

DUCATI

The Redline Magazine

01|2022

Dream Wilder

2023: L'ANNO ZERO
Ducati in MotoE

PIÙ VELOCI DEL VENTO
AC75 Luna Rossa

GENERAZIONE DESMO
Pecco Bagnaia e Jack Miller



Se lo sogni puoi farlo

Welcome to Ducati **Redline Magazine**

Era il 1° ottobre 1991 quando, da giovane ingegnere, iniziavo la mia avventura in Ducati con tanti sogni in testa. Eravamo agli inizi dell'era della Superbike, Ducati aveva appena vinto il suo primo Campionato del Mondo, e ad accogliermi trovai persone fantastiche da cui avrei imparato tantissimo, a livello sia professionale sia umano. Oggi Ducati è un'azienda molto diversa, circa 20 volte più grande come dimensioni, ma i valori fondamentali sono rimasti gli stessi di tutti questi anni, e lo saranno anche in futuro.

Oggi stiamo vivendo il momento migliore della nostra storia

Al cuore di Ducati, infatti, ci sono sempre la passione per le corse, per le cose belle e ben fatte e per le emozioni che il prodotto può dare. Ma anche un impegno costante per la ricerca e l'innovazione, che ci ha portato ad acquisire sempre maggiore competenza tecnica e tecnologica, fino a diventare leader in diversi campi del nostro settore.

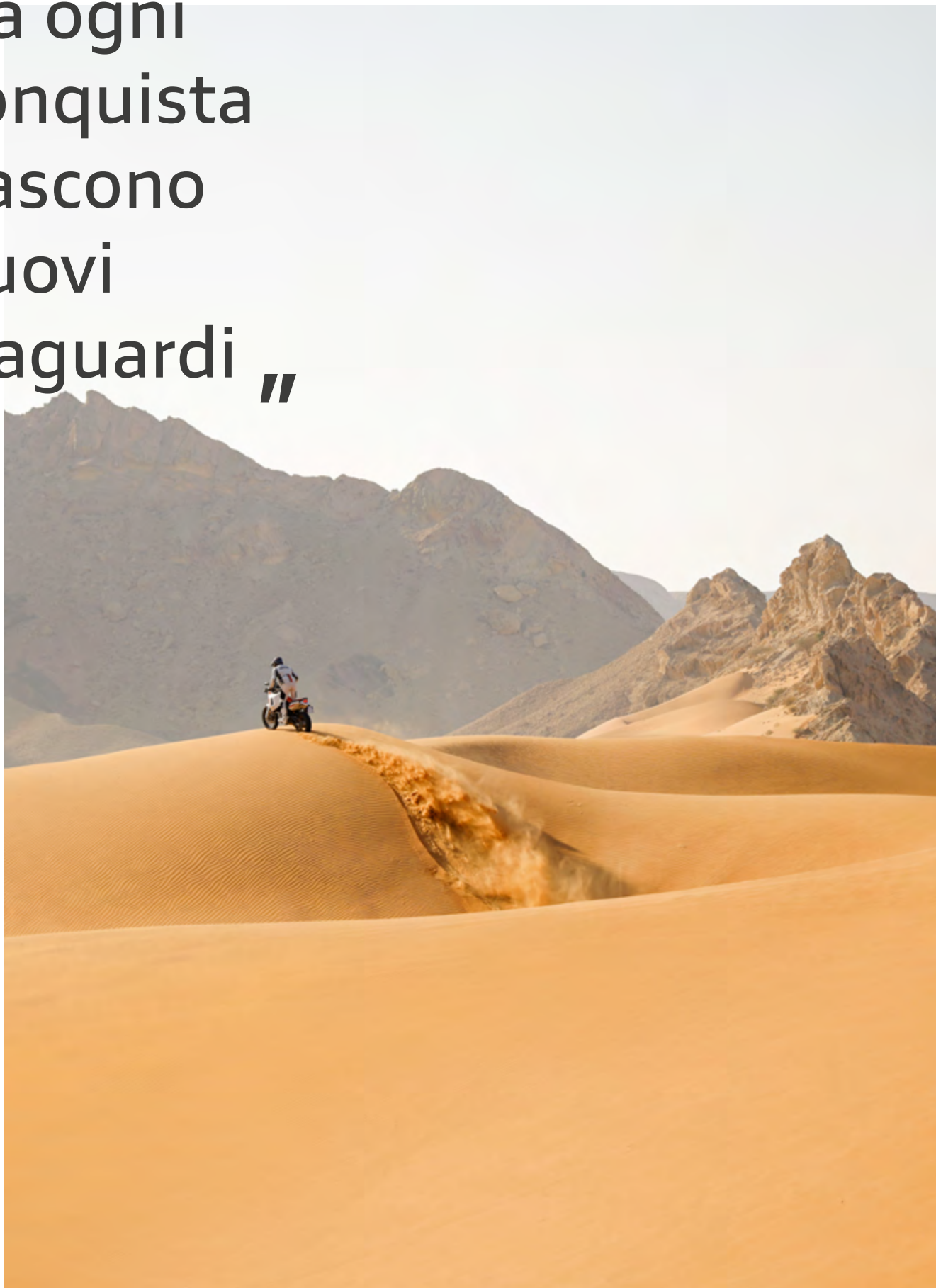
Oggi stiamo vivendo il momento migliore della nostra storia. Il 2021 è stato il miglior anno di sempre in termini di vendite. In MotoGP abbiamo conquistato il titolo di campioni del mondo costruttori per il secondo anno consecutivo, grazie al record di 24 podi. Con i nostri giovani piloti abbiamo vinto, per la seconda volta nella nostra storia, il titolo di miglior team, un risultato che certifica il valore del percorso avviato in questi anni.



“

Da ogni conquista nascono nuovi traguardi

”

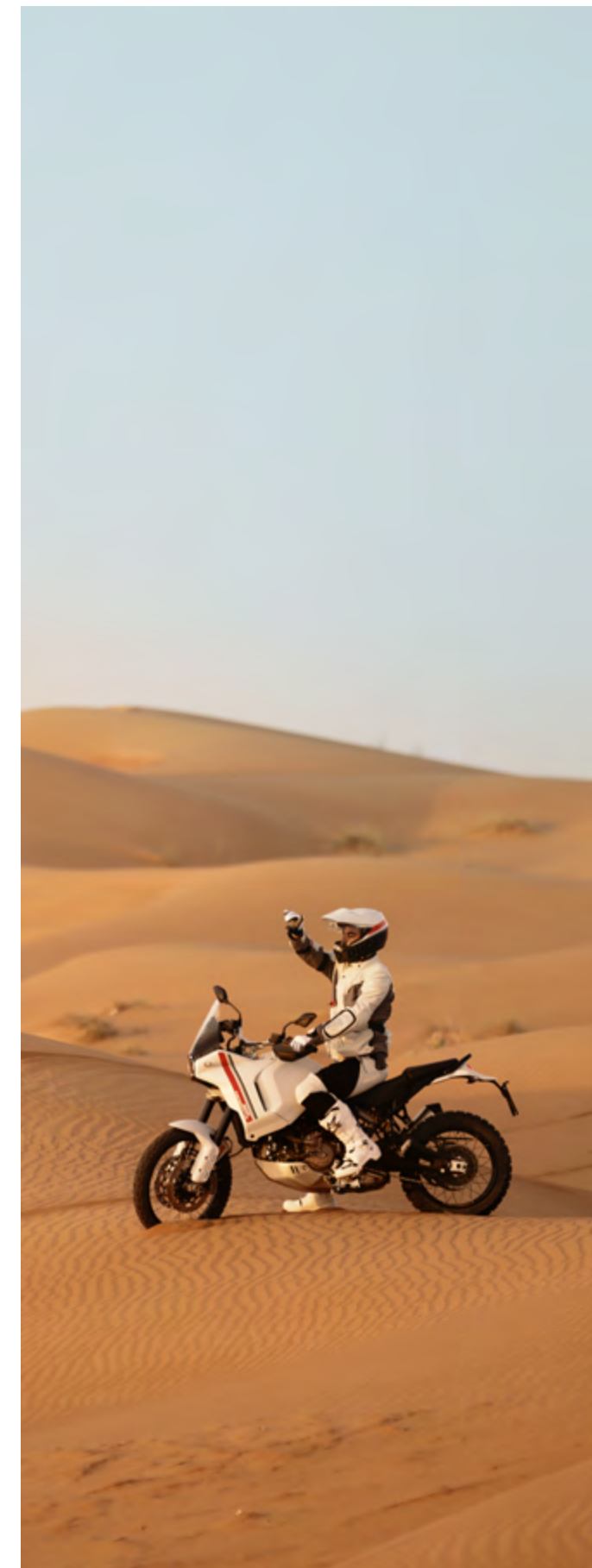


Io sono molto onorato di guidare l'azienda in questo momento, e mi impegnerò al massimo per far sì che continui a svilupparsi anche in futuro, offrendo un ambiente di lavoro ad altissima qualità alle donne e agli uomini che lavorano a Borgo Panigale, a coloro che operano nelle nostre sedi di vendita e produzione di tutto il mondo, e naturalmente ai nostri concessionari e fornitori. Quando vanno bene le cose, è in quel momento che bisogna investire di più sul futuro. Questo è proprio ciò che stiamo facendo, cercando di portare i nostri prodotti su livelli sempre più alti di bellezza e tecnologia ed entrando con entusiasmo in mondi per noi nuovi. Come quello delle moto a propulsione elettrica. L'accordo con Dorna per la fornitura delle moto nella FIM Enel MotoE World Cup dal 2023 segna un momento storico. Il prototipo della Ducati MotoE ha già debuttato in pista, a Misano, offrendo un primo assaggio delle sue grandi potenzialità. L'obiettivo è realizzare una moto performante e comunque non pesante, come da DNA Ducati. E far sì che le innovazioni sviluppate con questa nuova esperienza influenzino

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



l'evoluzione tecnologica di tutti i prodotti Ducati, a beneficio dei nostri appassionati clienti. Sempre guardando alle novità dell'ultima parte del 2021, non posso che essere entusiasmato dalla nuova DesertX, una moto che segna il nostro debutto nel mondo delle 21/18 e sposta il confine di quello che si può fare con una Ducati. La DesertX è stata un momento clou di una Ducati World Première davvero memorabile, che con i modelli già presentati e gli altri in arrivo nelle prossime settimane sta rivelando una gamma mai così completa, espressione perfetta di una passione sempre più grande. A proposito della quale, non vedo l'ora che arrivi il 22 luglio 2022 per ritrovarci tutti insieme al Misano World Circuit "Marco Simoncelli" per il World Ducati Week. Sarà l'edizione più memorabile di sempre, nel rispetto di tutte le regole che saranno necessarie per garantire la sicurezza dei partecipanti. Perché anche se sono passati 30 anni, la passione per questa fantastica azienda rimane la stessa. E non riesco a immaginare un modo migliore per festeggiare questi nuovi traguardi, che poterla vivere insieme a tutti voi.



10

Non esistono sfide
impossibili

- **2023: l'anno zero**
Ducati in MotoE
- **Salto nel futuro**
Audi RS Q e-tron
- **Il figlio del deserto**
Max Calderan
- **DesertX**
Dream Wilder
- **Multistrada V4**
Rule All World
- **In costante ascesa**
Stefano Ghisolfi
- **Multistrada V4 Pikes Peak**
Rule All Mountains

LEAD
THE WAY

56

Sempre oltre,
sempre più in alto

- **Don't stop me now**
Najla Aqdeir
- **Più veloci del vento**
AC75 Luna Rossa
- **Freedom Vibes**
Dario Costa
- **Libertà totale**
Viaggio ai confini dello
smart working
- **Tutto per le corse**
Luca Salvadori

RAISE
THE BAR

84

Protagonisti di
nuova generazione

- **Generazione Desmo**
Pecco Bagnaia e Jack Miller
- **Energia incontenibile**
Paolo Mr Pramac Campinoti
- **Passione di famiglia**
Troy & Oli Bayliss
- **Panigale V2 Bayliss**
1st Championship 20th
Anniversary
Born to celebrate
- **Primi della classe**
Ducati e Unibo Motorsport
- **Missione: sostenibilità**
Ducati e Volkswagen
GoToZero

UNLOCK
THE FUTURE

118

L'arte di creare
un impatto

- **Ducati Unica**
Il sogno costruito
su misura
- **La leggenda continua**
Fonoprint e Ducati
Scrambler Live
- **Surf shack**
La nuova onda dello
stile surf
- **Scrambler da cinema**
Matrix Reloaded
- **Quegli speciali anni '90**
Quando il digitale
diventa reale
- **DesertX**
Capsule Collection
- **Urban Motard**
City Rebel

EXPRESS
THE CHANGE

Ducati Redline Magazine 01|2022

The Dream Issue

Benvenuti nell'edizione 01|2022 del Ducati Redline Magazine. Un viaggio in quattro tappe con il sogno come filo conduttore. Un'avventura che in quattro capitoli vi condurrà all'essenza della passione Ducati.

Lead the Way

C'è chi i sogni li tiene nel cassetto, chi invece li mette in pratica. Rientrano in questa categoria di persone Max Calderan, esploratore e superuomo, e Stefano Ghisolfi, vincitore della coppa del mondo di arrampicata sportiva lead. Dalle dune di sabbia conquistate dalla DesertX, alla montagna dominata dalla Multistrada V4 Pikes Peak, questo capitolo racconta di sfide solo all'apparenza impossibili. Come quella della rivoluzione elettrica, che vede Ducati e Audi impegnate a scrivere il futuro delle due e delle quattro ruote.

Raise the bar

Per realizzare i sogni il solo talento non basta. Servono anche ingegno, dedizione e un pizzico di sana follia. Quella che accomuna tre sportivi d'eccezione come Luca Salvadori, Najla Aqdeir e Dario Costa. Quella che ha spinto gli ingegneri di Luna Rossa a immaginare, e a realizzare, una barca capace di volare.

Unlock the Future

L'intesa vincente tra Pecco Bagnaia e Jack Miller, l'ottimismo irrefrenabile di Paolo Mr Pramac Campinoti, l'entusiasmo del team Unibo Motorsport e l'emozione senza tempo del binomio Ducati-Bayliss, celebrata nella speciale Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary: il futuro è quel luogo in cui i sogni diventano realtà, spinti dall'energia delle nuove generazioni.

Express the Change

Quando si sogna in grande, si trovano tracce del sogno ovunque. Nella semplicità di una cabina in riva al mare, tra le mura di uno leggendario studio musicale. Nel look energico del nuovo Scrambler Urban Motard, negli esclusivi dettagli di una Ducati Unica. Il bello dei sogni è che non conoscono limiti. E anche dopo che si sono realizzati, il loro impatto non si esaurisce mai.

2023: l'anno zero

A partire dalla stagione 2023, Ducati sarà fornitore ufficiale unico delle moto che correranno nella FIM Enel MotoE™ World Cup, la classe elettrica del Campionato del Mondo MotoGP™. È l'inizio di un nuovo, elettrizzante capitolo della grande storia di Ducati nelle corse.



L'accordo siglato con Dorna Sports ha durata fino al 2026 e coprirà quindi quattro edizioni della Coppa del Mondo MotoE.



Prepariamoci a una nuova era di spettacolo e sviluppo tecnologico



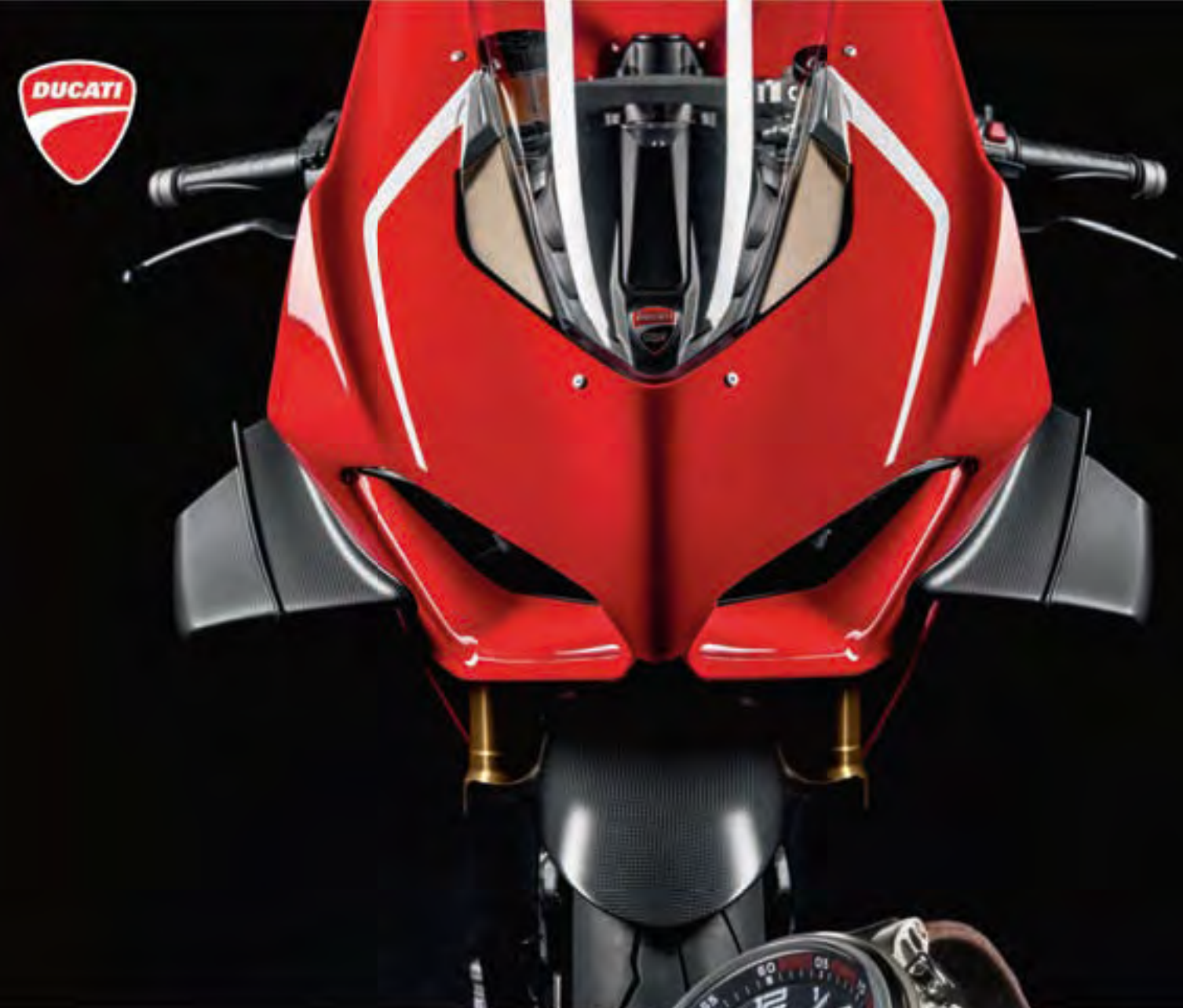
Il mondo elettrico è in continua evoluzione. Partecipando alla Coppa del Mondo MotoE Ducati potrà sviluppare le migliori tecnologie e metodologie di test applicate a moto elettriche sportive, leggere e performanti. Allo stesso tempo, l'appartenenza di Ducati al Gruppo Volkswagen, che ha fatto della mobilità elettrica un elemento essenziale della propria strategia 2030 "New Auto", rappresenta il presupposto migliore per uno straordinario scambio di competenze nel campo

dei powertrain elettrici.

Le sfide più importanti in questo campo, al momento, riguardano la dimensione, il peso, l'autonomia delle batterie e la disponibilità delle reti di ricarica. L'esperienza di Ducati nella FIM Enel MotoE World Cup darà un supporto fondamentale per l'R&D di prodotto, insieme alla fisiologica evoluzione della tecnologia e della chimica.

Ancora una volta, le competizioni si trasformano in un laboratorio per lo sviluppo di competenze e

soluzioni che diventeranno realtà per tutti i motociclisti. L'obiettivo è quello di studiare come realizzare, non appena la tecnologia lo permetterà, un veicolo elettrico Ducati che sia sportivo, leggero, emozionante e in grado di soddisfare tutti gli appassionati.



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: salto nel futuro

OLTRE L'IMPOSSIBILE



Tempesta elettrica

Un lampo nella mente. Certe idee nascono così. Originate da non si sa dove, forse da una forza ancestrale, difficile da spiegare e impossibile da contenere. A volte montano lentamente, a volte in modo impetuoso. Fino ad arrivare al momento in cui si palesano in tutta la loro grandezza, e non rimane altra scelta che trasformarle in realtà.

Una sfida tecnologica estrema

Audi RS Q e-tron è proprio questo. Un'idea dirompente figlia dell'ingegno e del coraggio, uniti a un pizzico di sana follia. Un progetto all'apparenza impossibile, destinato a cambiare per sempre il futuro del motorsport.

Concepire e realizzare auto rivoluzionarie è nel DNA di Audi, che già negli anni ottanta, con Audi quattro e la trazione integrale 4x4, ridefinì il mondo delle competizioni rally prima e delle produzioni di serie poi. Oggi, quarant'anni dopo quell'esperienza, il rally torna a essere il terreno di conquista della casa dei quattro anelli. E non si tratta di un terreno qualunque, bensì del più proibitivo di tutti. La Dakar. Più di 4.000 km di gara in condizioni estreme. Due settimane di sabbia, fango, pioggia, asperità sulla strada e nell'aria. Che Audi RS Q e-tron ha percorso come mai nessuno ha osato fare prima d'ora: con un concetto di guida alternativa, che combina una trasmissione elettrica con una batteria ad alta tensione e un convertitore di energia altamente efficiente (TFSI).

Dakar 2022

Electrified

La sfida di Audi RS Q e-tron è iniziata con uno studio di fattibilità su un concept di propulsione alternativa da parte di un piccolo team di Audi Sport. Nella fase di sviluppo il coinvolgimento si è poi esteso agli altri reparti. I quali però, rispetto ai progetti di corse sui circuiti, non avevano esperienze precedenti su cui fare affidamento. Tutto è stato costruito da zero, in un processo in cui le uniche variabili note erano il punto di partenza e l'obiettivo finale.

Dall'idea al prototipo

Anche se il progetto batte strade completamente nuove, alcuni principi restano sempre validi. Quelli sul peso, per esempio. Anche nel Rally Dakar leggerezza equivale a velocità. E poiché il peso è la prima problematica dei veicoli elettrici, ogni componente di Audi RS Q e-tron è stata ottimizzata per raggiungere il peso minimo di 2 tonnellate. Sul fronte dell'efficienza, invece, vista l'impossibilità di ricaricare nel deserto, l'auto è dotata del già efficiente motore TFSI usato nel DTM, accoppiato a una power unit che carica una batteria ad alta tensione durante la guida e recupera energia in fase di

frenata. La trasmissione è elettrica, identica sull'asse anteriore e posteriore, che non sono collegati tra loro ma vengono gestiti da un software che crea un differenziale centrale virtuale e configurabile. Entrambi gli assi sono dotati di power unit, derivate da quella dell'Audi e-tron FE07 che ha partecipato alla stagione 2021 della FormulaE.

Su questo tipo di trasmissione gli ingegneri di Audi sono già riusciti a raggiungere un'efficienza superiore al 97 per cento. Ma se qui i margini di miglioramento sono ridotti, sul fronte della batteria e della gestione dell'energia c'è ancora un potenziale enorme per lo sviluppo generale della mobilità elettrica. Il know-how prodotto e raccolto in questo progetto, in un contesto così impegnativo, confluirà nei modelli di produzione e tratterà le linee di sviluppo futuro di Audi.

Una tecnologia che supera le sfide della Dakar, infatti, è una tecnologia che può funzionare dappertutto. Questa è una delle poche, se non l'unica, certezze offerte da questa competizione estrema. Una sfida dal fascino irresistibile e un incubatore di tecnologia con pochi eguali al mondo. Un'occasione irripetibile per chiunque non abbia particolari ambizioni, se non quella di scrivere la storia.



DAY ONE

DAY TWO

DAY FOUR

DAY FIVE

DAY SIX

DAY NINE

DAY

MAX CALDERAN

IL FIGLIO DEL DESERTO

Per le persone comuni nel deserto non c'è nient'altro che sabbia. Ma Max Calderan non è un essere umano come tutti gli altri, e infatti per lui nel deserto c'è tutto. Sportivo estremo ed

esploratore, Max è entrato nella leggenda per aver attraversato per primo, in solitaria, i 1.100 km del Rub' al-Khali, il Quarto Vuoto dell'Arabia Saudita, l'ultima frontiera inesplorata della Terra.

Max, come si concepisce un'impresa come la traversata del Rub'al-Khali?

Con la capacità di sognare. In grande, molto in grande, molto più di quanto poi, alla fine, sarai in grado di fare. Da piccolo io sognavo di andare su Marte, e sono stato ricompensato con l'attraversamento dell'Empty Quarter, un luogo in cui nessuno aveva mai osato avventurarsi.

Come hai preparato il tuo fisico a un'impresa così estrema?

Con anni di esperienze fisiche anche molto diverse tra di loro, come scialpinismo, arrampicate, pallavolo e skateboard. E privazioni sempre crescenti. Allenarsi per me significava raggiungere lo sfinimento totale, per portare il mio corpo al limite e ridurre al minimo la dipendenza fisiologica e naturale da cibo, acqua e sonno.



Max Calderan, classe 1967, detiene quattordici prime mondiali di esplorazione desertica. Tra le sue imprese precedenti alla traversata dell'Empty Quarter ci sono l'attraversamento per 90 ore

consecutive dell'Oman lungo la linea del tropico del Cancro, e le oltre 22 ore di salita e discesa no stop, per un totale di 13.500 metri di dislivello, sulla Duna Moreeb degli Emirati Arabi Uniti.

E ci sei riuscito, tanto che oggi sei diventato il "Mahdi".

Sì, è così che mi chiamano i beduini. Significa "guidato da Dio", e secondo la fede islamica il Mahdi è il profeta che alla fine dei tempi apparirà dal deserto e salverà il mondo. È un nome di cui sono molto fiero, perché testimonia il legame che ho con queste persone. L'esplorazione non è soltanto un'impresa fisica. È cultura, conoscenza, relazioni sociali. Per esplorare un territorio devi prima parlare con chi ci abita. Sentire le loro storie.

Come ti ha cambiato, se ti ha cambiato, l'esplorazione del Rub'al-Khali?

Non mi ha cambiato. È dal 2006, dalla mia prima esplorazione in

"Ho scelto il deserto perché è più inesplorato, sia geograficamente che culturalmente."



Qatar, che sono esploratore a tempo pieno. Lo sono nella vita di tutti i giorni, e in particolar modo durante le imprese, quando mi metto in assetto Desert.

E cosa caratterizza il tuo assetto Desert?

L'assetto Desert ruota tutto attorno al concetto di privazione. Bisogna togliere tutto ciò che non è strettamente necessario, spogliarsi di tutte le sovrastrutture. Diventare come animali, soli e in completa simbiosi con la natura e i suoi elementi.

Cosa si prova a essere soli in mezzo al deserto, a centinaia di chilometri di distanza dall'essere umano più vicino?

Nel deserto non c'è nulla se non la sabbia. Il silenzio è totale. Senti solo il tuo cuore battere, il sangue scorrerti nelle vene. È in quel momento che riesci a raccogliere tutta l'energia di cui la natura riesce a omaggiarti. E che è il motivo per cui anche nel deserto non ci si sente mai soli.



E L
M A H D I

Prima di Max, altri esploratori sono riusciti ad attraversare sezioni più brevi del Rub'al-Khali,

su cammelli o veicoli fuoristrada. Max ha completato il suo viaggio a piedi attraverso un percorso

inesplorato, che verrà segnato nelle cartine geografiche con il nome di Calderan Line.



Ti stai già organizzando per una nuova esplorazione?

No, con tre figli, di cui uno nato subito dopo il rientro dal Rub'al-Khali, le grandi imprese a cui voglio dedicarmi sono solo quelle familiari. Sto però sviluppando diverse attività di formazione e divulgazione per i più piccoli.

Voglio dare loro la possibilità di ristabilire un sano rapporto con la natura, e usare la scienza e la tecnologia per ampliare i nostri orizzonti e darci nuove, infinite possibilità.

Ultima domanda: di tutte le terre estreme, perché proprio il deserto?

Perché è quello più inesplorato, sia geograficamente che culturalmente. Non ho mai voluto seguire le tracce di nessuno. Semmai voglio che siano gli altri a seguire le mie.



IL GUSTO DELL' AVVENTURA



PROVA IL NUOVO MENÚ
VIA STALINGRADO 27/6

  @SCRAMBLERDUCATIFOODFACTORY

DREAM WILDER

LA NUOVA
DUCATI DESERTX

21" / 18"

Ruota anteriore / Ruota posteriore

230_{mm} / 220_{mm}

Corsa sospensioni

06

Riding mode

937_{cc}

Motore Testastretta 11°



Preparati all'avventura di una vita

Esplorazione. Divertimento. Performance. E una gran voglia di prendere e partire verso l'orizzonte. L'identità di questa moto non lascia spazio a dubbi: solo a guardarla, trasporta nell'atmosfera delle competizioni dakariane.

Equipaggiata con ruota anteriore da 21" e ruota posteriore da 18", la nuova DesertX è stata progettata per affrontare anche l'off-road più impegnativo. Lo sviluppo dedicato al fuoristrada unito alla competenza stradale Ducati danno vita a una moto reattiva e maneggevole, a proprio agio su ogni tipo di percorso e asfalto.

Il mio deserto, la mia prima DesertX

By Antoine Méo*

Quando ho fatto la Dakar, i piloti più esperti mi dicevano che una volta che si prova il deserto, ti rimane dentro per sempre e non si può più farne a meno.... avevano ragione!

È una sensazione meravigliosa, di libertà estrema, che mi è mancata davvero tanto. Riviverla nel Fossil Rock Desert, in sella alla nuova DesertX, è stato a dir poco entusiasmante. E sorprendente!

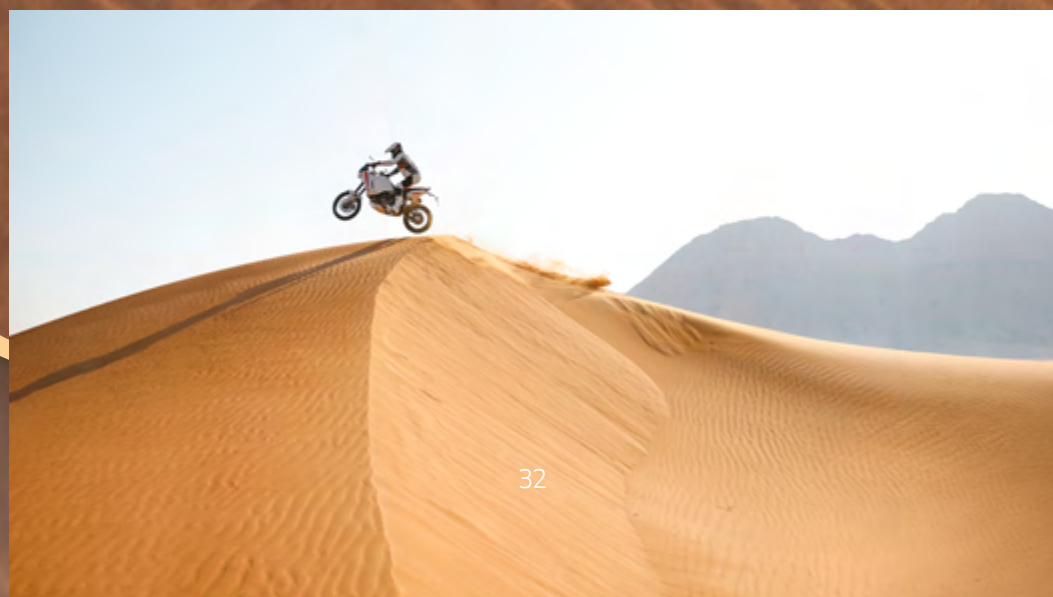
Già, perché non avevo mai provato la moto prima di venire qui, ma mi è bastato salirci in sella per sentirla subito mia. Quando poi ho acceso il motore e sono partito, beh, mi sembrava di averla guidata da sempre.

Lo senti subito che questa moto è sviluppata per il fuoristrada, c'è davvero un'ottima triangolazione pedane-sella-manubrio.

Quando sei in piedi riesci a scaricare tutto il peso sulle pedane, non hai bisogno di stare aggrappato al manubrio, e questo ti permette di restare rilassato anche quando devi guidare a lungo.

Nell'off-road la moto si guida molto bene, ha un anteriore leggero e sui salti è sempre in equilibrio. Anche grazie alle sospensioni, che oltre a fornire un'ottima risposta sono molto sensibili alle regolazioni e molto personalizzabili.

*Cinque volte campione del mondo Enduro



A proposito di elettronica. Spesso le moto di questa categoria tendono a essere o troppo semplici o troppo complicate. Le prime non ti danno quel supporto necessario a rendere la guida meno faticosa. Le seconde hanno sistemi di gestione talmente complessi che alla fine non sei tu a guidare la moto, ma è la moto a guidare te. L'elettronica della DesertX, invece, è perfettamente bilanciata. I settaggi sono molto utili nelle situazioni più rilassate, ma quando vuoi usarla in condizioni più performative, per esempio sulle dune, è facile spegnere tutto e usare la moto nella sua versione nuda e cruda. E questo l'ho apprezzato davvero tanto, perché una moto che sa assecondare i miei desideri è una moto che mi fa sentire davvero libero.

Anche il motore, il mitico Testastretta 11°, esprime massima versatilità. Sempre pronto e generoso, con questa taratura fatta apposta per l'off-road ha la giusta potenza in tutte le situazioni di guida, anche quelle più al limite. Ma l'ho trovato molto godibile anche nei tratti semplici, nei momenti di viaggio e nei trasferimenti. Questa non è affatto una cosa da poco. Il deserto, infatti, è una meraviglia continua. E quando sei lì non vuoi far altro che goderne appieno. Tutto ciò di cui hai bisogno è avere i giusti compagni di viaggio.

RULE ALL WORLD

Tornanti, guadi, vicoli cittadini. Sui sentieri rocciosi delle Alpi come tra le curve sinuose della Costa Azzurra. Qualunque sia la destinazione, per la Multistrada V4 esiste un solo modo di affrontare la strada: dominarla. E i riconoscimenti della stampa specializzata e degli appassionati di tutto il mondo sono qui a dimostrarlo.

Multistrada di nome e di fatto

Sin dalla sua presentazione, la quarta generazione della famiglia Multistrada ha suscitato un interesse fuori dal comune. Il V4 Granturismo, un motore da 170 cv con intervallo di manutenzione a 60.000 Km, più del doppio della media del segmento. L'inedita tecnologia doppio radar, anteriore e posteriore, mai vista prima su una motocicletta. Per non parlare dell'elettronica allo stato dell'arte, della ciclistica e dell'ergonomia completamente rinnovate e dell'aerodinamica a un nuovo stadio evolutivo. Gli elementi innovativi della Multistrada V4 erano tanti e sotto gli occhi di tutti. Manifesti almeno quanto le sue ambizioni, racchiuse in una promessa – Rule All Roads – che si è subito rivelata realtà.



Costa Azzurra



@ducati_frejus

Ovunque protagonista

Da un lato il riscontro del pubblico: dalla Russia alla Colombia, dall'Europa all'Estremo Oriente, le vendite della Multistrada V4 hanno trainato un anno di forte crescita di Ducati in tutto il mondo. Dall'altro quello degli esperti. Quello delle maxi-enduro è un terreno insidioso, battuto da tutti i portabandiera tecnologici delle case costruttrici. Le comparative condotte dalle principali testate motociclistiche internazionali hanno dimostrato però che la Multistrada V4 non è soltanto l'ultima evoluzione di una storia di successo, ma un nuovo punto di riferimento per un intero settore.

Due Ruote e Motociclismo (Italia); Moto e Motards (Francia), Allt om MC (Svezia) e Bike (Regno Unito). Sono solo alcune delle testate che hanno attribuito alla Multistrada V4 la vittoria nelle loro prove comparative. Alle quali si aggiunge la più prestigiosa di tutte: l'Alpen-Masters, la Sfida delle Sfide organizzata dalla rivista tedesca Motorrad, in cui moto di diversi segmenti si affrontano in prove di diversa natura sulle strade e i sentieri delle montagne alpine.



Colombia



@mateo_medinac



Sul tetto del mondo

Se l'Alpen-Masters è la prova più prestigiosa al mondo non è soltanto per la bellezza dei luoghi in cui si svolge. Come il Grossglockner, passo austriaco amatissimo dai motociclisti sia per la varietà del percorso che per le condizioni impeccabili dell'asfalto, teatro dell'edizione 2021 della prova. Ma anche per la completezza dei test, volti a valutare una moto a 360° tramite una combinazione di prove classiche e specifiche studiate nei minimi particolari. La verifica di elasticità del motore, per esempio, che consiste nel misurare in quanto tempo una moto in seconda marcia riesce a passare da 25 km/h a 75 km/h avendo a bordo il passeggero mentre si sta percorrendo una strada in forte pendenza. E poi i test per valutare il livello di comfort, la protezione aerodinamica e le dotazioni tecniche.

Posizionarsi in cima alla classifica dell'Alpen-Masters, interrompendo una lunga striscia di successi tedeschi e austriaci, sembrava una sfida impossibile. Ma la Multistrada V4 è una moto nata per primeggiare. Disposta a raggiungere qualsiasi luogo al mondo, pur di portarsi a casa il premio più ambito.



Zaskar Valley, India

La miglior compagna di viaggio

La Multistrada V4 ha stabilito nuovi standard di potenza e fruibilità nel settore Adventure Touring. Anche nella guida con passeggero e a pieno carico, la moto garantisce facilità di guida e stabilità di viaggio alle alte velocità, grazie anche all'ottima protezione aerodinamica e al sistema di basculamento delle borse.





“Un’instancabile compagna sia nel commuting quotidiano che per le vacanze in moto a pieno carico.”

Motorrad

“Un motore che non ha punti deboli, accompagnato da una ciclistica estremamente precisa.”

InMoto

“Sexy, evoluta, efficace, emozionante. L’incontenibile V4 gonfia i pettorali come un gorilla di montagna ad ogni manata di gas.”

Motociclismo

“Il compimento di un processo di sviluppo lungo ormai vent’anni, che rivela in ogni dettaglio un meticoloso lavoro di messa a punto.”

Due Ruote

STEFANO GHISOLFI IN COSTANTE ASCESA

Serve tanta forza, sia fisica che mentale, per restare aggrappati ai propri sogni. Stefano Ghisolfi, vincitore della coppa del mondo 2021 di arrampicata sportiva lead, sa cosa significa partire dal basso e arrivare al vertice.



Ci sono passioni che nascono per caso e poi diventano una ragione di vita. A 11 anni Stefano Ghisolfi compie la sua prima arrampicata. Neanche un mese dopo ottiene il primo podio in una gara ufficiale. Inizia così una lunga e inarrestabile scalata al vertice che ha il suo culmine nel 2021: Stefano “libera”, come si dice in gergo, due delle vie più impegnative al mondo, Erebor e Bibliographie, trionfa al Rock Master Festival di Arco e finalmente ottiene, dopo averla sfiorata due volte, la sua prima Coppa del Mondo.

Stefano, partiamo dall’inizio. Cosa ti ha spinto verso uno sport non convenzionale come l’arrampicata sportiva?

Fu un incontro casuale. Da ragazzino andavo in bicicletta e facevo snowboard, quando un giorno alcuni amici mi fecero provare una scalata con una corda. Mi piacque da subito. Alla prima gara arrivai secondo senza neanche avere le scarpette da arrampicata. Un anno dopo vinsi il campionato italiano giovanile. Da lì in poi è stato tutto un crescendo.

Boulder, arrampicata indoor, arrampicata outdoor. Via corta, via lunga. Qual è la tipologia di arrampicata che più ti appartiene?

Ho iniziato con il boulder, poi col tempo mi sono specializzato nell’arrampicata lead, sia indoor che outdoor. Durante la stagione alterno periodi in palestra a periodi sulla roccia. Sono due anime del mio essere scalatore che si bilanciano e si completano.

Stefano Ghisolfi, classe 1993, torinese. Con Adam Ondra e Alex Megos è il solo climber a livello mondiale ad aver completato almeno due vie di difficoltà 9b+, penultimo grado nella scala delle difficoltà dell’arrampicata sportiva.

Qual è stato il fattore decisivo per arrivare ai vertici mondiali dell'arrampicata sportiva?

La costanza. Mi sono allenato sempre, non ho mai mancato di partecipare alle gare più importanti della stagione e ho rinunciato a ogni attività che potesse mettere a rischio la mia carriera, anche perché nessun'altra mi procurava lo stesso divertimento. Questo mi ha permesso di crescere in modo progressivo e costante.

Nessun momento di difficoltà?

Solo uno, lo scorso anno, quando sono stato privato del sogno delle Olimpiadi. Non mi ero qualificato al primo tentativo, e la mia seconda e ultima possibilità, gli Europei di Mosca, sono stati cancellati a causa del COVID. È stato frustrante, ma sono riuscito a incanalare l'energia negativa verso nuovi obiettivi.

Quali sono gli elementi da dominare durante in gara? E durante una via in outdoor?

In gara è cruciale la preparazione. Hai sei minuti per studiare la via e altri sei minuti, in un solo tentativo, per completarla. Se non sai eseguire alla perfezione tutti i movimenti, sia mentalmente che fisicamente, non hai possibilità. Sulla roccia invece sei tu contro te stesso. Puoi decidere tu in che periodo dell'anno e con quali condizioni ambientali provarla, e sai che ti è sempre concessa un'altra chance. È una sfida completamente diversa, che richiede una conoscenza profonda di sé stessi.

Su quali vie e in quali condizioni riesci a esprimerti al massimo?

Le mie caratteristiche migliori sono la forza e la resistenza, quindi mi piacciono molto le pareti strapiombanti e molto inclinate. Come Perfecto Mundo in Spagna, 45° di inclinazione. O Change, in Norvegia, una parete quasi orizzontale all'interno di una gigantesca grotta.

Come proverai a salire più in alto rispetto a dove sei già ora?

Provando a liberare una via di grado 9c, l'unico al di sopra del 9b+. Non ho molta scelta perché ne esiste una sola: Silence, in Norvegia. A meno che non ne liberi una nuova io.

C'è un posto del mondo in cui vorresti essere il primo a farlo?

Sì, qui ad Arco, dove vivo da diversi anni. Non immaginavo potesse darmi così tanta soddisfazione aprire nuove vie, dare loro un nome e far sì che altri possano liberarle. Se devo immaginare il mio futuro una volta finita la mia carriera agonistica, beh, lo immagino proprio così.



NEW DUCATI COLLECTION.
SHOES, APPAREL AND ACCESSORIES.

EXCLUSIVE AT  **PittaRosso**

RULE ALL MOUNTAINS

THE NEW
MULTISTRADA V4
PIKES PEAK

La nuova Multistrada V4 Pikes Peak non è solo la Multistrada più racing di sempre, ma è anche la dual bike più sportiva al mondo.

Una moto progettata e realizzata sia per godere appieno delle emozioni dei tornanti di montagna, sia per vivere tutta l'adrenalina della performance tra i cordoli di un circuito.

Agile, maneggevole e precisa, la sua facilità nel chiudere la linea è eccellente già in fase di inserimento in curva e si mantiene anche in applicazione di gas: la nuova Multistrada V4 Pikes Peak va letteralmente dove volge lo sguardo del pilota.



17"

Ruota anteriore da 17"

EC 2.0

Sospensioni
Öhlins Smart EC 2.0

MONO

Forcellone monobraccio

214 kg

Peso a secco

Il sud della Spagna, con la catena montuosa della Sierra Nevada e il Circuito Nuevo de Andalucía, è il suo terreno di conquista ideale.

In pista tra i cordoli e i lunghi rettilinei in contropendenza, la nuova Multistrada V4 Pikes Peak ottiene il massimo dai 170 CV del V4 Granturismo, grazie anche al Riding Mode Race con strategia dedicata, pensato per sprigionare al meglio tutta la potenza della moto in pista. La mappatura, che offre una risposta del gas più diretta e un intervento graduale del limitatore, combinata alle nuove strategie per quickshifter e controllo di impennata, massimizza la performance tra le curve e regala alla Multistrada V4 Pikes Peak un comportamento da vera racing bike.

Una volta imboccate le tortuose strade di montagna, il suo carattere dominante assume i contorni di un'estrema precisione di guida. L'anteriore da 17" e la ciclistica dedicata della nuova Multistrada V4 Pikes Peak offrono massima maneggevolezza nell'inserimento di curva come nei cambi di direzione, grazie anche alla coppia corposa ma sempre ben gestibile del motore che permette una percorrenza in curva in pieno controllo. Una sensazione che viene amplificata da un'ergonomia specifica e dalle sospensioni Öhlins Smart EC 2.0 che, oltre ad aumentare la precisione della guida, permettono di godere dell'emozione sportiva tra i cordoli di un circuito o tra le curve di un passo di montagna.

DON'T STOP ME NOW



Najla Aqdeir ha sempre saputo superare ogni ostacolo grazie alle sue passioni. Lo sport, la corsa e ora anche il Monster, di cui è entrata in possesso prima ancora di poterlo guidare. Perché Najla è un vulcano di energia impossibile da contenere e dopotutto, come lei stessa ama dire, "La vita non è trovarsi, ma crearsi".



COLPO DI FULMINE



Sei nata e cresciuta con la passione della corsa. Quando hai scoperto quella per le due ruote?

Due anni fa, quando alcuni colleghi mi hanno fatto scoprire il mondo dei raduni. Vedendo tutti questi motociclisti che continuavano a sfrecciarmi davanti, ho pensato subito che un giorno sarei voluta diventare una di loro.

“Continuavo a fissare le moto degli altri finché mi sono detta: okay, adesso ne voglio una tutta mia”.

Cosa ti piace di più del tuo nuovo Monster?

Mi piace molto il frontale. È diverso da quello dei modelli precedenti e io lo trovo molto moderno e accattivante. Ma la cosa che più mi fa impazzire di questa moto è il colore rosso.

Che sensazioni ti trasmette?

Salire in sella e immaginarmi al controllo di questo bolide mi fa sentire la padrona del mondo, una vera queen!

In una vita sempre di corsa, dove troverai il tempo per andare in moto?

State tranquilli che il tempo per andare in moto c'è sempre! E poi per fare gare, allenamenti e volontariato dovrò pur spostarmi, no?

Che effetto ti fa essere diventata una Ducati?

Quando è arrivata la moto mi sono accorta subito di

essere entrata in qualcosa di grande, di storico. Ora lo percepisco ogni volta che leggo la scritta Ducati sul serbatoio.

È veramente una sensazione fantastica, e non vedo l'ora di partecipare al mio primo raduno!



Altezza albero: 26,5 metri

Superficie piano velico: 400 m²

Lunghezza scafo: 23 metri

Lunghezza bracci foil: 5 metri

PIÙ VELOCI DEL VENTO

Nella nautica, come nel motociclismo, lo sviluppo tecnologico è spinto dall'aerodinamica.

Da sempre racing e competizioni sportive spingono l'innovazione tecnologica più estrema. E non è un caso che nella nautica, come nel motociclismo, il campo da gioco si stia spostando sempre più su un comune elemento: l'aria.

L'aria è una componente fondamentale per la velocità di una motocicletta. Oltre i 100 km/h la resistenza aerodinamica diventa infatti l'ostacolo più forte per l'avanzamento della moto. Più dell'attrito degli pneumatici o della pendenza di una strada. Dall'aria si genera anche quella che viene definita forza verticale, o portanza, che incide sulle fasi di frenata, accelerazione e percorrenza della curva.



Sulle ali dell'innovazione

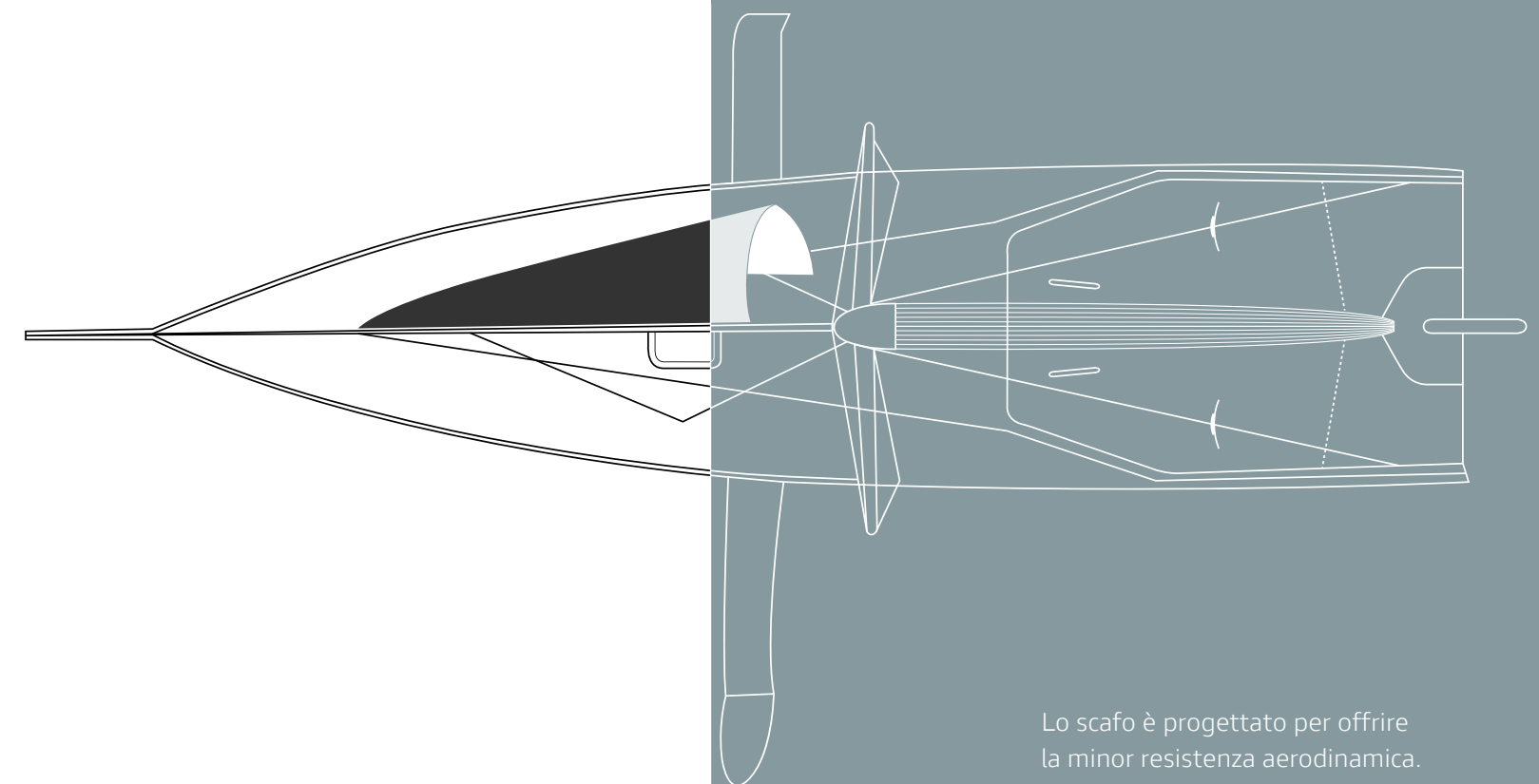
Ducati è stata la prima scuderia in MotoGP a introdurre in modo sistematico le appendici alari, per attenuare il galleggiamento della ruota anteriore e aumentare la stabilità della moto sia in velocità che in frenata. Ne è nata una fase di avanzamento tecnologico senza precedenti, con tutti i team impegnati a loro volta nella progettazione e nello sviluppo di nuove soluzioni aerodinamiche.

Anche gli AC75, le barche che hanno gareggiato nell'ultima America's Cup, segnano un momento spartiacque nella storia della nautica. Monoscafi di 75 piedi (quasi 23 metri), dal peso di 6,5 tonnellate, hanno lasciato tutti a bocca aperta per i loro foil laterali, grazie ai quali arrivano letteralmente a volare sopra la superficie dell'acqua. Questo è reso possibile dal fatto che l'ala fa sparire la resistenza dello scafo.

Quest'ultimo non ha più bisogno di essere immerso per far sì che la barca resti in equilibrio, perché la sua resistenza viene sostituita da quella dell'ala, la cui portanza genera un momento raddrizzante.

Il foil si regola per avere in ogni istante una portanza uguale al peso.

Quanto più si alzano dalla superficie, tanto più acquisiscono stabilità.



Lo scafo è progettato per offrire la minor resistenza aerodinamica.

La sfida degli AC75



Rispetto ai catamarani usati nelle edizioni del 2013 e del 2017, la scelta di competere con i monoscafi ha significato per i team una vera e propria rivoluzione. Il catamarano è infatti dotato di una grande stabilità iniziale che in volo perde parzialmente. Nel monoscafo accade l'opposto. Privo di stabilità mentre naviga, l'acquiesce mentre si alza.



Disegnati per volare

Al raggiungimento di una velocità soglia, gli AC75 si librano in volo e solo il 2% della loro superficie complessiva resta immerso nell'acqua. Una volta in aria, possono veleggiare a più del doppio della velocità del vento, fino a superare i 50 nodi (oltre 90 km/h). Un dato incredibile, in cui è racchiusa tutta l'eccellenza tecnica raggiunta da questi monoscafi. Una classe di imbarcazioni che crea un vuoto con tutto ciò che è stato visto in mare fino ad ora e proietta il mondo nautico in una nuova era.

Freedom vibes

Dario Costa

Il senso di libertà è qualcosa di estremamente personale. Per Dario Costa libertà è abbattere primati nel volo acrobatico e da gara, realizzare il sogno di un'intera vita attraversando un tunnel in aeroplano e andare in giro in sella al proprio Scrambler.

Dario, partiamo dalle cose semplici. Come ti è balenata l'idea di attraversare un tunnel in aereo?

È un'idea che ho avuto per la prima volta a 12 anni, quando ero soltanto un ragazzino con una sconfinata passione per il volo. Poi sono diventato pilota stuntman e pilota da gara, e quest'idea è diventata un chiodo fisso. Non ero l'unico con questo sogno, visto che di attraversamenti di tunnel in aereo sono pieni film e cartoni animati. Io però sono stato il primo a farlo per davvero.

Che cos'hai voluto dimostrare con quest'impresa?

Tutti abbiamo guidato un'auto o una moto all'interno di un tunnel, quindi tutti possiamo capire che un aereo, in un tunnel, non ci deve passare. Volevo dimostrare che non è così. Che il talento non esiste, ma con l'allenamento, la dedizione e la preparazione si può veramente fare di tutto.

Il talento non esiste, ma esiste una vocazione, forse? Tu come hai scoperto la tua?

Credo che tutto dipenda da ciò che vediamo e assorbiamo da bambini. Io sono cresciuto in Libia, ho avuto la fortuna di salire su un aereo quando ancora ero molto piccolo e sono sempre stato affascinato dal senso di infinito che si prova quando si è in volo. Quando sono in aeroplano mi sento libero, non penso a niente, solo a volare e a godermi il panorama.



Il 4 settembre 2021 Dario Costa ha stabilito un nuovo primato nella storia dell'aviazione pilotando il suo aereo da corsa per 43,44 secondi a una media di 250 km/h attraverso il Tunnel di Çatalca, in Turchia.



E invece la tua passione per le moto da dove nasce?

Quando avevo sei anni la mia famiglia si è trasferita a Bologna, proprio a due passi dallo stabilimento di Ducati. Per un bambino che sognava di volare è stato automatico appassionarsi anche al motorsport. A 14 anni ho iniziato ad andare in moto e da allora non ho più smesso, ma la mia è una passione che va oltre la guida. Per intenderci, starei una giornata intera a guardare una Panigale V4 R. E delle moto amo molto anche il fatto che posso metterci le mani.

Infatti ora nel tuo garage c'è un Ducati Scrambler completamente customizzato.

Sì, ho scelto lo Scrambler perché volevo una moto che si potesse usare tutti i giorni e che fosse facile da personalizzare. Lo Scrambler Icon Dark era la base perfetta, io l'ho voluto rendere un po' più corsaiolo. Ho messo due ruote da 19", uno scarico fatto apposta per me dai ragazzi di Ducati Salisburgo, e il manubrio dello Scrambler Full Throttle.

Che momenti sono per te quelli in sella al tuo Ducati Scrambler? Cerchi avventura, relax, divertimento?

Cerco quello che cerco in aeroplano. Per forza di cose, la moto non mi può dare lo stesso senso di infinito di una vista che si estende oltre l'orizzonte, però la sensazione di libertà è la stessa. Potrei guidare per giorni e giorni il mio Scrambler senza preoccuparmi di niente. Ho sempre fretta di partire, mai di arrivare.



**“In moto ho
sempre fretta
di partire, mai
di arrivare”**



Follow us                            

LIBERTÀ TOTALE

Viaggio ai confini dello smart working estremo

Partecipare a una call da una terrazza con vista sul mare. Passeggiare nei boschi appena conclusa la giornata lavorativa. Ciò che prima era prerogativa di pochi, oggi riguarda un numero sempre maggiore di persone, che in seguito alla pandemia si sono rese conto che l'ufficio può essere ovunque vi siano una scrivania, un computer portatile e una connessione internet.

Ci stiamo tutti avviando verso un futuro da nomadi digitali? Difficile a dirsi. Non tutti i lavori possono essere svolti da remoto e non tutti possono permettersi la libertà personale richiesta da questo stile di vita. Di certo, lo smart working è uno strumento in più per chi sente il bisogno di staccare dalla consueta routine, è in cerca di nuove ispirazioni, o vuole guardare le cose da una prospettiva diversa, anche solo per brevi periodi.

Le opportunità non mancano. Agenzie immobiliari, portali vacanze e anche studi di designer offrono soluzioni per tutti i gusti e per tutte le esigenze. Tra camper, postazioni mobili, cabine in alta quota, non resta che scegliere una meta e lasciar spazio alla creatività!

01

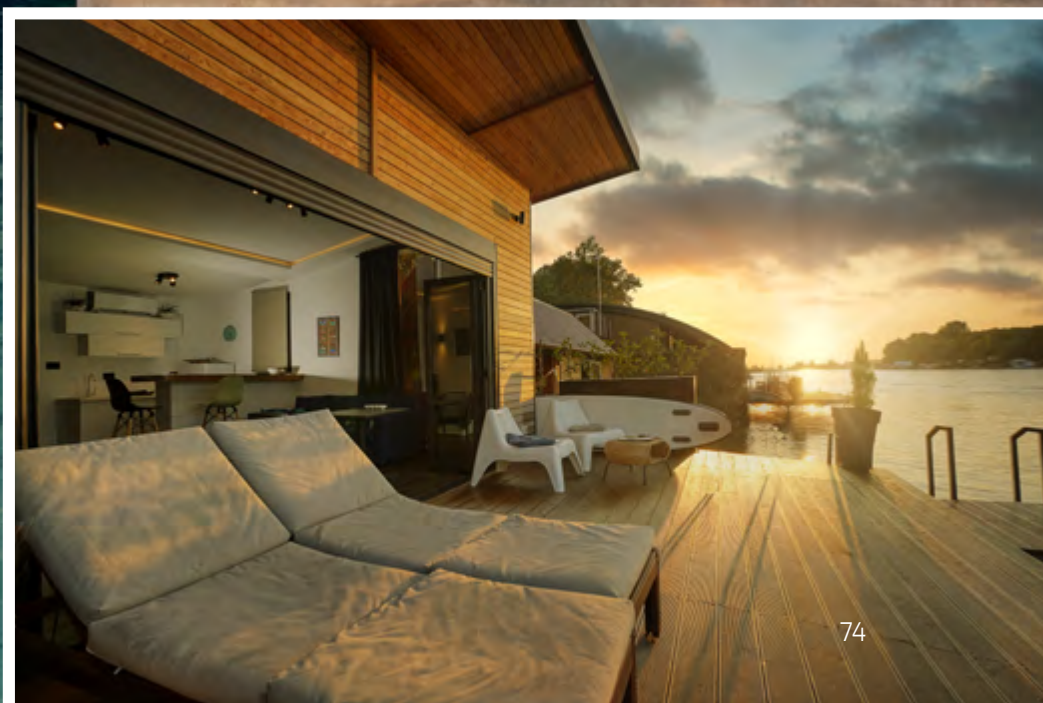
Panoramic Business Room, Cortina d'Ampezzo, Italia

Lavorare ammirando il panorama unico delle Dolomiti, Patrimonio Unesco, in un ufficio dalle pareti di vetro in alta quota: questa la soluzione perfetta per coniugare lavoro, vacanza e sport in piena sicurezza.

La Panoramic Business Room si trova a Cortina d'Ampezzo, a fianco delle piste da sci. La vista dalle tre pareti di vetro spazia a 360° sulle vette dolomitiche più famose. Questo angolo di paradiso è raggiungibile dal vicino rifugio Col Gallina con le ciaspole o via scialpinismo.

02

Floating Beach House,
Belgrado, Serbia



74

Questa Beach House sull'acqua è un open space dal design moderno, nascosta nella fiorente oasi verde del parco di Ada Ciganlija, un'isola del fiume Sava situata all'interno della città di Belgrado.

L'ideale per chi cerca la semplicità, è dotata di una vasta zona giorno circondata da grandi finestre mobili, che illuminano l'ambiente e permettono di godere da ogni lato della vista sul fiume Sava. Potendo ospitare fino a otto persone, può anche essere sede di eccezione per piccoli meeting e workshop. Offre anche una comoda zona relax, in cui ricaricare le energie al termine di una giornata di lavoro o in vista di una serata nella vibrante capitale serba.

03

False Bay Writer's Cabin,
Isole San Juan, Stati Uniti

Libertà totale

Questa cabina di 46m² quadrati è stata progettata dal designer Tom Kundig come cottage e rifugio privato per ospiti e scrittori. Si integra perfettamente nell'ambiente in cui viene installato, e può essere messo in sicurezza quando non viene usato. La cabina è progettata

come una casa di vetro circondata da tre ponti, che fungono da persiane quando sono sollevati e da pavimenti di un lussuoso spazio outdoor quando sono ribassati. Un ufficio a dir poco versatile, un piccolo rifugio capace di cambiare la sua forma in pochi minuti.



75



04

The Glass House,
Marlboro, Stati Uniti

La città di New York è a una sola ora e mezza di distanza, ma dentro la Glass House sembra di essere completamente in un altro mondo. Questa deliziosa mini-casa, poco più di 16m² dotata di tutti i comfort, consente di lavorare ammirando una distesa infinita di vigneti e frutteti. Immersa in 30 acri di dolci colline, offre ai suoi ospiti una privacy totale e il più completo isolamento, se si eccettuano i frequenti incontri con la fauna selvatica presente nel parco, che rendono la Glass House un posto unico per vivere un'esperienza davvero coinvolgente nella natura.



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



Dietro le quinte
con Luca Salvadori,
pilota e youtuber.

Tutto per le corse

Che cosa è più difficile: saper guidare con successo una moto da corsa o una community da più di 300.000 follower? Per Luca Salvadori nessuna delle due. Influencer digitale, pilota professionista, Luca è a suo agio tanto sulla Panigale V4 R mentre gareggia al National Trophy con il Barni Racing Team Ducati, quanto davanti alla videocamera, mentre produce l'ennesimo video che andrà a riscrivere i suoi record personali sul web.

Luca Salvadori ha esordito nel motociclismo professionistico a 17 anni. Nel 2014 ha vinto il campionato National 600 Supersport. Con i video pubblicati sui suoi canali social, ha rivoluzionato il modo di comunicare la passione per le due ruote.



LUCA SALVADORI

BARNI RACING





Tanta passione, zero filtri

Nessuna paura di mettersi in gioco, in pista come sul web.

Come riesci a conciliare le attività di pilota e di youtuber?

Non è semplice. Soprattutto quando si hanno problemi in pista oppure, peggio ancora, si viene speronati, è veramente difficile trovare le energie mentali e la lucidità per mettersi davanti a una videocamera. Io cerco sempre di impegnarmi al massimo come professionista su entrambi i fronti, per portare a casa il miglior risultato in termini sia multimediali che sportivi. Tempo fa però sono tornato in pista senza telecamera, con l'unico pensiero di far risultato e godermi la gara insieme a compagni di team, amici e avversari. Era la prima volta dopo tre anni, e non nascondo che è stata una bella sensazione.

L A P A N I G A L E V 4 R

Quanto c'è di preparazione e quanto di improvvisazione in pista e in studio?

La gara richiede una preparazione meticolosa. Ogni dettaglio, specialmente extra-pista, come la condizione atletica, un brief fatto bene con il team, può fare la differenza. Per le produzioni video, invece, bisogna saper improvvisare, per il semplice motivo che non si può prevedere il futuro. Si prepara una scaletta, di cui il 60-70% potrà essere prodotto a prescindere, ma il restante 30-40% dipende da ciò che accade in pista.

Sei diventato un punto di riferimento per tutti gli appassionati di motociclismo. Quali sono le caratteristiche che i tuoi follower apprezzano di più in te?

Punto di riferimento è forse eccessivo. Sono contento che tante persone mi seguano su YouTube e che si sia formata una bella community. Quando mi incontrano di persona, molti di loro mi dicono che non c'è differenza tra come mi vedono sui social e come sono nella realtà. Per me è un riconoscimento importante.



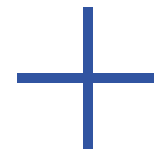
L A P I S T A E I S O C I A L

Quando hai scoperto di saperci fare con la moto? E quando invece hai scoperto di saperci fare con la videocamera?

Con le moto è avvenuto tutto un po' per caso. Sono cresciuto in una famiglia vocata più alle quattro ruote: mio padre, un ex-pilota, ha una scuderia, la Trident Racing, che corre in Formula 2 e Formula 3. Io feci un tentativo a 16 anni, sulle ali dell'entusiasmo per il mio cinquantino. Scesi in pista su

una 125 a 2 tempi, e capii subito che era vero amore. La videocamera invece è stata più una necessità: arrivato a un certo punto mi resi conto che dovevo diventare più mediatico, se volevo continuare a vivere della mia passione. Ho iniziato da solo, grazie a una GoPro Hero 4 e a tanti video-tutorial su YouTube, e le cose sono subito girate per il meglio, in modo abbastanza inaspettato.

“ Con la videocamera ho iniziato da solo, e le cose sono subito girate per il meglio. ”



Quali sono i modelli a cui ti ispiri, sia tra i piloti sia tra i personaggi del web?

Sicuramente Casey Neistat, uno youtuber americano e un vero e proprio maestro del montaggio. Uno che riesce a tenerti incollato a un video per 20 minuti mostrandoti normalissime scene di vita quotidiana. E poi Alberto Naska, naturalmente. È stato il primo a spingermi a intraprendere questa avventura, ed è anche grazie a lui se sono arrivato dove sono. La cosa bella è che invece di diventare nemici ci siamo aiutati l'un l'altro: io ho dato a lui consigli sulle moto e lui ne ha dati a me sul montaggio, sullo storytelling, e così via. Tra gli sportivi, invece, il riferimento è sempre stato Valentino, precursore di un nuovo modo di vivere e raccontare il motociclismo.

Quali sono le situazioni che più esaltano la tua community?

Se sapessi quali contenuti funzionano al meglio per il mio canale li proporrei tutti i giorni! Scherzi a parte, su YouTube, come in tutti i lavori più complessi, compreso andare forte in moto, bisogna sempre re-innovarsi e re-inventarsi. Di certo sfide impossibili, come la gara con la V4 S di serie, attirano sempre l'attenzione del pubblico, soprattutto se gli mostri il dietro le quinte.

Come incide la tua popolarità sui social con i tuoi colleghi ai box e i tuoi avversari in pista?

Fino a quando non avevo i numeri ero una specie di brutto anatroccolo. Poi sono arrivati gli sponsor, i contratti importanti, gli inviti agli eventi, e inevitabilmente anche le critiche di alcuni invidiosi. Purtroppo non tutti hanno capito che questo è il futuro. Che questi strumenti possono aiutare tutti, piloti e campionato, a crescere e trovare nuove risorse.

C'è una gara (delle due o delle quattro ruote) che ti piacerebbe correre e raccontare ai tuoi follower?

Beh sì, una gara di Formula 1! No, scherzo, meglio restare con i piedi per terra. Recentemente ho corso per la prima volta una 25 ore, la Fun Cup di Spa per la Unicef Next Generation, ed è stata un'esperienza fantastica.

Quindi in ambito quattro ruote, partecipare alla 24 ore di Le Mans sarebbe qualcosa di incredibile. Come pilota di moto, invece, mi piacerebbe molto fare il mio esordio nella WorldSBK. Vediamo se capiterà l'occasione.

Al di là dello sfortunato finale, che cosa ti porti dietro da questa prima stagione in sella alla Panigale V4 R?

Ho scoperto un bellissimo team, il Team Barni, col quale mi sono trovato veramente bene. Soprattutto ho scoperto una moto capace di darti tante soddisfazioni, che va veramente, ma veramente forte. La ciliegina sulla torta sarebbe correrla in Superbike con una wild card. È una moto pazzesca, già nel modello di serie, con cui a Cremona ho fatto il record della pista. È stato imbattuto per tanti mesi e chi è riuscito a fare meglio lo ha fatto in sella a una moto kittata. Questo fa capire ancora di più l'incredibile potenziale della Panigale V4 di serie!



Urban
e-Mobility



www.ducatiurbanemobility.it



Ducati Urban e-Mobility



Ducati Urban e-Mobility

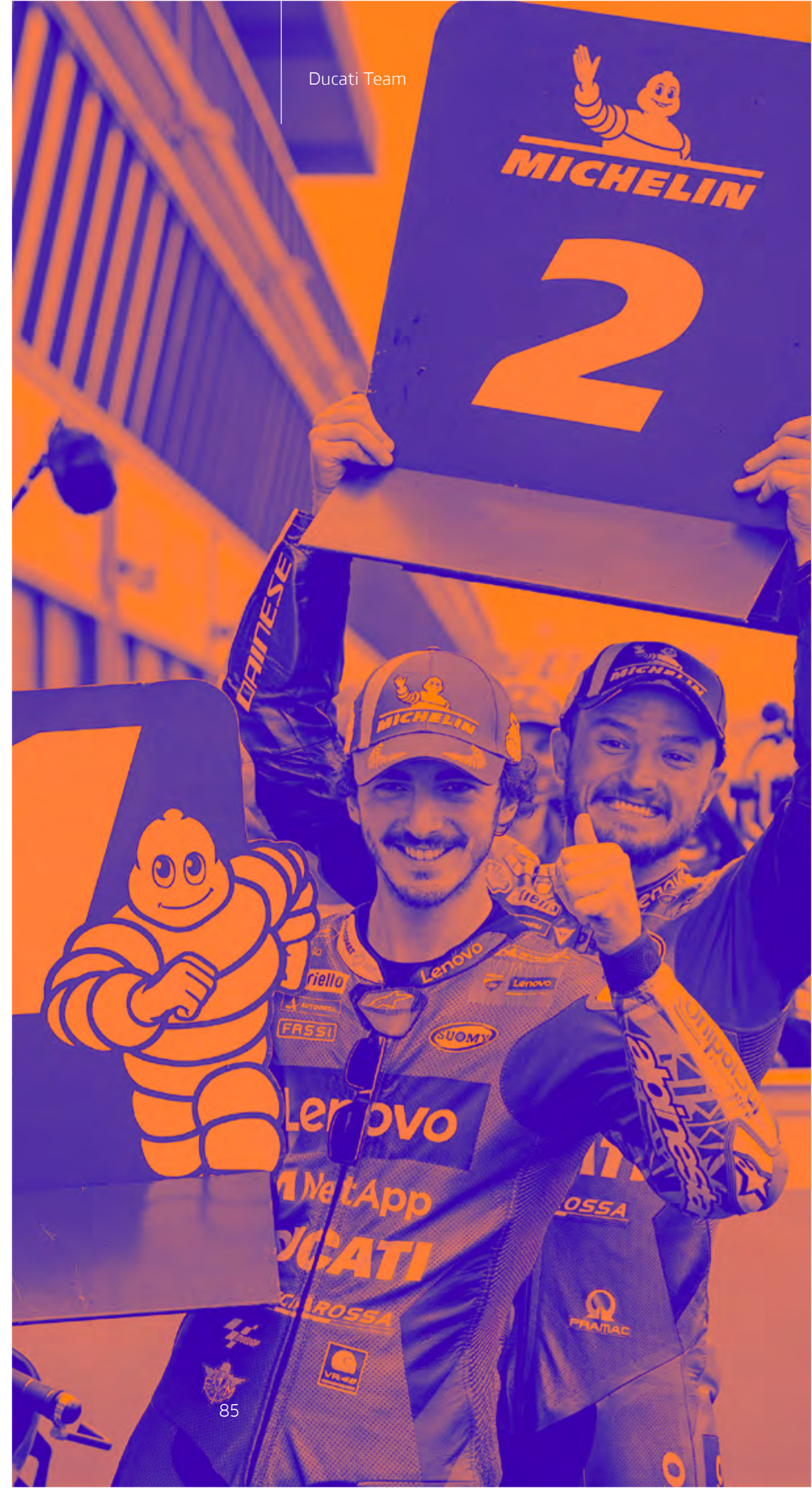
Imported and distributed by **MT Distribution**
THINK COMPLETE

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

Pecco e Jack: vincere è uno sport di squadra

Sono giovani, eppure sono una delle coppie più longeve del motomondiale. Sono molto affiatati e soprattutto sono sempre più vincenti. Jack Miller e Pecco Bagnaia correranno nel 2022 la loro quarta stagione da compagni di squadra, la seconda con i colori del team ufficiale Ducati e la prima da detentori del titolo di campioni del mondo, conquistato in un 2021 a dir poco entusiasmante.

Diversi per stile e carattere - avventuroso e sanguigno, in pista e fuori, Jack; metodico e posato, ma solo all'apparenza, Pecco - i loro destini si incrociano per la prima volta il 26 giugno 2016 sul circuito olandese di Assen.



Da Pramac a Ducati Corse, nel segno della Desmosedici



Pecco, alla stagione d'esordio nel campionato Moto3, ottiene la sua prima vittoria assoluta nel motomondiale, dando prova del suo immenso talento. Jack, dopo un primo anno non facile nella classe regina, vince la sua prima gara al termine di una spettacolare rimonta sul bagnato, mostrando a tutti di che pasta è fatto.

Di lì a tre anni, con Pecco fresco vincitore del campionato Moto2 e Jack sempre più solido e costante in MotoGP, i due diventano compagni di squadra nel Pramac Racing Team powered by Ducati. Due stagioni di apprendistato bastano per prendere confidenza con la Desmosedici e meritarsi l'ingresso nel Ducati Lenovo Team del 2021.

Veri purosangue, nati per le moto e per le competizioni, vogliono sempre ottenere il massimo della posta in palio. Ma entrambi si augurano che il rivale per la vittoria sia proprio il compagno di squadra, perché anche per loro veder vincere la Ducati è la cosa più importante.

Tra i due c'è profonda stima e massimo rispetto. Nei box si confrontano su tutto: gomme,

strategie, avversari (e supercross, di cui sono entrambi appassionati). In pista corrono per sé, ma non si tirano indietro quando è il momento di fare gioco di squadra. Per il direttore sportivo di Ducati Corse Paolo Ciabatti sono "una coppia di piloti che non cambierei per nulla al mondo". Per il direttore generale Gigi Dall'Igna sono stati fondamentali anche "per aiutare i tecnici a capire dove e come migliorare la moto".

Per tutti i Ducatisti sono i protagonisti di una fantastica stagione, ma prima di tutto sono Pecco e Jack, due ragazzi che con la loro passione e la loro determinazione hanno dimostrato di saper incarnare al meglio i valori di Ducati. E i piloti che nel 2022, c'è da scommetterlo, daranno tutto per portare a Borgo Panigale anche il titolo personale più ambito.



Francesco "Pecco" Bagnaia

Classe: 1997

Segno: Capricorno

Numero di gara: 63

Passioni nascoste: automobili e scarpe

Canzone preferita: "Mi fido di te" di Jovanotti.



Jack Miller

Classe: 1995

Segno: Capricorno

Numero di gara: 43

Passioni nascoste: motocross ed elicotteri

Canzone preferita: "Thunderstruck" di AC/DC

“Mi trovo davvero bene in questo gruppo e sono convinto che insieme faremo grandi cose.”

Francesco Bagnaia

Il Ducati Lenovo Team è pronto ad affrontare la sua ventesima stagione in MotoGP. Per la prima volta nella sua storia, la Desmosedici GP si veste del colore “Rosso Ducati”, nella tonalità originale che da sempre caratterizza le Ducati di serie.

Ventuno i Gran Premi in programma, a partire dal GP del Qatar del 6 marzo. A supportare il lavoro di team e piloti ci sarà ancora Lenovo, Title Partner del team e partner tecnologico decisivo per il miglioramento dei processi decisionali in pista.



“Far parte della squadra ufficiale Ducati significa avere il sostegno di tantissimi tifosi, in Italia e nel mondo.”

Jack Miller





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



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

Il Dream Team

Come tutti i dream team, tutti all'interno dei box condividono lo stesso obiettivo comune: la vittoria. Il successo dei piloti è il risultato del lavoro di tutto il team e dei loro "ingegneri della velocità".

Tra un turno e l'altro ci sono solo pochi secondi per allentare e serrare dadi, sostituire le ruote, regolare le pinze freno, raffreddare le parti elettroniche della Desmosedici e molto altro. La pressione non cala fino alla bandiera a scacchi. Per portare a termine il loro lavoro, i meccanici del Ducati Lenovo Team si affidano agli elettroutensili Bosch Professional, da 15 anni nel motomondiale al fianco di Ducati come partner ufficiale, contribuendo a



velocizzare e facilitare le attività di messa a punto delle moto nei box. Ogni gara è una sfida tra uomini e mezzi tecnici, in cui l'obiettivo principale è quello di essere più veloci e arrivare davanti: è un susseguirsi di accelerazioni, frenate, cambi di direzione, staccate e nuove accelerazioni, che si ripetono decine di volte, ad ogni giro. Durante le gare i piloti si affidano totalmente ai meccanici del loro team. Ogni dettaglio conta e anche un piccolissimo errore può costare la vittoria. Gli utensili a batteria come il nuovo avvitatore a massa battente BITURBO GDS 18V-1050 H possono incidere sul risultato delle sessioni di prova e della gara, facendo risparmiare frazioni di secondi e garantendo una velocità stupefacente nei box di ogni circuito. "La coppia straordinariamente elevata dell'avvitatore a massa battente aiuta il team nell'allentamento e nel serraggio di dadi di grandi dimensioni e fa risparmiare importanti frazioni di secondo nei box" dichiara Marco Ventura.

Questo, unitamente alla completa intercambiabilità delle batterie, consentono al team di lavorare senza interruzioni e senza fermarsi per la ricarica. Il lavoro è facilitato dal fatto di avere sempre a disposizione batterie potenti e pronte all'uso. Il soffiatore GBL 18V-120 è uno degli utensili più utilizzati, utile per raffreddare l'elettronica e gli scarichi, evitando il surriscaldamento di alcuni componenti.

Il rilevatore termico GIS 1000 C è diventato insostituibile nei circuiti per misurare la temperatura dell'asfalto e dei componenti della moto sensibili al calore. Queste letture aiutano i meccanici a identificare rapidamente problemi in tempo reale e settare le moto in modo preciso rispetto alle condizioni del circuito.



PAOLO CAMPINOTI

L'incontenibile energia di

MR PRAMAC

Non va in moto e prima di aver fondato il Pramac Racing Team non aveva mai visto una gara del motomondiale. Ma Paolo Campinoti è fatto così. Si appassiona subito e lascia sempre il segno, sui campionati e sulle persone, grazie al suo infallibile intuito e al suo incrollabile ottimismo.

Paolo, per il Pramac Racing Team il 2021 è stato uno degli anni migliori di sempre, con i titoli di miglior team e pilota indipendenti e rookie dell'anno. Quale di questi tre ti rende più orgoglioso?

Quello che mi ha fatto più piacere è sicuramente quello di miglior team indipendente. Il motociclismo è uno sport individuale, ma i risultati arrivano prima di tutto grazie al team.

“L'adrenalina che ti danno le corse è un'esperienza unica.”

Qual è invece quello che ti ha più sorpreso?

In realtà confesso che i titoli dei piloti un po' me li aspettavo. Martín è tre spanne sopra tutti gli altri rookie e Zarco veniva da una bellissima stagione. Sapevo che avrebbero fatto ottime cose con questa moto, che ha compiuto uno step in avanti notevole negli ultimi anni.

Prima di lanciare il Pramac Racing Team non avevi mai visto una gara di moto in vita tua, oggi sei uno dei personaggi simbolo della MotoGP. Come si è evoluto in questi 20 anni il tuo rapporto con le corse?

Le corse sono un modo di essere, un modo di vivere, a cui è impossibile non appassionarsi. Puoi essere un novizio dal punto di vista tecnico, ma l'adrenalina che ti danno le corse è comunque un'esperienza unica. Non esistono altri sport capaci di coniugare così l'aspetto tecnologico con quello umano.

Parlando di aspetto umano, perché tanti giovani piloti trovano in Pramac l'ambiente ideale in cui crescere?

Perché in Pramac c'è il giusto equilibrio tra la pressione che ti spinge a migliorarti e la tranquillità necessaria a non bruciarti. Chi viene qui sa che si lavora tanto, ma con la giusta spensieratezza.



Che tipo di rapporto ti piace instaurare con i tuoi piloti?

Non vorrei sembrare troppo sentimentale, ma per me sono come dei figli. Vedi questi ragazzi giovani che ti seguono, si fidano, crescono insieme a te, si crea un rapporto che va oltre l'esperienza lavorativa. E io mi impegno perché sia così, sia nel team che nel lavoro.

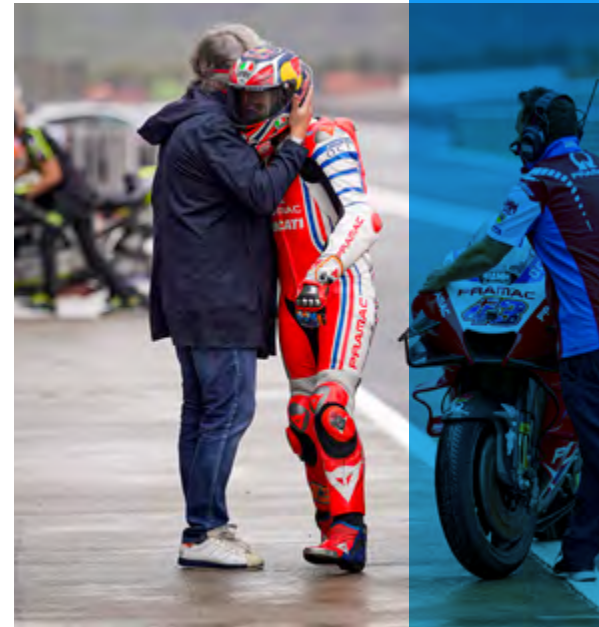
Quindi il Paolo Campinoti uomo di business e il Paolo Campinoti uomo di corse si assomigliano?

Sì e non potrebbe essere altrimenti, perché ti trovi sempre a gestire delle persone. A volte bisogna mettere un po' di pressione, a volte bisogna saper rincuorare. C'era un grandissimo imprenditore che diceva che nel lavoro servono tre cose: cuore, cervello e fortuna. Io ci credo molto, specialmente nel cuore, perché alla fine un cervello sopraffino riuscirà sì a tirare fuori il calcolo perfetto, ma nel lungo termine, senza il cuore, certe problematiche non le superi.

Pramac è una destinazione molto ambita non solo dai piloti. Cosa rende la tua hospitality la più divertente della MotoGP?

Noi cerchiamo semplicemente di dare alla parola hospitality il suo vero significato. Chi viene da noi deve stare bene, sentirsi un po' speciale. Poi io sono una persona aperta, mi piace mescolare persone che tra di loro non c'entrano niente e vedere che poi alla fine della serata diventano un tutt'uno. Anche perché poi il bello delle moto è che generano emozioni così forti che anche le star, quando sono qui, diventano come bambini al luna park!

“No, non credo che potrei mai vedere una Pramac senza la Ducati.”





“Io sono un tipo fortunato, perché sono nato contento.”

Quello con Ducati è un sodalizio consolidato, che proseguirà con soddisfazione reciproca almeno fino al 2024. Cos'è che permette a questa collaborazione di funzionare così bene?

Delle cose che sembrano banali, ma in realtà non lo sono affatto: tanta stima e tanto affetto, sia personale che professionale. Non sono mai mancate, nemmeno nei momenti più difficili. Dall'Igna, Ciabatti e tutto il team di Ducati Corse sono persone con cui hai proprio piacere di stare insieme, oltre che lavorare. No, non credo che potrei mai vedere una Pramac senza la Ducati.

Ultima domanda. Sappiamo che non ti piace farti i complimenti da solo, ma qual è il merito più grande che riconosci a te stesso?

Io sono un tipo fortunato, perché sono nato contento. Mi emoziono per le cose semplici. E ho visto che facendo le cose con entusiasmo, i risultati arrivano automatici. Magari ci vuole un po' di tempo, un mese, o anche un anno. Ma arrivano. Basta perseverare, e aver voglia di godersi tutte le emozioni che la vita ti dà.

V

PASSIONE DI FAMIGLIA

Cosa significa crescere nei box Ducati della WorldSBK, seguire papà in giro per il mondo e vederlo diventare una leggenda del motociclismo? Per Oli Bayliss significa salire su un triciclo a due anni di età, debuttare nell'Australian Superbike a 14 e a 18 diventare pilota del Barni Racing Team nel campionato mondiale Supersport, in sella alla Panigale V2.





Le corse nel DNA

Se lo ricordano tutti, quel diavoletto biondo dagli occhi azzurri che scorrazzava nel paddock tra una sessione di prove e l'altra di papà Troy, sotto lo sguardo vigile di mamma Kim. Ducati e i Bayliss sono sempre stati una grande famiglia e i box, per Oli, niente di meno che una seconda casa. Le corse hanno accompagnato la sua infanzia prima e l'adolescenza poi. Un po' di ossa su kart e dirt track e poi via, già a 14 anni Oli inizia a fare sul serio nei campionati nazionali. Nel 2021 debutta nell'Australian SBK e gli bastano tre gare per ottenere la sua prima vittoria. È il segno che Oli è pronto per il salto internazionale.

Ducati e il Barni Racing Team non vedono l'ora di dargli la possibilità di coltivare il suo talento. Anche la famiglia Bayliss, ora che Oli ha completato gli studi, è felice di farlo approdare in Europa. E così, a 20 anni dal primo titolo di Baylisstic, arriva l'annuncio che nel 2022 ci sarà un Bayliss in sella alla bicilindrica Ducati. La storia si ripete? Troppo presto per dirlo. Di certo, come ama sottolineare Troy, "Già a due anni Oli andava in triciclo allo skate park, e da allora non ha mai smesso di correre".

Nel 2022 Oli Bayliss correrà con il Barni Racing Team nel FIM Supersport World Championship in sella alla Panigale V2.





BORN TO CELEBRATE

THE NEW
PANIGALE V2
BAYLISS 1ST CHAMPIONSHIP
20TH ANNIVERSARY

52 vittorie, 94 podi e 3 campionati mondiali Superbike: il binomio Ducati-Bayliss è stato uno dei più vincenti nell'universo del motorsport.

Le sue imprese in gara hanno impresso indelebilmente il nome dell'australiano nel cuore di tutti i Ducatisti, e l'intesa vincente tra Ducati e "Baylisstic" si è rinnovata per la realizzazione di questa moto celebrativa, prodotta in serie numerata, i cui dettagli grafici e il cui nome sono stati scelti lavorando fianco a fianco.

La nuova Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary celebra uno dei piloti di maggior successo di tutti i tempi e il simbolo di un'intera community: Troy Bayliss. Una moto speciale, realizzata in serie numerata, espressione pura della sportività Ducati e tributo a una passione senza tempo.

Creata a partire dalla Panigale V2, questa versione è resa unica dalla speciale livrea, ispirata alla 996 R con cui Bayliss vinse nel 2001 il suo primo titolo mondiale, e dalla pregiata componentistica Öhlins, che porta le prestazioni in pista della Panigale V2 Bayliss 1st Championship 20th Anniversary a un livello superiore.

955_{cc}

Cilindrata

155CV

Potenza

NIX30 e TTX36

Forcella e ammortizzatore Öhlins

174,5_{kg}

Peso a secco

Ducati e UniBo Motorsport

Primi della classe

Alla Motostudent International Competition 2021 sventola il tricolore grazie a Minerva GN, la moto elettrica sviluppata dalla squadra corse dell'Università di Bologna con il supporto dei tecnici Ducati.

Si chiama Minerva GN. Perché è un sofisticato prodotto dell'ingegno e delle arti applicate, perché si è rivelata vincente su tanti fronti, e perché proprio come la divinità romana affonda le sue origini in terra etrusca. O per meglio dire felsinee, dall'antico nome della città di Bologna.

Disegnata e realizzata dal team UniBo Motorsport, sponsorizzato e supportato dalla Fondazione Ducati, Minerva GN è la moto che ha trionfato alla Motostudent International Competition 2021, Categoria Electric. Un trionfo che parte da lontano, perché nasce dalla collaborazione di Ducati con l'ateneo più antico del mondo occidentale, una delle tante sinergie che movimentano quella terra delle meraviglie chiamata Motor Valley. Ma è anche un traguardo importante in ottica futura, per lo sviluppo di veicoli a propulsione elettrica e per la formazione dei progettisti del motorsport di domani.



Sinergia vincente



Nei tre anni di lavoro su Minerva GN, infatti, i giovani ingegneri di UniBo Motorsport hanno lavorato come un team di MotoGP, gestendo ogni fase del processo di sviluppo, "Dalla progettazione alla realizzazione dei componenti, fino ai test in laboratorio e in pista", come ci raccontano Rebecca Rimondi e Fabio Curto, rispettivamente Team Leader e Chief Technical Officer Motostudent di UniBo Motorsport.

Come avviene la collaborazione con Ducati?

R- Ducati è un partner fondamentale dei nostri progetti. L'ing. Di Piazza e l'ing. Cané sono i primi a cui presentiamo le idee per la moto nuova. Loro ci aiutano a capire qual

è l'ottimo a cui puntare e come possiamo effettivamente raggiungerlo.

F- È una collaborazione continua. Ci confrontiamo settimanalmente per analizzare e discutere insieme lo sviluppo della moto, ma anche per condurre nel migliore dei modi le attività di gestione del team.

Ogni quanto si disputa il Campionato Motostudent?

F- Ogni due anni, anche se l'ultima edizione è stata posticipata di un anno a causa del Covid. Ma dopo ogni campionato si ricomincia tutti quanti da zero. Si riparte dal foglio bianco e si è quindi liberi di proporre nuove idee.

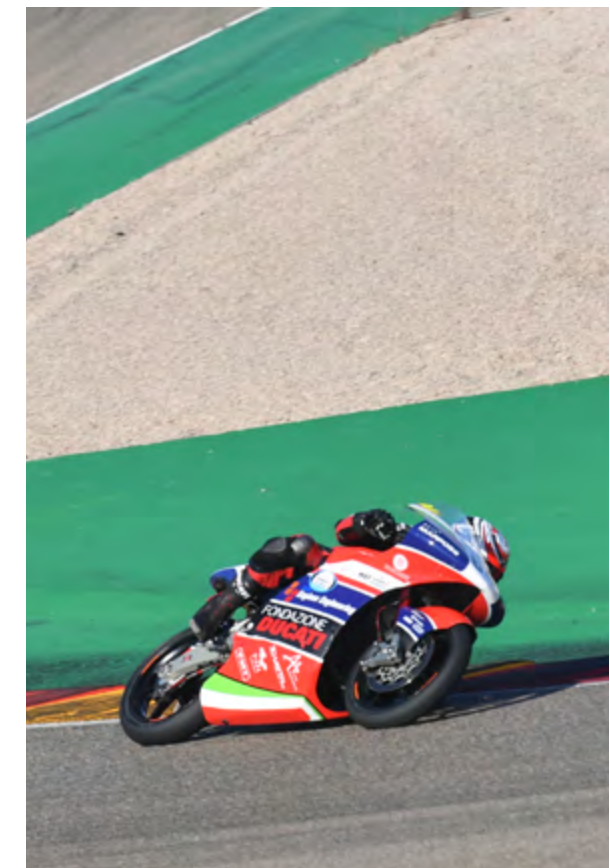
Con quanta frequenza lavora il team?

F- Di base ai membri del team è richiesto un impegno settimanale, al di fuori degli orari di lezione, in modo da conciliare questa attività con lo studio. Naturalmente, man mano che ci si avvicina alle gare, l'impegno si intensifica, perché ogni gara richiede veramente tantissima preparazione.

R- Per i sei responsabili del team, come siamo io e Fabio, l'impegno è su base quotidiana. Di fatto è un vero e proprio lavoro che finisce inevitabilmente per sottrarre tempo agli studi. Però ne vale la pena perché è davvero un'esperienza unica, che ti arricchisce umanamente e professionalmente.

Qual è stato l'elemento decisivo per la vittoria del Motostudent?

F- Se guardiamo alla moto direi la ciclistica. Prima dell'evento finale ad Aragon ci sono state delle prove condotte dai tester ufficiali della federazione, tra cui l'ex pilota MotoGP Jeremy McWilliams. A detta di tutti la moto era molto maneggevole, offriva subito un ottimo feeling. Questo è avvenuto perché abbiamo potuto produrre in casa i componenti principali, sfruttando le tecnologie allo stato dell'arte. R- Abbiamo anche potuto svolgere tanti test, organizzati nei minimi dettagli, che ci hanno permesso di sperimentare al meglio le nostre soluzioni e di allestire una moto a misura del pilota, Alessandro Berardi. Però a mio avviso il vero fattore vincente è stato la chimica di squadra. Nel team si è instaurato da subito un ottimo ambiente, e questo ha permesso di lavorare al meglio in tutte le fasi del progetto, soprattutto durante le gare: quando ti



Alla categoria Electric del Motostudent hanno partecipato 46 atenei di tutto il mondo. Al termine delle prove - disputate, oltre che in pista, anche sugli aspetti progettuali ed economici - Minerva GN ha totalizzato 712,6 punti, 30 in più del secondo classificato.



giochi tutto e il tempo a disposizione è poco, capirsi al volo, con un semplice sguardo, fa la differenza.



Fondazione

Missione: sostenibilità

In Ducati ci sono tante ambizioni. Quella di progettare e realizzare moto sempre più affascinanti e sempre più evolute. Quella di essere il brand di riferimento dei motociclisti più appassionati. Ma anche quella di contribuire alla costruzione di un mondo in cui guidare una moto e rispettare l'ambiente siano in perfetta armonia.

Quando il Gruppo Volkswagen ha lanciato la strategia goTOzero, per accelerare sulla strada della sostenibilità, Ducati ha subito accettato di fare la sua parte: con la nuova Mission Ambientale, introdotta lo scorso marzo, Ducati si è impegnata a ridurre i potenziali impatti ambientali generati dalle proprie attività, non trascurando nessuna delle sue principali aree di business.

Perché essere all'avanguardia significa guardare prima di tutto al futuro. E perché quanto più la sfida è grande, tanto più Ducati offre il meglio di sé.



La Mission Ambientale

individua i quattro obiettivi verso cui convergono tutte le iniziative messe in campo da Ducati a favore della sostenibilità. Un piano d'azione integrato, che spazia dal ciclo produttivo al World Ducati Week, volto a mitigare gli impatti negativi per l'ambiente e massimizzare i benefici per l'intera società.



Cambiamento climatico: entro il 2025, ridurre del 15% lungo l'intero ciclo di vita le emissioni di gas serra (CO₂) dei nostri prodotti rispetto al 2015 e diventare un'Azienda a emissioni zero di CO₂ entro il 2050
Risorse: Ridurre entro il 2025 l'impatto della produzione in termini di CO₂, energia, acqua, rifiuti, composti organici volatili

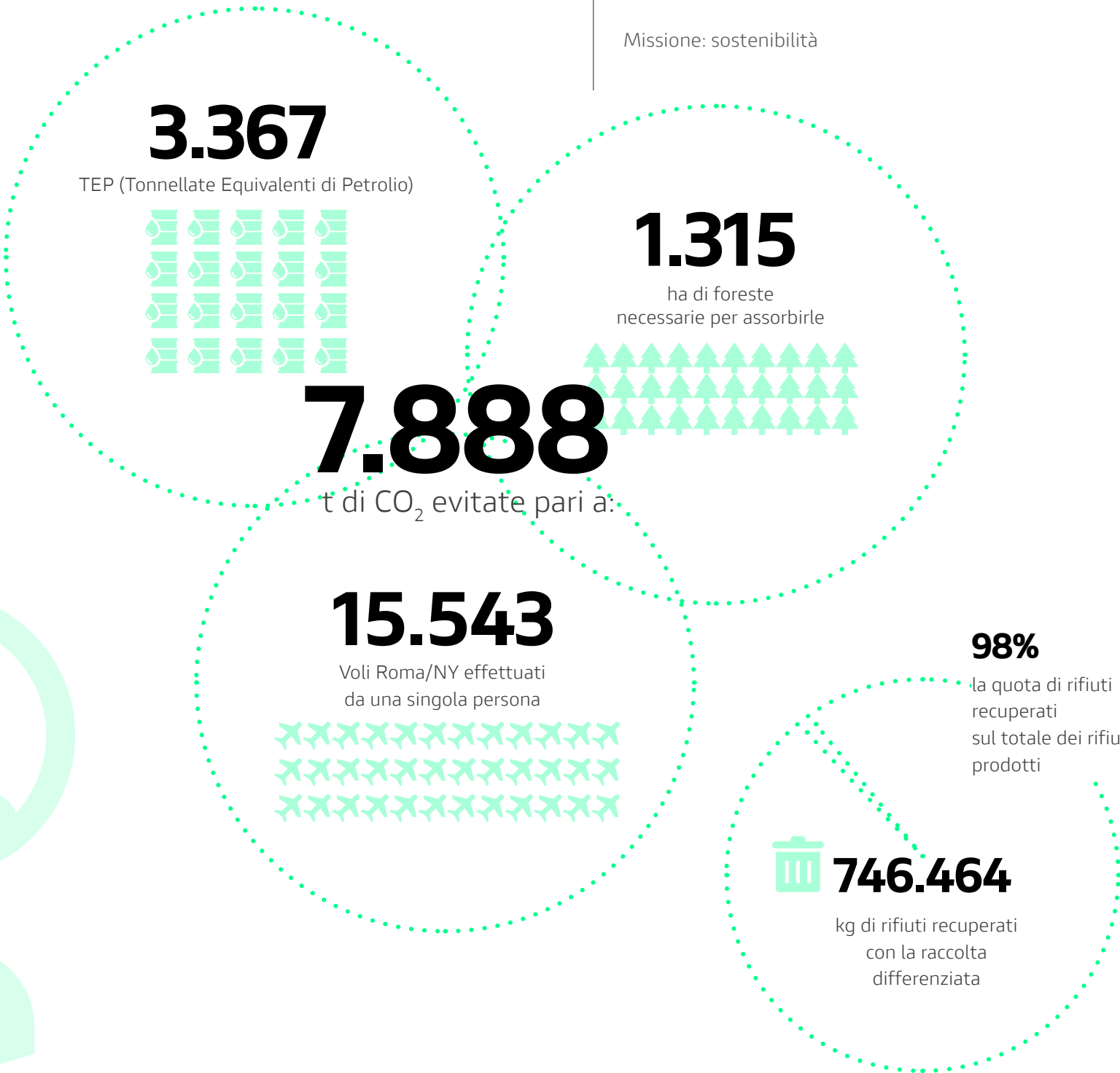
(COV) del 25% per veicolo rispetto al 2013
Qualità dell'aria: Introdurre entro il 2030 almeno un modello elettrico all'interno della nostra gamma prodotti
Compliance ambientale: Implementare sistemi di gestione efficaci per governare gli impatti ambientali in tutte le fasi del ciclo di vita delle attività di Ducati.

Impianto di trigenerazione

L'impegno a favore dell'ambiente inizia dalla casa di Ducati, a Borgo Panigale. Qui ogni processo è sottoposto a costante valutazione, con l'obiettivo di ridurre al minimo l'impatto ambientale dello stabilimento produttivo e

trasformarlo in un ecosistema sempre più sostenibile. Per produrre energia in maniera più efficiente, Ducati, insieme a Gruppo Hera, ha attivato un impianto di trigenerazione, che usa un singolo combustibile per generare contemporaneamente,

attraverso l'utilizzo di due motori endotermici, energia elettrica, termica e frigorifera. L'impianto copre quasi completamente i fabbisogni termici ed elettrici dello stabilimento di Borgo Panigale, e fa risparmiare migliaia di tonnellate di CO₂ e petrolio.



Riduzione dei consumi

Per diminuire la sua impronta idrica, Ducati ha messo in atto diverse misure volte al riutilizzo dell'acqua e a un impiego efficiente delle risorse. Anche sul fronte energetico c'è un impegno a tutto campo, che va dall'automazione dei sistemi di accensione e spegnimento per gli impianti di illuminazione e di aspirazione, alla sostituzione delle lampade tradizionali con lampade al LED.

Recupero dei rifiuti

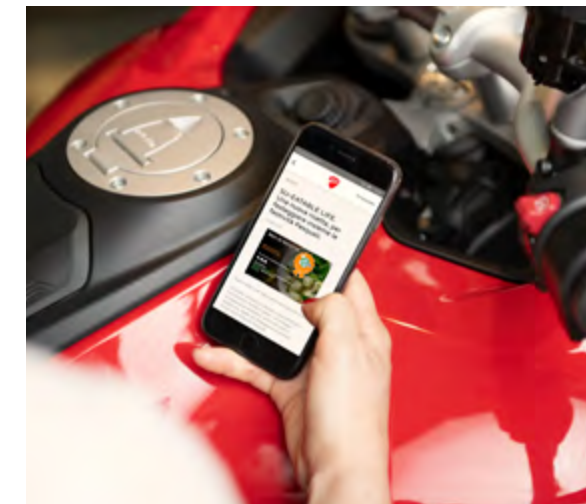
Frutto della collaborazione tra Ducati e Gruppo Hera è anche il piano di gestione dei rifiuti, che permette di separare il più possibile le diverse famiglie di rifiuti e avviare correttamente il processo di recupero degli scarti di lavorazione.

Cicli virtuosi

L'attenzione per l'impatto ambientale, declinata su tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto, fa sì che tutte le moto Ducati nascano nel segno della sostenibilità. Tutti i fornitori rispondono a precisi criteri di performance ambientale. Le materie prime sono selezionate

per ridurre al minimo le emissioni inquinanti e per garantire il riciclo di più del 90% dei componenti totali della moto. La stessa progettazione oggi, grazie ai virtual mock up e alla fluidodinamica computazionale, che limitano il ricorso ai prototipi fisici e le conseguenti prove

su strada e pista dei veicoli, è più sostenibile sia in termini di rifiuti prodotti che di inquinanti emessi in atmosfera. Così come la digitalizzazione dei manuali, sia di uso e manutenzione che d'officina delle moto Ducati, è stata decisiva per la riduzione del consumo di carta.



Su-Eatable Life

È un progetto finanziato dalla Commissione Europea, condotto in collaborazione con Felsinea Ristorazione e con il coordinamento di Fondazione Barilla, che mira a ispirare le persone a compiere scelte alimentari sane e sostenibili. Il progetto ha portato a un vero e proprio ricettario della sostenibilità, offerto sia ai fruitori della mensa aziendale Ducati che ai dipendenti in smart-working, che riduce al minimo l'impatto del cibo sull'ambiente.

#Project1Hour

Nato da un'iniziativa del Gruppo Volkswagen, #Project1Hour è un'ora di formazione e sensibilizzazione sulla crisi climatica aperta a tutti i dipendenti, che nel 2021 ha avuto come relatore il Professor Riccardo Valentini, membro del comitato scientifico sul clima dell'ONU e Premio Nobel per la Pace nel 2007.



Come una famiglia

La sostenibilità passa anche attraverso semplici scelte e abitudini quotidiane. Dalla vita in azienda agli eventi rivolti a tutta la community, sono tanti i progetti e le iniziative speciali promosse da Ducati che dimostrano quanto sia facile coniugare la salute e il divertimento personali con la tutela dell'ambiente.



WDW

Insieme alla passione Ducati, il World Ducati Week celebra anche la sostenibilità. Il grande raduno dei Ducatisti, infatti, è l'unico evento nel mondo delle due ruote ad aver ottenuto la certificazione di evento sostenibile, grazie all'impiego di fornitori a "km 0", a un sistema capillare per la raccolta differenziata, all'uso di materie prime riciclate e riciclabili e alle tante occasioni di sensibilizzazione sui temi ambientali offerte ai partecipanti.



The dream becomes reality

Nasce Ducati Unica, il programma di personalizzazione dedicato a coloro che desiderano avere una Ducati come nessun'altra al mondo.

Il Centro Stile apre le porte ai Ducatisti e li accompagna nella realizzazione del loro sogno: collaborare direttamente con i designer e con i tecnici per creare una moto che sarà un pezzo unico al mondo.

VIENI IN ITALIA CON ME

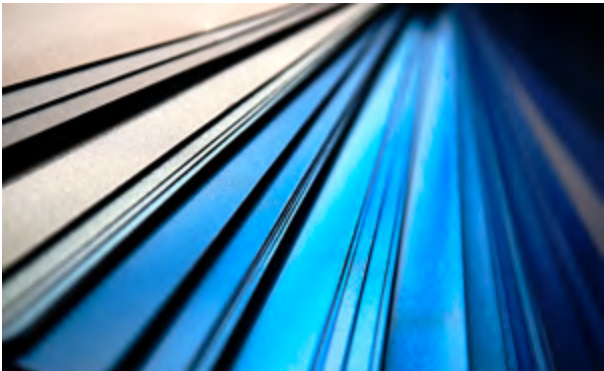
I Ducatisti che aderiranno al programma potranno entrare di persona nell'atelier del Centro Stile Ducati e descrivere ai designer i propri desideri. Materiali pregiati, finiture dedicate, colori speciali e accessori Ducati Performance: ogni dettaglio potrà essere oggetto di personalizzazione, con il supporto dei professionisti del team Ducati Unica e nel rispetto dei criteri stilistici che identificano una vera Ducati.

Grazie a visite periodiche i proprietari di una Ducati Unica potranno seguire lo stato di avanzamento della propria moto, toccando con mano il livello di dedizione e di cura del dettaglio che Ducati dedica a ciascun progetto. Alla consegna, ogni Ducati Unica sarà accompagnata da un certificato di unicità che ne attesterà l'originalità e ne assicurerà la non replicabilità.

“Il momento in cui i Ducatisti vedranno la loro moto realizzata sarà molto emozionante e motivo di grande orgoglio.”

Andrea Ferraresi,
Direttore Centro Stile Ducati

Ogni fase di realizzazione sarà documentata e coinvolgerà direttamente gli appassionati che vedranno la loro moto prendere forma dai bozzetti iniziali fino alla cerimonia di consegna.



Il livello di unicità e la maniacale attenzione ai dettagli di ogni progetto Ducati Unica, fanno sì che l'azienda possa accettare solo un numero estremamente limitato di richieste ogni anno.



I concessionari Ducati sono parte integrante del progetto. Rivolgendosi a loro si potranno avere le informazioni necessarie per richiedere l'accesso al programma, che è esteso a tutto il mondo e applicabile alla gamma Ducati e Scrambler.

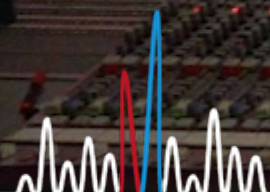
PANIGALE V4R
BUILD FOR REAL



La leggenda continua

SCRAMBLER *live*
DUCATI

È il 1976 quando nasce lo studio di registrazione Fonoprint, aperto per dare alla città di Bologna un luogo in cui esprimere tutto il suo eccezionale fermento musicale. I primi fruitori si chiamano Lucio Dalla, Francesco Guccini, qualche anno dopo Zucchero e Vasco Rossi. Artisti locali che da questi microfoni arriveranno a consacrarsi sulla scena internazionale. Oggi Bologna è città della musica riconosciuta dall'Unesco, e Fonoprint, partner di Ducati nel progetto Scrambler Ducati Live, continua a fare ciò che per cui è nato: incidere la storia della musica italiana.


FONOPRINT
STUDIOS

Con Scrambler Ducati Live la musica incontra le due ruote, nel segno della scoperta e della libertà d'espressione.



Il progetto è nato durante la pandemia, per dare a tutti la possibilità di viaggiare usando la musica come veicolo della propria immaginazione.

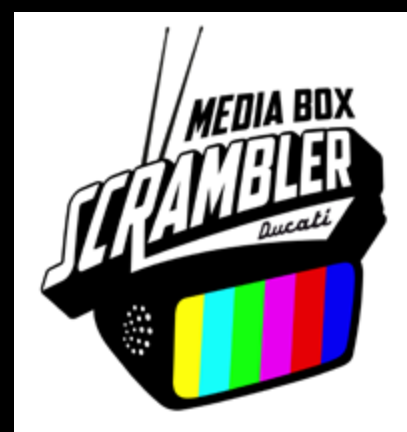
Nella città della musica

Scrambler Ducati Live è un format inedito di sei live session e interviste a musicisti emergenti del panorama italiano: Jennifer Gentle, Eugenia Post Meridiem, Giungla, Bee Bee Sea, Black Snake Moan e Sunday Morning.

Artisti già di fama internazionale, che rappresentano una grande varietà dei generi musicali, dal rock al blues passando per il folk e il post-punk. Tanti modi diversi di esprimersi musicalmente, accomunati dalla scelta comune di cantare in lingua inglese.

Oltre che studio di registrazione, oggi Fonoprint è anche un museo con la missione di condividere la storia e il prestigio del patrimonio cantautorale italiano.





Le sei puntate della web series **Scrambler Ducati Live** sono disponibili sul canale YT di Scrambler Ducati e sulla **Media Box** del sito **scramblerducati.com**, spazio multimediale dedicato a tutti i contenuti video e musicali della "Land of Joy".

Mirabilandia

PARKS



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

FOR THE LITTLE ONES

3 AMAZING RIDES

DUCATI AREA EXPERIENCE

AN AREA WITH STATE-OF-THE-ART SIMULATORS THAT ALLOW VISITORS TO BE FULLY IMMERSSED 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

FOOD & BEVERAGE

3 NEW EATERIES

MERCHANDISING

1 DUCATI SHOP

FUN 'N' FREEDOM



Surf shack: la nuova onda dello stile surf

Poco importa che si sia provato oppure no. Basta la semplice parola surf per evocare una sensazione estrema di libertà e divertimento. Per portare la mente in un mondo dove è sempre estate, le giornate iniziano con le prime onde dell'alba e terminano la sera con un falò sulla spiaggia. Questo perché il surf, oltre che uno sport, è anche e soprattutto uno stile di vita.

D'altronde lo era già duecento anni fa, presso le popolazioni polinesiane che lo praticavano per entrare a stretto contatto con Madre natura. Sono cambiate le tavole, le spiagge, le persone che lo praticano, ma l'essenza del surf è la stessa di due secoli fa. Una connessione profonda con l'oceano. Il rispetto ossequioso della natura e dei suoi tempi. Caratteristiche che hanno reso il surf un vero fenomeno culturale, che ha ispirato il cinema, la moda, la musica, e ora anche l'architettura.



La vita sulla terraferma dei surfisti ha come fulcro i celebri Surf Shack, le cabine in cui i surfisti trascorrono il tempo tra un'uscita e l'altra. Costruiti tradizionalmente in legno, spesso a mano dai loro stessi inquilini, il Surf Shack è il rifugio in cui riposarsi, custodire le tavole da surf e gli attrezzi e magari bere una birra fredda in compagnia di altri surfisti.

Solitamente posti sulla spiaggia, con vista diretta sull'oceano, i Surf Shack sono l'emblema di chi ha scelto uno stile di vita completamente incentrato sul mare e sul pieno rispetto della natura. Per questo motivo, sempre più persone si ispirano ai Surf Shack per progettare o arredare le proprie abitazioni e per adottare uno stile di vita di surf, anche lontano dalle spiagge.

Esattamente come il surf a cui devono la propria origine, quindi, anche i Surf Shack si sono trasformati in uno stile. Uno stile architettonico vero e proprio, che fa della semplicità degli spazi e della connessione intima con il luogo geografico in cui sono installati i suoi elementi distintivi.

In questo senso, non serve il mare per vivere in uno Surf Shack. Anche un rifugio fuori città, una cabina posta ai confini di un parco, ovunque ci si stabilisca con l'intento di adattare le proprie giornate ai ritmi della natura diventa un posto in cui si può vivere secondo i principi dello stile di vita surf.

E proprio come nei veri Surf Shack, la semplicità degli spazi permette di esaltare la personalità di chi li vive. Collezioni di dischi, libri, fotografie e opere d'arte: in uno Surf Shack l'essenzialità si meschia con la creatività, così come l'unicità dei luoghi diventa tutt'uno con quella delle persone che li abitano.

LIGHTHEARTED LIVING



Surf shack



SCRAMBLER DUCATI

Move freely, have no limits

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

Scrambler entra nel Matrix

Proseguendo un'eredità iniziata nel 2003 con la presenza di Ducati in scene spettacolari all'interno della trilogia originale di Matrix, Scrambler Ducati riprende ora il mantello ad alto numero di ottani con una moto modificata che appare in Matrix Resurrections, come parte di una scenografia strabiliante.

Quarto capitolo della saga culto ideata dai fratelli Wachowski, il nuovo film, distribuito da Warner Bros., riunisce le star originali Keanu Reeves e Carrie-Anne Moss nei ruoli iconici che li hanno resi famosi, Neo e Trinity. Quest'ultima la ricordiamo tutti su una Ducati 996, vestita di pelle nera e lattice, con il Fabbicante di Chiavi aggrappato ai suoi fianchi, in uno degli inseguimenti in moto più famosi della storia di Hollywood. Questa volta la via di fuga è tracciata da uno Scrambler 1100 PRO,

opportunatamente modificato per esigenze di scena. Dopo Eddie Brock e il suo alter ego Venom, in sella al Full Throttle e al 1100 Special nel celebre film Marvel Comics, lo Scrambler entra nel Matrix, per riportare sul grande schermo il suo stile iconico e il rombo del suo motore bicilindrico.

THE MATRIX RESURRECTIONS



RETURN TO THE SOURCE WITH SCRAMBLER DUCATI



RE-ENTER
THE MATRIX

12.22.21

SEE IT
IN THEATERS

SCRAMBLER
DUCATI

WARNER BROS.

Quegli speciali anni '90

Cyborg che assumono forma liquida, t-rex che si muovono con eccezionale realismo: il metaverso nel mondo del cinema nasce qui! Siamo all'inizio degli anni '90. Nelle sale arrivano film come Terminator 2 - Il giorno del giudizio, Jurassic Park, Toy Story, e gli spettatori, davanti a cose che mai avrebbero potuto immaginare, non possono che restare a bocca spalancata. È il bello della CGI, Computer-generated imagery, tecnica di computer grafica che in quegli anni innesca la rivoluzione degli effetti speciali, e segna l'ingresso del cinema nell'era del digitale.

L'avvento della Computer-generated imagery porta con sé un controllo e una libertà creativa come mai si erano visti prima.

1999



Matrix

1996



Toy Story

1995



Jurassic Park

1991



Terminator 2



Già dalla fine degli anni '70 si assiste a un'importante evoluzione nell'ambito della computer grafica. Ma è all'inizio degli anni '90 che si inizia a parlare

di realtà virtuale, grazie allo sviluppo di tecniche digitali sempre più evolute, trascinate dall'industria cinematografica e da quella dei videogames.

Le prime, pionieristiche, applicazioni di computer grafica risalgono ai fantastici anni '80, con i modelli tridimensionali texturizzati usati in film come Labyrinth e Tron. Ma sono il regista James Cameron e lo studio Industrial Light and Magic, nel 1991, a compiere il salto in avanti con il leggendario T-1000, il temutissimo androide multiforme protagonista di Terminator 2. È lui, il primo personaggio cinematografico che non sarebbe potuto esistere senza CGI, a dare inizio a una svolta tecnologica che ha cambiato per sempre il rapporto tra realtà e finzione.

La CGI rendeva possibile ciò che prima poteva essere al massimo immaginato. Vedere dei dinosauri correre in una prateria fianco a fianco con degli esseri umani (Jurassic Park, 1995). O dei giocattoli realizzati al computer con un livello di dettaglio tale da farle sembrare persone vere (Toy Story, 1996). Fino ad arrivare addirittura a fermare il tempo, per farci muovere tridimensionalmente all'interno di un istante (Matrix, 1999). Erano i primi passi di un digitale che diventava sempre più reale. Le prime manifestazioni di un mondo che ancora oggi non ha smesso di svelare tutte le sue potenzialità.

QUANDO IL DIGITALE DIVENTA REALTÀ



Grazie alla CGI i green screen vengono sostituiti da sfondi virtuali o materiale elaborato completamente in digitale.

Quando i rally scrivono la storia



L'epoca d'oro della Dakar ritorna con la speciale Capsule Collection DesertX

Si chiama 21-18, come la dimensione delle ruote di questa moto, nata tra le rocce e sulla sabbia del deserto.

Si caratterizza per il colore bianco, perché in assenza dei tessuti tecnici disponibili al giorno d'oggi, i piloti degli anni '90 si vestivano di colori chiari per proteggersi dal calore.



La collezione 21-18 è stata disegnata interamente dal Centro Stile Ducati.

Essenziali a prima vista, dai tagli netti e dalle linee morbide, a uno sguardo approfondito i capi della

Capsule Collection rivelano la loro natura di capi tecnici, creati con materiali selezionati e curati nei minimi particolari.

Forte identità, estrema funzionalità.

La giacca è l'esempio perfetto.

Le maniche sono staccabili permettendo una libertà di movimento maggiore nella guida off road.

Le tasche frontali sono ampie e prendono ispirazione dai marsupi che si utilizzano nel mondo enduro. La tasca posteriore è asimmetrica, per un'apertura più facile.

CITY REBEL

THE NEW
SCRAMBLER
URBAN MOTARD



17"

Ruote a raggi

73CV

Potenza

IIIDiablo Rosso III
Pneumatici Pirelli**180** kg

Peso a secco

Sprintare nella giungla urbana per arrivare puntuali all'appuntamento, scappare lesti verso le curve dei colli a godersi lo skyline della città, per poi raggiungere il playground di quartiere per una partita di basket con gli amici. Veloce, sfrontato, agile e sportivo, il nuovo Scrambler Urban Motard nasce per vivere la città con divertimento e spensieratezza, sempre a gas aperto.

Ruota anteriore da 17" con parafrangente alto, cerchi a raggi e grafica energica graffiti-style fanno del nuovo Scrambler Urban Motard il perfetto connubio tra street art e mondo motard.

Il nuovo Scrambler Urban Motard è spinto dall'intramontabile bicilindrico Ducati raffreddato ad aria da 800 cc, divertente, istintivo e facile da gestire. Dotato di distribuzione desmodromica, eroga una potenza di 73 CV a 8.250 giri/minuto e una coppia di 6,7 kgm a 5.750 giri/minuto,

per prestazioni brillanti che garantiscono grande agilità nel traffico cittadino e massimo divertimento sulle curve fuori porta.

La sella piatta e le tabelle portanumero laterali accentuano lo spirito motard e si integrano perfettamente al tipico design Scrambler Ducati. Della famiglia Scrambler 800 l'Urban Motard mantiene anche il pacchetto di elettronica, a partire dal proiettore anteriore con DRL: le quattro semilune che rendono ogni Scrambler immediatamente riconoscibile anche di giorno, la dotazione elettronica di sicurezza con il cornering ABS, fondamentale nelle situazioni imprevedibili, e la predisposizione per il Ducati Multimedia System, che consente di connettere lo smartphone alla moto. Insomma, uno Scrambler costruito a misura di divertimento, che esprime lo spirito urban della Land of Joy all'ennesima potenza.

Direttore responsabile

Luigi Bianchi

Design, testi e progetto editoriale

Craq Design Studio:

Davide Baruzzi

Giulia Tristaino

Pierre Maurice Reverberi

Mattia Marchetto

Coordinamento redazionale

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

Guidare una moto è il modo più entusiasmante per godere la strada. La sicurezza di chi va in moto è l'impegno di Ducati. Per maggiori informazioni visita la sezione sicurezza del sito www.ducati.it.
AVVERTENZA: le foto e le informazioni tecniche presenti su questa pubblicazione possono riferirsi a prototipi che possono subire delle modifiche in fase di produzione e hanno scopo puramente illustrativo e di riferimento, pertanto non sono vincolanti per Ducati Motor Holding S.p.A. Società a Socio Unico - Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento di AUDI AG ("Ducati"). Ducati non risponderà di eventuali errori di stampa e/o traduzione. Il presente catalogo ha diffusione transnazionale ed alcuni prodotti possono non essere disponibili e/o le loro caratteristiche variare nel rispetto delle varie legislazioni locali. Non tutti i colori e versioni sono distribuiti in ogni Paese. Ducati si riserva il diritto di apportare modifiche e miglioramenti a qualsiasi prodotto, senza obbligo di preavviso o di effettuare tali modifiche su quelli già venduti. Ulteriori caratteristiche dei prodotti sono contenute nei relativi libretti di uso e manutenzione. I prodotti rappresentati non sono versioni definitive e pertanto sono soggetti a modifiche anche rilevanti a discrezione di Ducati, senza obbligo di preavviso.

Le fotografie pubblicate in questo catalogo mostrano solo piloti professionisti in condizioni stradali controllate. Non imitate simili comportamenti di guida che potrebbero essere pericolosi per voi o per gli altri utenti stradali. Il presente catalogo, inclusi a mero titolo esemplificativo e non esaustivo i marchi, i loghi, i testi, le immagini, le grafiche e l'indice contenuti all'interno dello stesso, costituiscono proprietà intellettuale di Ducati o comunque essa ne ha diritto di riproduzione; è vietata ogni riproduzione, modifica o altro uso integrale o parziale del catalogo o del suo contenuto ivi inclusa la pubblicazione in internet senza il previo consenso scritto di Ducati. I consumi effettivi possono differire dai consumi riportati in funzione di molti fattori tra cui, a titolo esemplificativo, lo stile di guida, la manutenzione effettuata, le condizioni metereologiche e le caratteristiche del percorso, la pressione degli pneumatici, il carico, il peso del pilota e del passeggero, gli accessori. I pesi in ordine di marcia sono considerati con tutti i liquidi di esercizio, l'equipaggiamento di serie e il serbatoio carburante riempito al 90% della capacità utile (regolamento UE n.168/2013). Per ulteriori informazioni visita il sito www.ducati.it.



WDW2022

WORLD **DUCATI** WEEK

22 - 24 Luglio / Misano, Italia

wdw.ducati.com

Are you ready?

Seguici su:



www.ducati.com



[@ducati.com](https://www.facebook.com/ducati.com)



[@ducati.com](https://www.instagram.com/ducati.com)



[Ducati Motor Holding](https://www.youtube.com/DucatiMotorHolding)



[@DucatiMotor](https://twitter.com/DucatiMotor)



[@ducati_official](https://www.tiktok.com/@ducati_official)



[Ducati Motor Holding](https://www.linkedin.com/company/ducati-motor-holding)

MyDucati App

MyDucati è l'area riservata ad ogni Ducatista che mette a disposizione un'ampia gamma di servizi accessibili con un'unica login sia da web che da app. Scopri tutte le funzionalità del mondo MyDucati per vivere un'esperienza multicanale e su misura ovunque tu sia.

