいドゥカティ・ブランドが誕生した。現代的でありながらも時代を超越しており、イタリアの伝統にしっかりと根ざした総合的な企業イメージが打ち出されたのだ。

ドゥカティ・グラフィックス・オフィスと共同開発した新しいロゴは、1998年に生産された全モデルから採用された。この新しいロゴは、1970年の450デスモをはじめとする珠玉のオートバイからインスピレーションを受けたもので、1972年のイモラで勝利を手にする750スポーツがまどっていたモダンな文字を想起させる。深い意味を持ち、ダイナミックな「D」の意匠は、人気のあったダイアナ、デイトナ、そして60年代のマッハなどに描かれたクラシックなドゥカティ・イーグルから取られた。



進化を加速

ドゥカティでは、つねに進化が続いている。しかし、マッシモがデザインしたイメージ革命の一部はいまだに生き続けている。具体的にはロゴタイプ分野であるが、スタイルのアイデンティティをきわめて重要な資産として捉え、細心の注意を払うというドゥカティの姿勢にも、彼の教えが活かされている。



マッシュモとニューヨーク・シティ

ニューヨーク・シティ、
1970年

正しく行えば、
永遠に使える。

ミニマリストで
パワフル

1960年代、マッシュモ・ヴィネッリは国際的なグラフィック・デザインの近代化において主要な存在となっており、彼が設立したユニマーク・インターナショナルは、モダニストの方法論を広く採用して注目を浴びた。

同僚でパートナーのボブ・ノールダとともに、ニューヨークの交通システム全体に適用されるグラフィック・イメージの作成に取り組んだ2年後の1972年、ヴィネッリは有名なニューヨークの地下鉄マップを完成する。各路線が色分けされ、駅が○で表示される抽象的な路線図である。

このマップはヴィネッリの最高傑作とされており、ニューヨーク現代美術館 (MoMA) の永久展示品となっているほか、数多くの美術館が所蔵している。



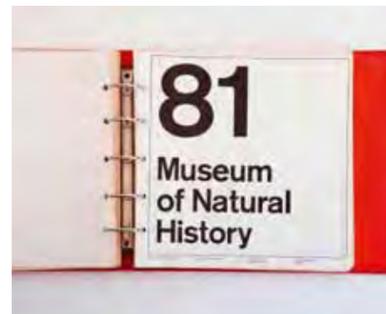
純粹でシンプルな
コード

決して眠らない デザイン。

時代を超越した
インスピレーション

この地下鉄マップは、分かりやすいフォーマット、明確な情報、理論的なスペース配分、斬新な地理的表現が高く評価され、当時のデザイナーから絶賛された。

このマップの美しさは、複雑なものを1つのまとめるという側面において、現在でも人々の創造性に影響を与え続けている。そして、ニューヨークに足を踏み入れるとき、彼が地下鉄マップで使用したグラフィック・システムが、この巨大都市にどれだけ大きな影響を与えているかを思い知らずにはられない。1970年のマップは、現在ではもう使われてはいないが、真のデザイン・プロジェクトがそうであるように、ヴィネッリの足跡はニューヨークにしっかりと残っている。



次のページからは、そのニューヨークをドゥカティ・ディアベルで旅する記事が掲載されている。





彼女は、本能に導かれて未知の世界へと向かってゆく。唯一確かなことは、そこに幸せがあるということだけだ……

夜が明けようとしている。モーターサイクルに跨った女が、まだ見えないが、あることはわかっている地平線を目指して、ブルックリン・ブリッジを走り抜ける。ディアベル1260 Sに乗って走り出した私を、上空から見たらそう思われるだろう、と私は想像した。頭上にそびえる鉄の桁は、一定間隔で光を放ち、私を囲い込もうとしているようだ。この圧倒的な構造物の網目からは強烈な光が照りつけ、路面を金色へと変える。私を外へと導いてくれる黄金の道。私の背後には、暗い鋼とガラスで作られたマンハッタンの摩天楼がそびえる。私はこの街が好きだけれど、この街の囚人になることはない。かつて、通りを走って「島」の突き当たりまで行ったことがある。空はつねに遠すぎて、地平線は存在しないように思えた。私はディアベルのハンドルを握る手に力を込め、スロットルを開け、歯を食いしばって息を止め、ダンボに到着した。ここからの眺めは独特である。ハドソン川の反対側から見る混沌のマンハッタンが、これほどすばらしい眺めだとは思わなかった。しばらく走るのを忘れて見とれてしまう。別の視点から見たら、この眺めはどう変わるのだろうか。

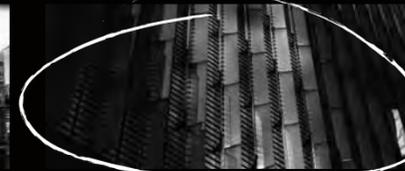
独占画像と動画付きのデジタルバージョンは、ドゥカティ・ウェブサイトから視聴可能。

「The Way Out. New York oltre Manhattan. Fugain sella a una Ducati」(Skira Editore刊)より転載。文：ジュリエッタ・コッツィ、写真：マルコ・カンペリ。

ニューヨーク マンハッタンを超えて。 ディアベル1260 Sを 走らせる。



04 vintage



05 modern



06 NYC

07 futurism

08



streets



09 blocks

Redline



10 subways

Magazine



11 movement



12 13 14

suspension



Redline

stillness



15 ladders



16

17

18 bridges



78 90 67

skylines 09 87



05 09 89 78



78 90 67

1260 S 09 87



78 90 67

Madison Ave 09 87



perspective



04 stability

04 wires



04

route

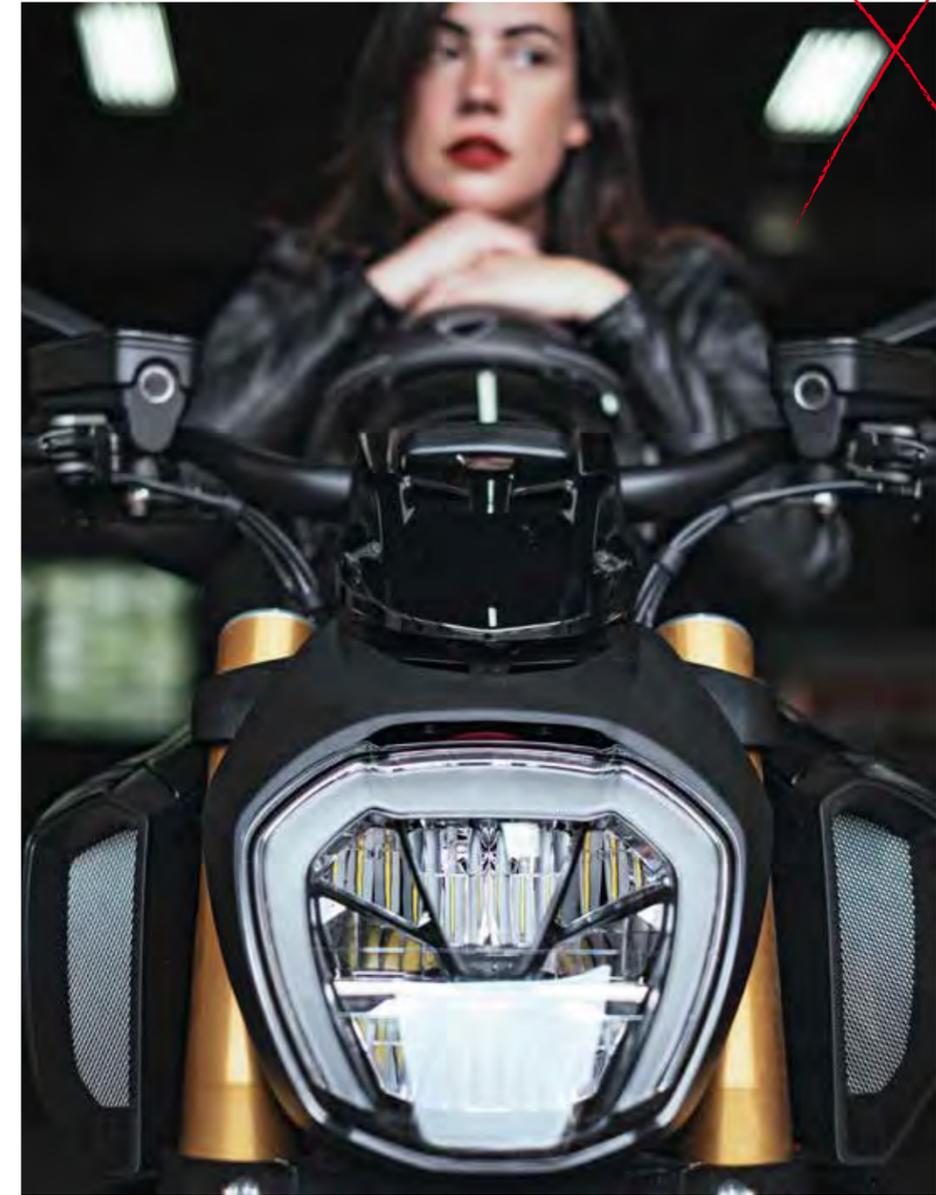
私はバイクを止め、上から見下ろした自分をもう一度想像してみる。数えきれない民族が共存し、170の異なる言語が飛び交い、1日のなかに四季がある街、それが「ニューヨーク・シティ」。



ディアベルは、混沌としたニューヨークの市街地でも夢のように乗りやすい。私とディアベルは、安定したペースで走り、猫のようにしなやかに障害物を避け、予期せぬ状況に対応する。日差しは強く、アスファルトを焼き付けている。ハーレムを通過して州境を越えると、ビルの輪郭は一瞬でリヤビュー・ミラーから消え去る。私を取り囲むのは、空に向かって伸びる力強い存在。それはマンハッタンのビルではなく、古い巨木である。

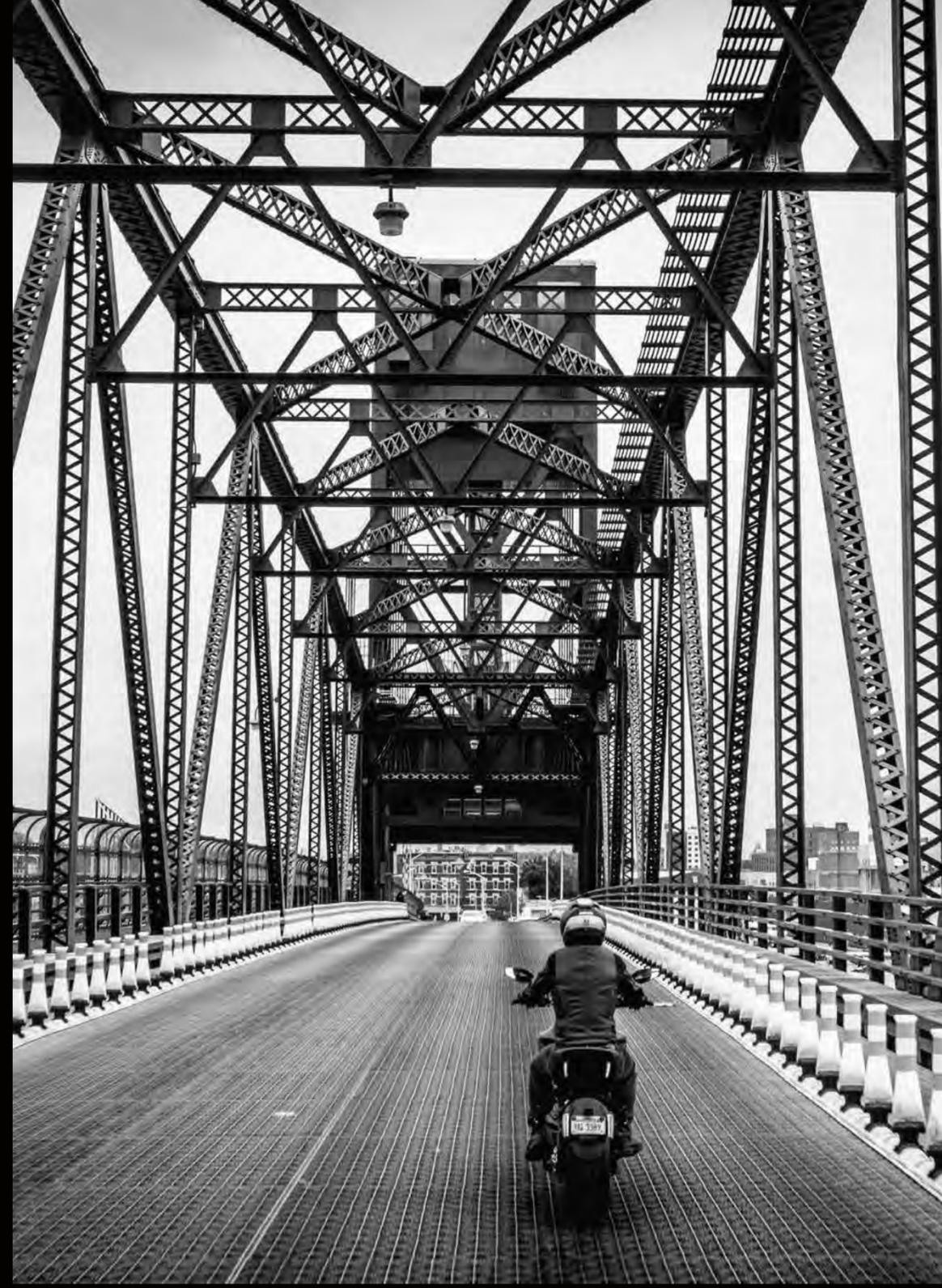
ライディングのペースは速くなるが、思考は鈍くなっていく。私はライディングのことだけを考え、その喜びを一瞬ごとに噛みしめる。私の目の前には、緑の海藻を浮かべた海が無限に広がっている。私は走り続ける。自分との競争はまだ続いているが、1つ変わったことがある。私はもう、何かから逃げようとはしていない。そこに地平線は見えているのだから。

俊敏、ダイナミック、そしてパワフルなバイクを走らせる喜び。



このモーターサイクルは、私をワクワクさせる最高の相棒だ。

過去15年間、この大都市の真ん中で文化の革命が起こってきた。既存の価値がひっくり返され、過去の象徴がすべて変化した。それは、私の革命が、マンハッタンからの逃げ道となっている、ハドソン川に架かるあの橋を走っているときに始まったのと同じように。





3つ星のディアベル



最高の才能は、最高のモーターサイクルを選ぶ。モデナの中心地にあるミシュラン3つ星レストラン、オステリア・フランチェスカーナのオーナー兼シェフであるポットゥーラ氏は情熱的なバイカーである。ドゥカティ・エクセレンスを求める彼のお気に入り、革新的なデザインを持つディアベル1260 S。

彼が生み出す料理のユニークさや独自性にも似て、マッシモ・ポットゥーラのディアベル1260 S は本物の芸術作品といえる。

大胆なレッド、 シェフのサイン入り。



ポットゥーラのDNAには、故郷愛とバイクへの情熱、そして「メイド・イン・イタリア」へのこだわりが組み込まれている。彼がドゥカティを選んだ理由もまさにそれだ。ドゥカティのバイクが備える大胆なスタイル、入念なりサーチ、クリエイティブな企業文化は、彼自身のダイナミックな性格と重なる。マッシモ・ポットゥーラが走らせるのは、ドゥカティ・スタイル・センターと協力して作り上げたディアベル1260 Sのカスタムバージョンである。ブラックのフレームを使い、レッドに塗装されたタンクには、お気に入りの楽曲「Lady Day」の文字が描かれ、シートにはサインを刺繍、シートエンドにはミシュランの星を配している。



レッド・フレームにブラック・ホイールを組み合わせた「ドゥカティ・レッド」バージョンも用意されたディアベル1260 Sの詳細を見る。



閃きか狂気か

デザイナーとして仕事をするためには、創造性と合理性、直感と熟考のバランスを取らなければなりません。これは、自分の中の二重人格を引き出す精神的な作業です。こうして、2つの世界が融合します。



創造的プロセスには、合理性と狂気間の微妙なバランスを伴います。ドゥカティ・スタイル・センターに在籍し、ストリートファイターV4のデザイナー兼クリエイターであるジェレミー・ファラウドへのインタビュー。彼が生み出したスーパーネイキッドであるストリートファイターV4は、史上もっともクレイジーな“悪役”、ジョーカーから刺激を受けている。

デザイナーの魂

変化して ゆく心

私たちは、思考の傾向を判断材料として、人々を“創造的な人”または“合理的な人”に分類する傾向がある。しかし、デザイナーにとって、創造性と合理性はつねに表裏一体なものとして考えなければならない。つまり、デザイナーは多重人格ということになりますか？

ジェレミー - いくつかのプロフェッショナリズムを使い分けるとは言えますね。エンジニアとデザイナーの間を行き来するんです。社会と産業界の現実に沿った形で、美的なアイデアの具現化を目指します。創造の過程において、デザイナーはいろんな役割を果たしますよ。最初は芸術家です。鉛筆を手にして白いページに向かいますが、その時はいっさいの縛りがなく、技術面やテクノロジー面への配慮は必要ありません。それから次第に工業的な考え方をするようになり、周辺世界の現実を考慮に入れ、紙に描いたアイデアを実現可能なプロジェクト、使用可能な製品へと仕上げていくのです。

葛藤はありませんか、たとえばすばらしく美しいものを思いついても、実際の製品にできないなど？

ジェレミー - つねにあります。私たちの仕事で、フラストレーションがたまる部分の1つですね。でもエキサイティングな面もありますよ。まだ作られていないものを想像するのは、新しい可能性を生み出すということですから。あなたの頭に浮かんだものが現在製造できないとしても、未来の新技术や異なる環境では可能になるということもあるでしょうから。

エゴマニア

デザイナーは、それぞれがまったく異なるモノをデザインできなければなりません。しかし誰もが、世界に伝えたい個性、価値観、メッセージを持っています。ユニークで他人とは違うデザイナーの魂が、さまざまな作品を貫く共通要素として、つねに見て取れるわけです。

私はバイクを玩具とみなしています。私にとってのバイクは、あまり真剣になりすぎたはいけないものです。それに乗り、楽しむ余裕が必要なんです。この考えに導かれる私のバイクは、あまり明確に定義されていない、洗練されていない箇所を残したルックスなのです。技術的な面からいえば高い洗練度を誇りますが、コンセプトと全体の美的要素はシンプルです。



ジェレミー - ストリートファイターV4は、2つのパーソナリティーを持っています。サーキットで速く、公道では圧倒的な存在です。スーパーバイクとして誕生し、MotoGPマシンのように成長してきましたが、都市部のライディングにも向いているのです。クレイジーなバイクですよ。

狂気すれすれ。

そしてジョーカーも、ストリートファイターV4と同じく2つの顔を持っています。彼は人を楽しませるピエロです。しかし同時に、恐ろしいほどの悪です。3年前、ジェレミーがこのバイクのデザインに着手したとき、映画「スーサイド・スクワッド」ではジャレッド・レトがジョーカーを演じていました。ジャレッドのジョーカーはひとときクレイジーで、まさにフーリガン。ピンクのランボルギーニで町を恐怖に陥れていました。

ジョーカーにヒントを得て、ジェレミーはストリートファイターV4で、まったく異なる2つの世界を組み合わせ、世界でもっともパワフルなスーパーネイキッドを生み出した。

デザインするとき、私は別の次元に入っています。時は止まり、何だってできます。



ジェレミー本人が語る、ストリートファイターV4のデザインの秘密を探るプレゼンテーションを見る。



Mirabilandia PARKS



YOU WON'T HAVE TO WAIT TO GROW UP

ducatiworld.mirabilandia.it



i-CLIP

THE WALLET



CLEAR
COMPACT
NOBLE

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



www.i-clip.com

THE MONSTER IN ME



Jack



Pecco



Michele

3人のモンスター

私たちの体には、モンスターの血が流れている。最新のモンスター“Black on Black”発売を機に、ドゥカティのMotoGPライダーたちに、自分の中にいるモンスターについて話を聞いてみた。



すべてを 選べ

ドゥカティ・モンスターは、パワーと俊敏さで知られるバイクです。モンスターの、どんなところが気に入っていますか？

ジャック - ライディングのスリルは、パワーだけではありません。重要なのはスピード感です。バイクがほんとうに俊敏で軽量なら、すばらしいスピード感を味わうことができます。そして、モンスターはその両方を備えています。

ベッコ - 僕にとってパワーとは、おもに加速のレスポンスで実感するものです。低速ギアで体が持って行かれる感じ。モンスターはそのパワフルなキャラクターによって、世界的に有名です。

ミケーレ - 間違いなくパワーですね。どんな回転域でも得られる力強いトルク、コーナー出口でフロントが持ち上がるようなトルクは、このバイクの大きな特徴です。この美しいバイクに乗るときは、スロットルを全開にする必要なんてありません。

人は誰しも、自分の性格の中にモンスター的な側面を持っていると思います。あなたは、どんなところが？

ジャック - レースの面ですかね。速く走り、目的の場所にすばやく到達できること。他人よりも早く解決策を見つけられること。

ベッコ - 攻撃性ですね。必要なときに出てくるんですが、いったん出してしまうと抑えられません。

ミケーレ - 決意です。私はのんびりとした人間ですが、一旦決めると誰も止めることはできません。

全力を 出し切る努力



ドゥカティMotoGPマシンを走らせるとき、自分の中のモンスターを感じるのはいつですか？

ジャック - ブレーキングの時です。MotoGPライダーの中でも、ブレーキは得意な方だと思います。限界を探すが好きなんです。コーナーの直前、超高速でサンドエリアがこちらに近づいて来るときも、私はフルパワーをどこまで掛けられるか、最後の1センチを追求してからコーナーに入っていくんです。

レースで、 本能の差が 結果に出て しまう瞬間は ありますか？

ペッコ - オーバーテイクの時です。バトルの時は、何が起こってもおかしくない一瞬です。エレクトロニクスやバイクの挙動など、自分の周りのあらゆることに自信を持っていなければなりません。クレイジーだと思うのは、ライバルたちも完全に信用する必要があるということですね。

ミケーレ - 優勝したときです。設定した目標を達成し、あるいはそれを上回ることができた時の感覚は、言葉では言い表せません。



ジャック - ほんのわずかな判断の違いが、ゼロとヒーローの差を生むことがあります。そんな状況こそ、自分の本能を信じ、それに耳を傾ける時だとライダーたちは知っています。モンスターの声を聞くんです。

ペッコ - 本能とアドレナリンがなかったら、僕はこの仕事をしていないですよ。とはいえ、自分の理性的な面も忘れ去って良いというわけではありません。表彰台とクラッシュを分けるのは、ほんの一瞬なんですから。

ミケーレ - 考える時間がなく、即座に行動しなければならないときです。微妙なタイミングで、抜くか抜かないかの判断を迫られる時などですね。本能が差を生み出し、真の才能を持った者が輝くんです。



新しい“Black on Black”カラーが発表された、モンスター1200の詳細を見る。

BLACK SOUNDS

ブラック・ミュージックは、苦悶と開放の象徴であるが、魂、精神性、エネルギーの象徴でもある。夢や恐れなどを表現するために生まれ、そのときの感情の赴くまま、もっぱら即興を中心に演奏された。ブラック・ミュージックは、現代においても、さまざまな音楽スタイルやフュージョンの源泉となっている。ドゥカティのサウンド・キューレーターであるアレッシオ・ベルタロットの未来主義的な自宅スタジオで、ブラック・ミュージックについて話を聞いた。





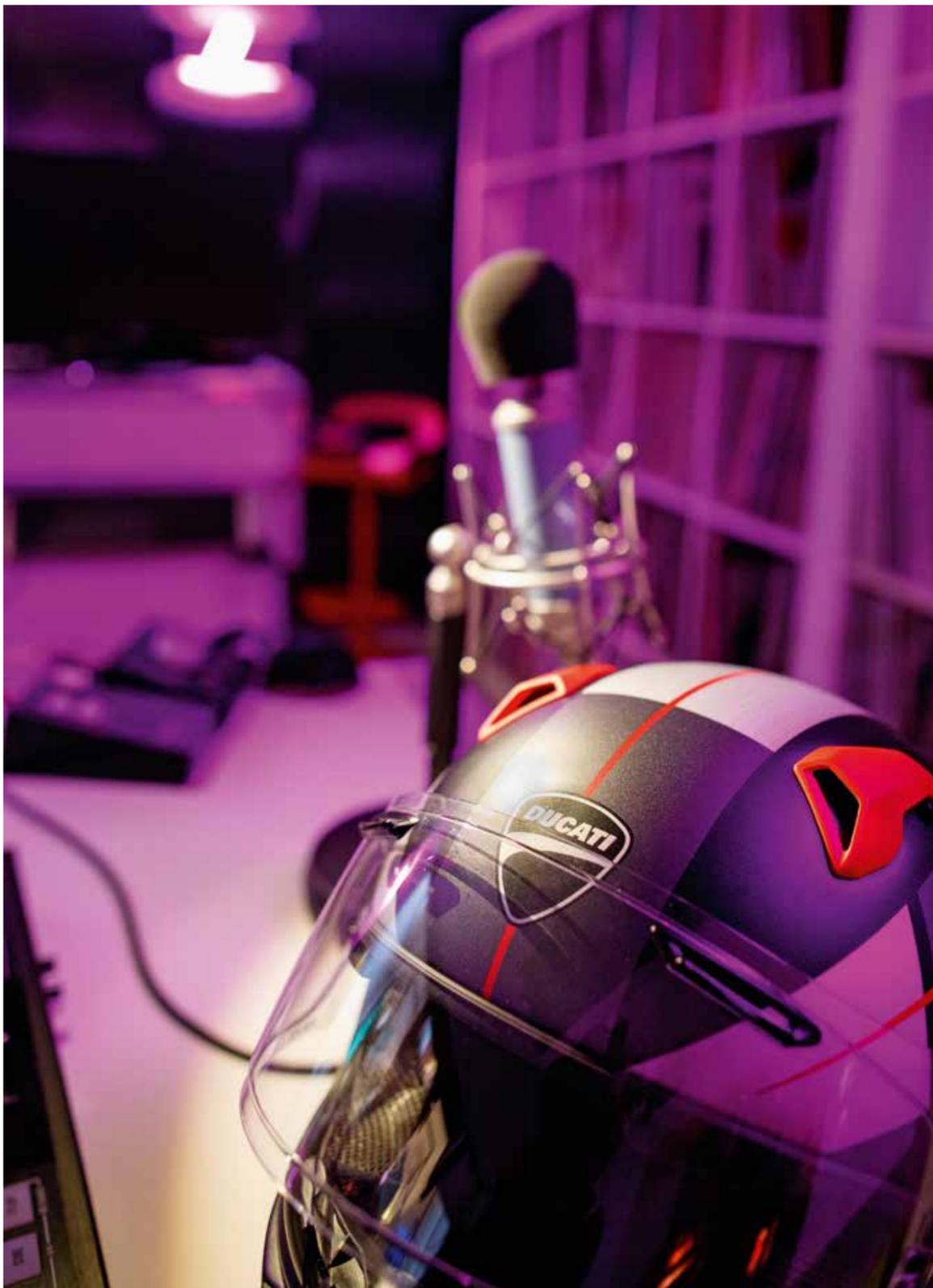
すべては グルーヴ感

あなたとブラック・ミュージックとのつながりとは？
どのような影響を受けていますか？

結局、すべては「グルーヴ感」に尽きると思います。人間が本来備えている非常に肉体的な感覚です。振動、パワー、そしてバイクに乗っているときに感じるエンジンの鼓動感を組み合わせたようなものです。グルーヴは、音楽にしてもバイクにしても、おそらく本能的な何かに訴えかけるのでしょう。

ソウル、ファンク、R&B、ブルース……いろいろありますが、解説していただけませんか？

いや、もう少しあなたを混乱させてみましょう！ジャズ、ニュージャズ、ラップ、ヒップホップ、レゲエ、b.a.m.、ベース、ブレイクビート、ジューク、フットワーク……ブラック・ミュージックは、無数の枝がある樹木のようなものです。それを体系付けるとしたら、唯一の共通点であり、強力なルーツであるアフリカについて考えるしかないですね。



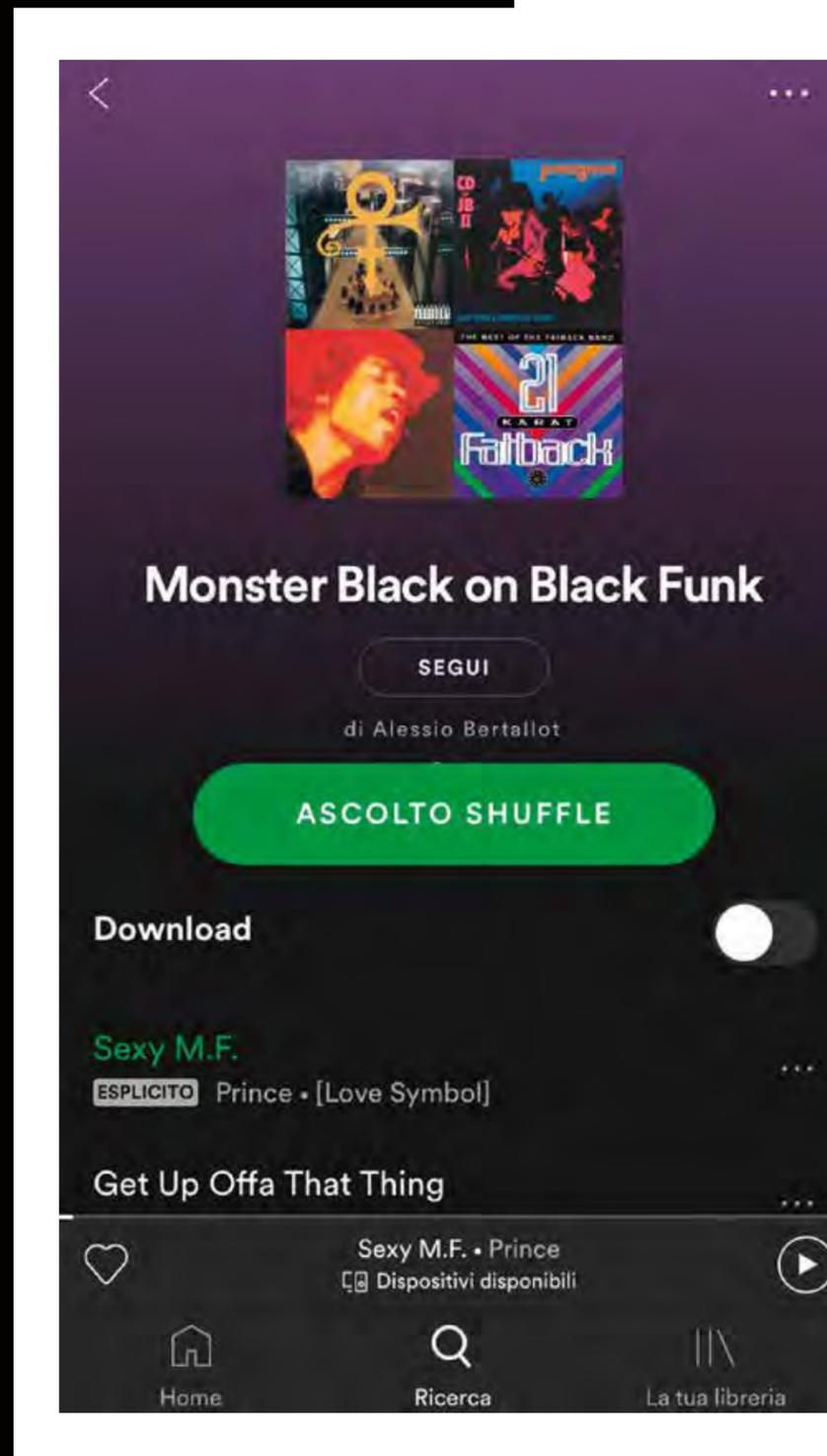
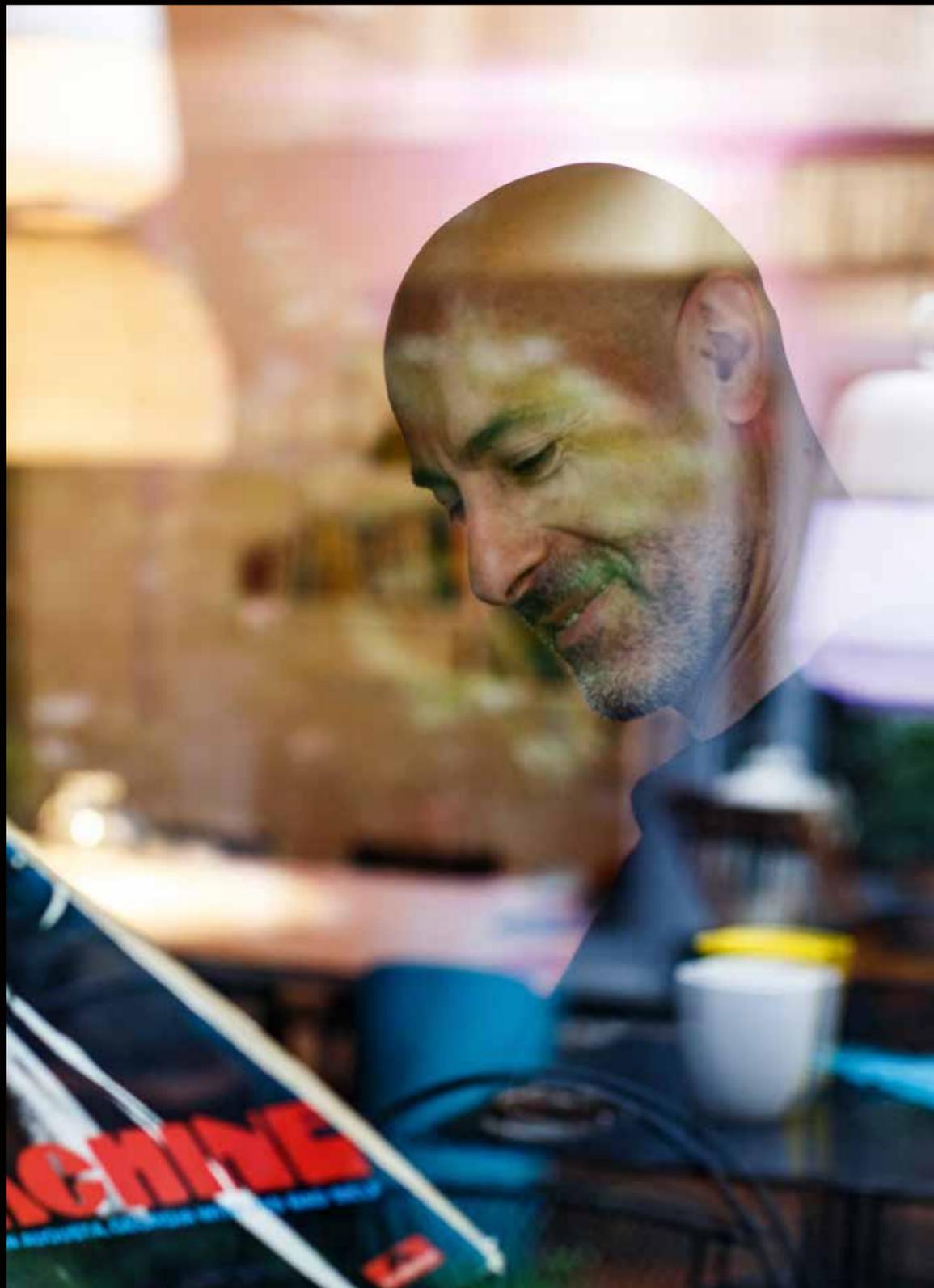
ネイキッドの精神

ブラック・ミュージックは、時代によってさまざまな形が出てきましたが、ケミカル・ブラザーズが言ったように「アフリカから始まった」のだ。



大きな影響を受けたアルバムは、何かありますか？

ジェームス・ブラウンの「ファンキー・ドラマー」でしょうか。行き当たりばったりの旅行のように、スタジオ内の即興で作上げたアルバムですが、音楽を解釈する方法において基本となったアルバムです。直線的、規則的、そしてリズムカルなパワー。それに、ベースの変化が加わった感じ。ちょうど、追い越しを終えてクルージング・スピードに戻るバイクのように、加速したり戻ったりするんです。



ブラック・ミュージックにおける究極のアイコンは誰だと思えますか？

プリンスです。合計1億枚という、ものすごい数のアルバムを販売したからという理由だけではありません。この人はパワフルでエレガントでした。ブラック・ミュージックの世界と音楽業界全体に革新をもたらしてくれました。

アレッシオが選んだ最高のブラック・ミュージック・セレクションは、Spotifyチャンネル「Ducati Style」で聴くことが可能。

Scrambler to the Max

マキシム・リチャード：
カヌー競技のスプリンター、
オフロード・ライダー、そして
スクランブラー精神の持ち主

ホワイトウォーター・スプリント競技で4度にわたって世界チャンピオンに輝き、スクランブラー・デザートスレッドの熱狂的オーナーであるマキシム・リチャードへのインタビュー。

マックス、ドゥカティ・スクランブラーを初めて目にしたのはいつですか？

スパ・フランコルシャンで2018年5月に開かれたドゥカティ・デイでした。新登場したスクランブラー1100に試乗し、好きになってしまいました。バイクだけでなく、それをとりまくスピリットすべてに。バイクに跨ったり、スクランブラーのアパレルを見たりすると、その価値観を共有できている気がして。私のビジョンにぴったりだと思いました。今はデザートスレッドを手に入れて、できるだけ走らせるようにしています。

どちらかといえばオフロード・タイプの人ですか？

もちろん。行けるかな？と思うような狭い道が、私の好みです。デザートスレッドが大好きなのも、それが理由です。他のスクランブラーとはサスペンションもタイヤも違いますから、いろんなことが試せます。私のライディング・スタイルに合っているんです……乗るだけで楽しめます！



これが普段の仕事 :)





自然にどっぷりと浸かり、自由に向かって漕ぐ。



ライディングとカヌーの共通点は何ですか？

自由です。それと、走らせる喜び。どちらも、自然の中を旅する最適な方法です。完全に自由な状態ですね。デザートスレッドに乗るときは、コースを変えたり、ペースを変えたりすることができます。川に行ったり、眺めの良い場所で止まることもできます。ワイルドウォーター・カヌーイングもそんな感じですよ。もちろん競技では全力を出しますが、環境はすばらしい自然の中です。

ほかに趣味はありますか？

水が大好きですが、空中で楽しむことも始めています。スカイダイビングもやります。もう250回は飛びましたよ。ウイングスーツを着たこともあり、去年の夏からはベースジャンピングも始めました。カヌーとバイクは自然を楽しむものですが、スカイダイビングとベースジャンピングは純粋にアドレナリンの趣味です。

ドゥカティ・スクランブラー・カヌーを作るとすれば、どんな感じに仕上げますか？

環境への敬意を表して、グリーンな仕様に。楽しくあるべきですからリバーカヌーでしょうね。カラーなどはカスタマイズ可能にして、パーソナルに仕上げるために追加装備も設定します。私のカヌーは、いつも色で遊んでいます。私の個性を表現し、特別な私だけのものにしたいんです。



Custom attitude



スクランブラーのプロダクト・マネージャーでありカスタム・スクランブラーの世界のスポークスパーソン、カスタム・ランブルの発起人でもあるロッコ・カノーサとの対話。



スクランブラー・ウェブサイトで、コンテストのファイナリストのバイクを見る。

ロッコ、ドゥカティ・スクランブラーとカスタムバイクの世界について、話してくださいませんか？

スクランブラーの製品戦略とブランド・コミュニケーションにおいて、自己表現はつねに大きな重要性を占めています。現在、正規ディーラーが販売するモデル・ラインナップは11に上り、さらにそれぞれのバイクをカスタマイズできるアクセサリ・カタログも用意しています。

カットダウン



今回のカスタム・ランブルは、5つの新しいエキサイティングなカテゴリーが設定！

クリエイティブな観点から見ると、カスタムの世界はどれくらいスクランブラーに刺激を与えていますか、あるいはその逆はどうですか？

一部の製品のアイデアは、お客様またはカスタマイザーによるスクランブラーのカスタマイズを参考にした結果として生まれました。私たちにとって、カスタマイズ、スタイル、ディテールへのこだわりは、純粋なパフォーマンスよりもずっと価値のあることです。そのため、市場に存在する最高のカスタムバイクの特徴をチェックして、市販車に採用するのは当然のことでした。

カスタム・ランブルは、どのようにして生まれたのですか？

カスタム・ランブルは、バイクによる自己表現を競うためのコンテストです。初回からずっと進化を続けてきました。今は、お客様とカスタマイザーの両方に門戸を開いています。参加者の数とともに、さまざまなスタイルや解釈の方法も劇的に増えました。

オールトレイン



必要な物: ガレージ、スクランブラー、そして無限の創造力！



カスタム・ランブルの、バイクを超えた特徴とは？

ただのコンテストではないんです。世界中の人々をつなぐイベントです。カスタマイザーにとっては新しいトレンドを発見し、自分の解釈を示し、新しいファンに見てもらう機会です。カスタム・ランブルの授賞式はワールド・ドゥカティ・ウィークで行いますが、これも一大イベントです。ソーシャルメディア上でしかつながったことのない人たちが現場で出会い、アイデアを交換し、体験を共有できます。カスタム・ランブルは現実のコミュニティなんです。

第3回の新しい内容は？

カスタマイザーの創造力を極限まで押し広げるため、カテゴリーの数は5つにしました。それぞれバイクのタイプが分かります。「ロッカー」は、60年代の二輪車の世界に革命をもたらしたカフェレーサーの文化に影響を受けたものです。「カットダウン」はシンプルなことを好む人たち向け、不必要なパーツは全部取り外し、テールエンドはカットしてポパー・スタイルに仕上げます。「オールトレイン」はスクランブラーのワイルドな面を表現するものです。このカテゴリーに参加する人は、悪路をものもしないエンデューロスタイルのバイクを作成します。「アウトサイダー」は特定のスタイルに制限されことなく、創造力を発揮したい人のためのカテゴリーです。最後の「ブリー」はラインナップの頂点、すなわちスクランブラー1100ファミリーを対象とするカテゴリーです。

ロッカー



アウトサイダー



Paint it black

無制限のカスタマイズ、
無限の楽しみ。



型破りだがファッションブル、シンプルでありながら面白い。新型スクランブラー・アイコン・ダークは、まったく新しい装いで、「Land of Joy」の楽しみと自由を表現している。スクランブラー・カスタマイザーが求める理想の姿を追求したこのモーターサイクルは、ライダーの個性を高め、スクランブラー・ファンの夢を叶えます。



新型スクランブラー・アイコン・ダーク
の詳細を見る。



Scramblin' ideas!

ジュリアンとジェレミー:スクランブラーのコンセプトを
2倍楽しむデザイン!



ジェレミー・ファローとジュリアン・クリモンはドゥカティ・スクランブラーのデザイナーである。いずれもフランス人、いずれも父親はライダー、いずれも傑出した才能に恵まれている。しかしながら、バイクの趣味はまったく異なっている。オフロード・エンスージアストのジェレミーとサーキット指向のジュリアンは、ミラノモーターサイクルショー (EICMA) 2019に展示された「DesertX」と「Motard Concept」をデザインした。各自の創造力を発揮して作り上げた、スクランブラー・スピリットを体験するためのまったく異なる2台のバイクである。



スクランブラーの方程式 に基づくエンデューロと モタード!

ちょっとゲームをしましょう。ジュリアン、「DesertX」でいちばん気に入ったところはどこですか？

ジュリアン - フロントとリアのタンクですね。ラリーバイクと同じように2分割されていて、一方が転倒で壊れた場合でももう片方は生き残って、砂漠で立ち往生することはありません。スタイルと機能を両立させています。それと、トップフェアリングに設置した2灯ヘッドライトです。テクノロジー的なグラフィックは、スマートフォンの画面のように見えます。

それではジェレミー、「Motard Concept」でどこが一番好きですか？

ジェレミー - タンクのデザインが本当に好きです。つや消しアルミニウムの上に塗装されたカバーが装着され、ダイナミックなティアドロップ型のルックスになっています。フロントライトのナンバーホルダーも、スクランブラーの典型的な特徴であるヘッドライトの形を反映していて、いいですね。

これら2つのコンセプトは、スクランブラーが持つどんな要素を強調していますか？

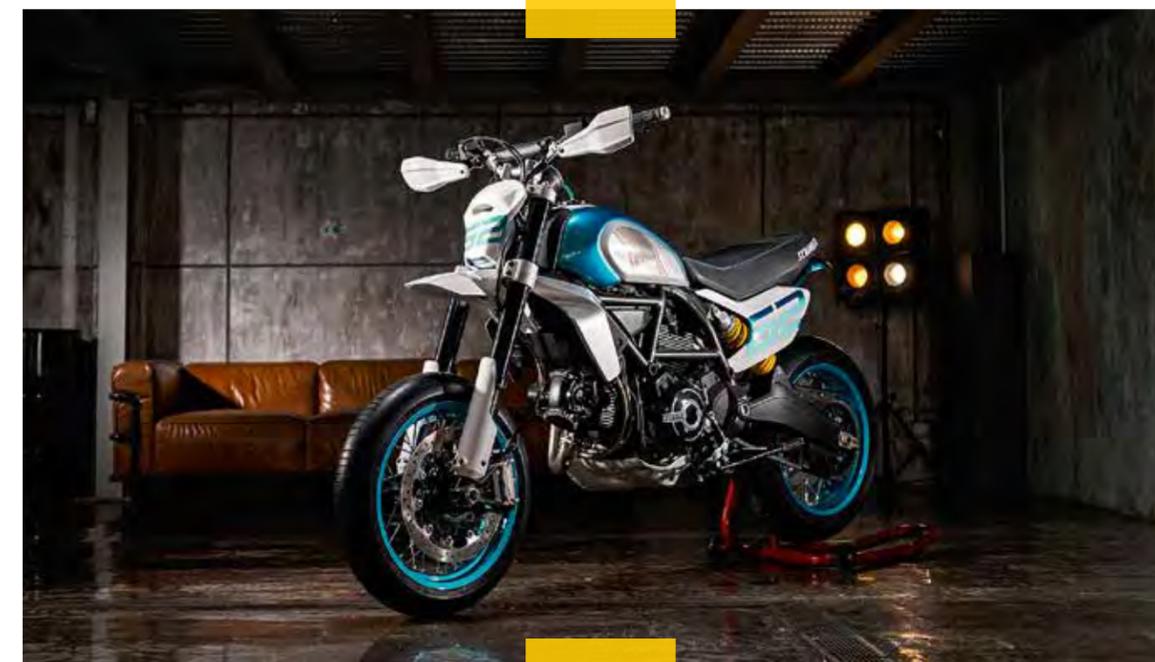
ジュリアン - 純粋な楽しみ。

ジェレミー - 自由。

あなたが作ったコンセプトバイクが映画に登場するとしたら？

ジュリアン - アクション映画ですね。スライドしたり、ジャンプしたり、逃げたり追いかけたりといったシーンが多いものです。

ジェレミー - 「マッドマックス」。世界の終わりという設定にぴったりのバイクです。燃料をできるかぎり注ぎ込んで、走り出すんです！



コンセプトのデザイン作業はとても楽しかったようですね！

ジュリアン - これらの2台は、私たちのアイデアの究極的表現です。また、来場者からのフィードバックがすぐに返ってきたことも、ほんとうに嬉しかったです。

ジェレミー - そのとおりです。私たちは、創造力を自由に表現できました。

これら2台のインスピレーションはどこからきたのですか？

ジュリアン - 若いライダーのためのスクランブラーを想像しました。80年代に出現した、初期のスーパーモタードが持つシンプルさやスリムさをヒントにしています。

ジェレミー - ラリー黄金時代のアイコン・バイクを頑丈なデザインで再解釈して、テクノロジー的なピンテージバイクに仕上げました。未来から来たのか、過去のものなのか、分からないような存在にしてみました。

JUST PROs

— 軽快なスクランブラー体験を実現する2台の大型モデル。

魅力的で現代的。楽しくて快適。都会の雑踏中も、曲がりくねったワインディングロードも軽快に走るスクランブラー1100 PROにより、「Land of Joy」の旅は、バイクとより一体となり、自信に溢れたものとなるだろう。



スクランブラー1000 PROの詳細を見る。



1100 SPORT PRO

スポーティなスタイルを備えた芸術作品。マットブラック・カラーを纏い、オーリンズ製サスペンション、低いハンドルバー、カフェレーサー・スタイルのリアビュー・ミラーを備えた1000 SPORT PROは、スクランブラー史上もっともマッスルなモデルである。

実用的、パワフルでエレガント。
街中でも郊外でも、
ソロでもタンデムでも。

1100 PRO

排気量1,079ccのエンジン、低回転域から発生する力強いトルク、15リットルの燃料タンクを備えるドゥカティ スクランブラー1000 PROは、ロングツーリングを楽しみ、ライダーの深い欲求を満たすために誕生した。



編集長

Luigi Bianchi

デザイン、テキスト、編集プロジェクト

Craq Design Studio:

Davide Baruzzi

Giulia Tristaino

Pierre Maurice Reverberi

コーディネーター

Patrizia Cianetti

Isabella Cumani

Sara Alberghini

写真

Archivio Fotografico Ducati, Callo

Albanese,

Pietro Bianchi, Marco Campelli, Giovanni

De Sandre, Milagro, Luca Gambuti,

Alex Farinelli, Thomas Maccabelli,

Gigi Soldano, Claudio Cipriani, Matteo

Cavadini, Diego Indraccolo, Antoine

Sedran, Nicola Antonelli, Vignelli Center

for Design Studies, Vignelli personal

photo collection

モーターサイクルのライディングを心ゆくまで楽しんでいただくため、ドゥカティは、ライダーに最大限の安全性を提供することに全力を注いでいます。モーターサイクリストの安全を守るのがドゥカティの使命です。詳しい情報につきましては、WEBサイト www.ducati.com の安全に関するセクションをご覧ください。

警告: 本カタログに掲載されている写真および技術情報は、試作品のものである場合があります。生産段階で変更される場合があります。これらは、例示および参考のために掲載されているものであり、Ducati Motor Holding S.p.A. - 単独株主企業 Audi AG の管理運営会社 (以下、「ドゥカティ」) を拘束するものではありません。ドゥカティは、翻訳の誤りに関して、いかなる責任も負いません。

本カタログは、世界各国で配布されるため、各国の法規制によっては、一部の製品は販売されていないか、装備の内容が異なる場合があります。国によっては、お取り扱いしていないカラーやバージョンがございます。ドゥカティは、事前の予告なしにあらゆる製品に変更および改良を加える権利を保有し、それらの導入に先立って販売された製品に同様の変更および改良を施す義務を一切負いません。製品の詳しい仕様は、各製品のオーナーズマニュアルに記載されています。

掲載されている製品は最終バージョンではなく、事前の予告なしにドゥカティの裁量で変更される場合があります。本カタログに掲載されている写真は、管理された道路条件下でのライダーのみを写しています。本人や他の通行人を危険に巻き込むおそれがありますので、プロライダーによるライディングのまねをしないでください。本カタログは、本書内のブランド、ロゴ、テキスト、イメージ、グラフィック、目次を含め、ドゥカティの知的財産権を構成するものであり、ドゥカティは複製の権利を保有しています。事前にドゥカティの書面による許可を得ずに、カタログやその内容の全部または一部の複製、変更、インターネット上での公開を含むその他の使用は禁止されています。

実際の燃費は、ライディングスタイル、メンテナンスの状態、天候、路面の状況、タイヤ空気圧、積載量、ライダーやパッセンジャーの体重、アクセサリなど(ただし、これらに限定されません)、多くの要素によって変化します。車両重量値はバイクの動作に必要な油圧類と冷却水、燃料全てを含む合計の車両重量 (EC基準168/2013に準拠) 詳細はドゥカティ公式ウェブサイト (www.ducati.com) を参照してください。

「キング・オブ・ザ・マウンテン」、カーリン・ダンを偲ぶ。

www.carlindunne5.com

**SCRAMBLER
DUCATI**



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



DUCATI WORLD, MIRABILANDIA
RAVENNA

THE FOOD FACTORY EXPERIENCE

