

DUCATI

The Redline Magazine

1|2020

Centenaire de la naissance de Fabio Taglioni.

L'ingénieur, l'homme, la légende.



THE WAY OUT

Évasion au guidon de la Diavel

DOMINIK E ANDREA

Vivre à cent à l'heure

STREETFIGHTER V4

Un chef-d'œuvre de fantaisie

SCOTT REDDING

Le festival du Redding Power

DUCATISTI

Monster Squad

12

53

71

97

109

135

147

151

AVENTURE

India Dream Tour - Europe Grand Tour - Vélos électriques Ducati

INNOVATION

Ducati Multistrada et Lamborghini Urus - 4Ever Multistrada - Eye Tracking

EXPÉRIENCE

Univers DRE - DRE Rookie - La passion des DOC

FABIO TAGLIONI 100

L'ingénieur, l'homme, la légende.

VITESSE

Carl Fogarty: Mr. Milestone - Brit Rock : Scott Redding - Ducati China Panigale Cup - Domme & Dovi

STYLE

Rouge Ducati - Massimo Vignelli - Une Diavel à NYC - Massimo Bottura - Streetfighter V4

DUCATISTI

Monster Squad - Alessio Bertallot

Land of Joy

Maxime Richard - Custom Rumble - Icon Dark - Scrambler Concepts - 1100 : Juste des PROs

Au cœur de l'Himalaya



L'incroyable



Vallée de Spiti

« Spiti » veut dire « Terre du milieu ». Située au nord-est de l'État indien de l'Himachal Pradesh, cette vallée enchantée est entourée de montagnes abruptes et semée de petits villages et de monastères. Un paysage incroyable pour un Ducati Dream Tour sous le signe de l'émerveillement, de l'aventure et de la spiritualité. Pour se laisser fasciner par une culture millénaire, un ciel fabuleusement étoilé et un itinéraire moto parmi les plus spectaculaires au monde. C'est le voyage d'une vie.

INDIA Dream Tour



- 1^{er} jour
Shimla
31°6'16.5"N
77°10'24.3"E
- 2^e jour
Sangla
31°25'38.2"N
78°15'57.2"E
- 3^e jour
Tabo
32°05'42.1"N
78°23'17.1"E
- 4^e jour
Kaza
32°13'39.8"N
78°04'15.7"E
- 5^e jour
Langza
32°16'33.8"N
78°05'01.2"E
- 6^e jour
Nako
31°52'40.8"N
78°37'40.8"E
- 7^e jour
Delhi
28°38'32.8"N
77°08'44.5"E



1^{er} jour

L’aventure commence au Ducati Store de Delhi. La route menant à Shimla est longue d’environ 350 km. Nous prenons notre temps et atteignons l’hôtel après 8 heures de voyage. Nous nous enregistrons, avant de reprendre des forces et de nous reposer. En soirée, nous nous réunissons tous autour d’un feu de camp pour nous détendre et apprendre à mieux nous connaître.



2^e jour

Nous quittons Shimla pour le district de Kinnaur, célèbre pour ses routes creusées dans la roche. Arrivés à Narkand, nous nous dirigeons vers le point le plus haut de la région, le Hatu Peak, en parcourant des sentiers étroits qui nous mènent jusqu’au temple. Nous demandons protection pour notre prochaine étape le long de la NH22, qui parcourt la Old Hindustan Tibet Road. Serpentine le long de la rivière Sutlej, la route menant à Sangla est marquée par une succession continue de panoramas.

Nous atteignons notre campement en fin d’après-midi. Nous nous retrouvons ensuite près de la rivière pour un apéritif à base de thé et de pakoda, un plat traditionnel composé de légumes frits dans une pâte de farine de pois chiches. Le soir, nous nous dirigeons vers le village voisin de Batseri, connu pour être le premier village « moderne » de la région. Nous nous enfonçons ensuite dans la nature verdoyante qui longe la rivière Baspa et terminons notre soirée assis autour d’un feu de camp.





Une expérience au sommet

Le long de la rivière Sutlej, l'asphalte cède le pas à des sentiers plus étroits et dégradés, jusqu'à ce que nous nous retrouvions sur l'une des routes les plus captivantes au monde, à

plus de 3 500 mètres d'altitude, sans barrières ni garde-fous. Pour déjeuner, nous nous arrêtons dans le village de Nako, du côté pittoresque du lac. Nous poursuivons vers Tabo, notre des-

tination du jour, où nous découvrons une momie vieille de plus de 500 ans, conservée de façon entièrement naturelle et dans un parfait état.

3^e
jour

Bien plus qu'un simple voyage



4^e
jour

Nous nous levons de bonne heure pour explorer les merveilleuses grottes de Tabo, au sein desquelles les habitants vivaient il y a encore 30 ans. Puis nous entreprenons ce que nous pourrions appeler

« la journée des monastères ». Nous explorons « l'Ajanta de l'Himalaya », le monastère de Tabo Chos-Khor, fondé il y a plus de mille ans. Il est encore tôt, ce qui nous laisse le temps d'admirer toute la spiritualité

des prières du matin. Puis nous nous aventurons vers certains des monastères les plus hauts de Dhankar et nous dirigeons vers Kaza, la principale ville de la Vallée de Spiti.

5^e jour

Nous avançons vers Hikkim, où se trouve le bureau de poste le plus haut du monde. Nous dégustons ensuite quelques nouilles Maggi et un thé au beurre dans le baithak traditionnel d'un café de haute montagne. En redescendant, nous nous arrêtons à Langza, célèbre pour ses fossiles et pour la gigantesque statue de Bouddha en or, qui trône ici depuis plus de 1 000 ans. Population de Langza : 137 habitants.



6^e jour

Notre destination du jour est Nako, village situé entre le Kinnaur et Spiti. Nous déjeunons au bord de la route : un repas très spécial, puisque nous le cuisinons tous ensemble. Une fois à Nako, nous nous dirigeons vers le belvédère afin de profiter d'une vue splendide sur toute la vallée. Nous arrivons au campement après une agréable promenade dans le village. Nous passons la soirée en nous relaxant près du lac, entourés de sommets enneigés.

7^e jour

Notre arrêt nocturne à Theog nous offre une vue fabuleuse sur les montagnes. En passant par Chail, nous prenons la direction des plaines de Chandigarh, puis de Delhi. Nous sommes à nouveau en plaine, à nouveau en ville. En plus des saveurs intenses de la fantastique gastronomie indienne, notre dernier repas nous offre le goût délicat de souvenirs inoubliables.



Visitez le site Ducati et découvrez les Ducati Dream Tour disponibles dans le monde entier.

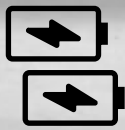


PRO-I^{PLUS}
Electric Scooter

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



8.5" Wheels with
Inner Tube



Battery 7.8Ah
High Power



Up to 25km
of Autonomy

Europe : le voyage parfait





Un Grand Tour des **TEMPS MODERNES**

Du XVIIIe jusqu'à la moitié du XIXe siècle, découvrir de nouvelles cultures, de nouvelles langues et de nouveaux lieux et modes de vie était ce à quoi aspiraient les jeunes aristocrates qui partaient pour le Grand Tour. Un voyage de plusieurs mois, parfois même années, à la découverte des principales beautés artistiques et culturelles d'Europe. Pour moi aussi, voyager, c'est élargir mes horizons. Et un Grand Tour des temps modernes m'a paru être la meilleure solution afin de parcourir un itinéraire alliant plaisir de voyager et attrait pour l'histoire et la culture.



En voyage avec Andrea Rossi, pilote d'enduro, Ducatiste, explorateur et rêveur.



Mon point de départ est Antibes, petit bijou de la Côte d'Azur et muse de tant d'artistes. L'eau cristalline, les couleurs de la vieille ville et les senteurs du maquis semblent vouloir me retenir à jamais au sein de cette presqu'île de rêve, mais l'envie de monter sur ma Multistrada 1260 S Grand Tour est plus forte que tout. Sur ma gauche, les vagues se brisent sur les rochers le long de la route menant à Cannes, où je quitte la riviera et sa douceur de vivre, me dirigeant vers l'arrière-pays montagneux.



D'un pays à l'autre sans obstacles ni barrières. S'il est un mot pour décrire ce voyage, c'est « liberté ».

Chaque ville offre sa propre mosaïque de paysages, de sourires et de saveurs.

Des Gorges du Verdon, en passant par le Col d'Allos et le Col de la Bonette, le passage goudronné le plus long d'Europe, les Alpes bordent mon parcours tels des gardiens inflexibles. Tel un jeu de contrastes, le caractère austère des montagnes sublime la convivialité des personnes qui les habitent. Dans la rue, les boutiques et sur les marchés, tous me font me sentir comme chez moi, et goûter les spécialités de leur territoire me paraît être une excellente manière de leur rendre la pareille. Le corps et l'esprit repus, je me remets en route après avoir remplis les sacoches latérales de ma Multistrada avec de délicieux produits locaux.





Les montagnes majestueuses, les cours d'eau et les forêts luxuriantes amplifient le charme d'un voyage inspirant.



Après avoir traversé la Suisse et pénétrant en Allemagne, le paysage change encore. À présent, je ne suis plus entouré d'imposantes montagnes rocheuses, mais d'une spectaculaire succession de nature verdoyante et de villages pittoresques. C'est la Forêt-Noire et ses habitants hauts en couleur. Les légers dénivelés et les jolis virages de ces routes sont parfaits pour profiter du panorama et du moteur de ma Multistrada 1260 S Grand Tour. C'est la partenaire de voyage idéale, capable de s'adapter à chaque situation : sûre et puissante sur voie rapide, légère et dynamique en ville, agile et audacieuse en tout-terrain.

Après m'être arrêté dans la très prospère Munich, je rentre en Italie en traversant le Passo Stalle. Ainsi s'achève mon Grand Tour au cœur de l'Europe, après avoir sillonné cinq pays et parcouru plus de 1 500 km. Et je ne sais pas si c'est la myriade de couleurs, de senteurs et de sourires que j'ai pu croiser. Ou la liberté de voyager sans aucune barrière, les frontières étant reléguées à de simples dessins sur une carte. Mais ce Vieux Continent m'a paru très en avance sur son temps. Tout comme ma Multistrada 1260 S Grand Tour.

 Découvrez-en plus sur la nouvelle Multistrada 1260 S Grand Tour.



Des sentiers à explorer

Vélos électriques Ducati



Design à la pointe, performances naturelles.
Esquissés par le crayon d'Aldo Drudi, tous les vélos électriques Ducati sont développés en collaboration avec Thok Ebikes et produits sous licence KP.

Le style Ducati sur chaque route et dans tous les environnements : enduro, All Mountain et citadin. Plaisir de conduite, maniabilité et autonomie afin de parcourir chaque sentier avec un niveau de sécurité et de divertissement maximal.



La gamme de vélos électriques Ducati s'étoffe avec deux nouveaux modèles et une édition limitée spéciale du MIG-RR, le VTT électrique enduro lancé l'année dernière, produit en 50 exemplaires (tous vendus immédiatement !) dotés de suspensions Öhlins, d'un dérailleur arrière électronique et de jantes en carbone, pour des performances extrêmes et sans compromis. À ceux-ci vient également s'ajouter

le MIG-S, un vélo All Mountain possédant des caractéristiques sportives, parfait pour les personnes qui recherchent un vélo agile, performant et fun en toutes conditions. De même que le E-Scrambler, un vélo trekking doté de composants haut de gamme inspiré de l'univers Scrambler, idéal pour se déplacer en toute liberté et avec style entre les obstacles du trafic urbain.

Powered by Thok Ebikes, entreprise italienne spécialisée dans la production de vélos à assistance électrique.



Découvrez tous les modèles en détails.



Novatrices par nature

Les performances et l'innovation font partie intégrante de l'ADN de Ducati et de Lamborghini. Ces deux marques ont repoussé les limites en termes de technologies dédiées à la compétition, mais ces dernières années, de nouvelles solutions techniques et de nouveaux designs proviennent également de véhicules conçus pour les conditions les plus extrêmes, comme la Multistrada et l'Urus. Le développement technologique a donné lieu à une toute nouvelle approche en matière de dynamique des véhicules, laissant place à une série d'innovations « sauvages » sans précédent.

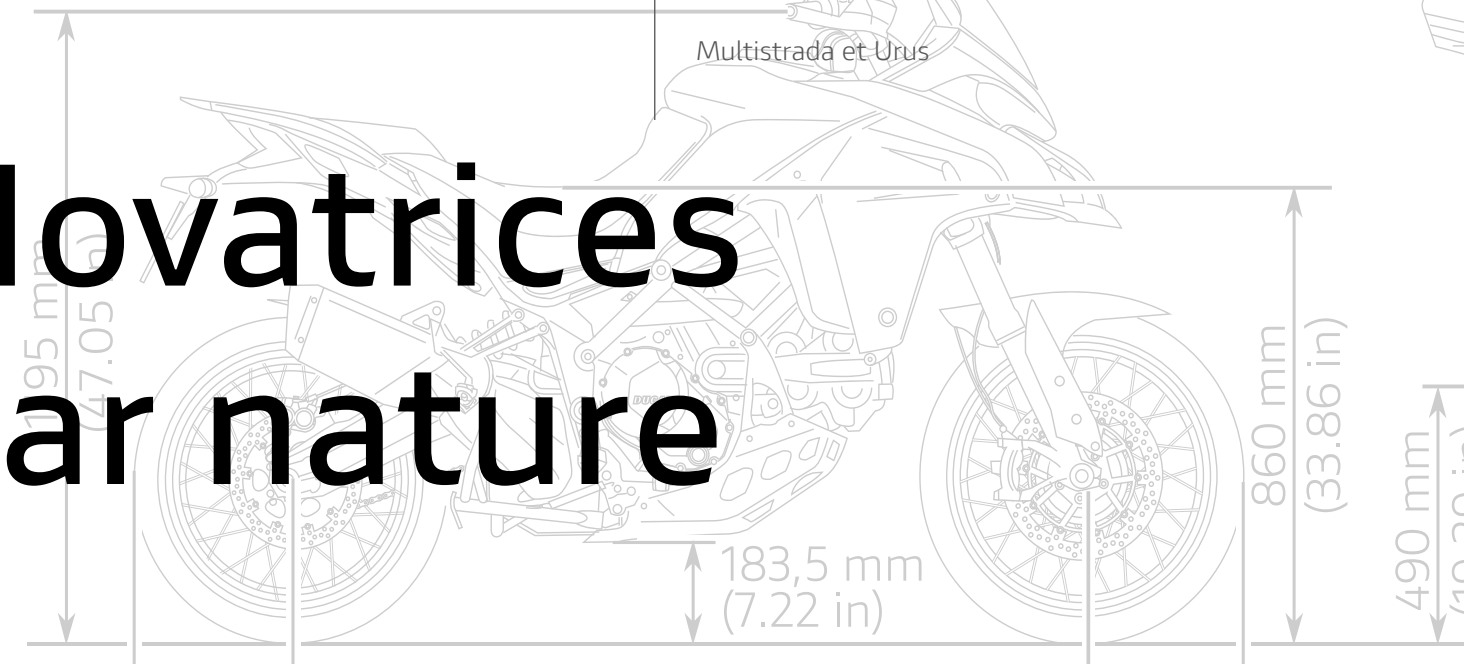
Sur les routes côtières de Sardaigne avec les fers de lance en matière de technologies tout-terrain : la Ducati Multistrada et la Lamborghini Urus sont des pionnières en termes d'innovation.

Ducati Electronic Suspension



Avec plus de 400 combinaisons de paramètres, facilement sélectionnables par le pilote via l'interface de la moto, les suspensions électroniques Ducati permettent de modifier l'assiette de la moto de façon pratique, intuitive et rapide, afin de bénéficier des suspensions idéales dans toutes les conditions d'utilisation.

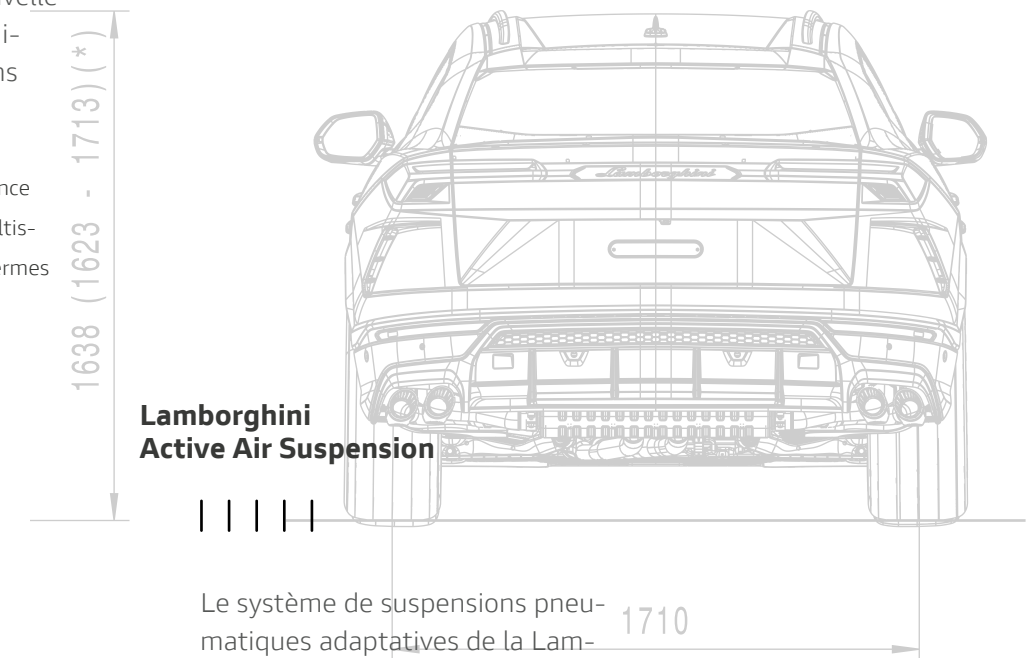
Multistrada et Urus



Lamborghini Active Air Suspension



Le système de suspensions pneumatiques adaptatives de la Lamborghini Urus permet de soulever ou d'abaisser le véhicule en fonction des conditions de la route et de conduite ou selon les préférences du conducteur, en configurant le mode de conduite au moyen du sélecteur prévu à cet effet situé sur la console centrale : le Tamburo.



Un travail permanent sur de nouveaux concepts et des tests de nouvelles technologies pour améliorer les performances tout terrain.

Les meilleures technologies naissent des défis les plus difficiles.



Ducati Skyhook System



Grâce au contrôle continu du comportement dynamique des suspensions, le système Skyhook va au-delà des systèmes traditionnels, donnant ainsi l'impression de se trouver sur un nuage, toujours stable et en parfait équilibre.

Lamborghini Active Anti-Roll Bar System



Ce système assure le contrôle total de l'angle de roulis, allant jusqu'à désaccoupler complètement les suspensions d'un même essieu afin de garantir un excellent confort lors de la conduite sur les chaussées en mauvais état et d'offrir de meilleures accélérations latérales en virage.

Ducati Riding Modes



La génération actuelle de la Multistrada est équipée de la dernière version du système introduit en 2010 avec la célèbre campagne « Quatre motos en une ». Le mode SPORT est dédié aux pilotes confirmés qui souhaitent tester leurs limites. TOURING est idéal pour les longues distances, dans un confort absolu. ENDURO garantit les meilleures performances en tout-terrain. URBAN offre agilité et sécurité en ville et sur chaussées mouillées.



Lamborghini Driving Modes



STRADA est le mode qui offre une facilité de conduite, un confort et une sécurité maximum ; SPORT assure agilité, réactivité et divertissement ; CORSA est dédié à la précision et aux meilleures performances ; NEVE garantit une conduite simple et sûre même sur les surfaces offrant une faible adhérence ; TERRA est synonyme de confort, de traction et de facilité de conduite en tout-terrain ; SABBIA est parfait sur les sols sablonneux. Enfin, le mode EGO permet au conducteur de configurer la direction, les suspensions et la traction selon ses propres préférences.



À la pointe de l'innovation, la Multistrada et l'Urus repoussent les limites des performances, ouvrant de nouvelles voies que d'autres suivront.



Découvrez en détails tous les modèles de la gamme Multistrada.

Pensez à votre destination, elle s'occupe du reste

« 4Ever Multistrada » est la dernière avancée d'une gamme de motos qui ne cessera jamais de nous surprendre. Ce sont Marco Paradisi et Francesco Penazzo, respectivement Directeur Qualité et Chef de service chez Ducati, qui nous en parlent.

4Ever Multistrada est le programme qui vous offre quatre ans de garantie et un kilométrage illimité pour tous les modèles Multistrada de la gamme 2020 achetés auprès des distributeurs Ducati en Europe. Avec cet important cap franchi, la Multistrada élargit à nouveau ses horizons pour permettre à celles et ceux qui la pilotent de profiter d'une liberté sans limites et de conduire sans se faire de soucis. Un nouveau chapitre d'une histoire faite d'évolution continue des matériaux, des technologies et des processus de développement qui redéfinit les standards en matière de fiabilité dans le secteur et récompense le professionnalisme du personnel de Ducati, à Borgo Panigale et dans le reste du monde.

Comment en est-on arrivé à « 4Ever Multistrada » ?

Nous voulions montrer à tout le monde à quel point nos motos étaient devenues fiables et à quel point nous tenions à être à la hauteur des attentes des Ducatistes. Nous avons peaufiné nos processus, nos technologies et nos essais pendant des années, en nous fixant des objectifs toujours plus ambitieux et en investissant des ressources considérables, aussi bien au niveau du produit que du réseau d'assistance.

Quels types de motards possèdent une Multistrada ?

Ils ont une grande passion pour Ducati et sont très rationnels. Ce



Il ne vous reste qu'une chose à laquelle penser : votre prochaine destination.

sont ceux qui parcourent le plus de kilomètres, dans toutes les conditions et dans tous les pays ; ce sont donc les plus exigeants en termes de qualité et de fiabilité. Et ils attendent un excellent service où que ce soit. Tous nos fournisseurs doivent respecter des normes très strictes et sont constamment suivis. Chaque marché a des exigences particulières, liées à des facteurs culturels, environnementaux et d'utilisation. Nous réalisons des essais continus dans toutes les conditions environnementales, météorologiques, routières et d'altitude. Et nous investissons dans le monde entier sur la formation de nos distributeurs, aussi bien technique que relationnelle, afin de garantir à nos clients le même service dans chaque pays..

Quel sera le prochain exploit de la Multistrada ?

Nous ne pouvons pas nous avancer, mais comme toujours avec la « Multi », ce sera quelque chose qui repoussera les limites et redéfinira les standards, et pas seulement de ce secteur. Car c'est justement l'ADN de cette moto et notre fierté, mais aussi un grand encouragement à toujours donner le maximum.

Découvrez en détails « 4Ever Multistrada » sur la page dédiée du site Ducati.



La zone de confort continue de s'élargir. Dans toutes les directions.



LOCMAN[®]
ITALY
PASSIONE ITALIANA





Améliorer ses capacités visuelles

Pour Ducati, innover ne signifie pas uniquement mettre au point de nouvelles solutions technologiques visant à améliorer l'expérience de conduite à moto. Cela signifie également renforcer à chaque fois le lien qui se crée entre le pilote et sa moto. C'est pour cela qu'existent les programmes DRE Academy, les écoles de conduite officielles de Ducati qui ont formé des milliers de motards depuis 2003. Pour innover en matière d'enseignement au sein de l'univers des sports mécaniques, Nicola Antonelli, Riding Experience Manager de Ducati, a entrepris une collaboration avec le Professeur Giorgio Guidetti. Son expérience internationale, associée à la technologie « Eye Tracking » et aux conseils des pilotes professionnels de Ducati, ont mené à l'élaboration de nouveaux programmes didactiques qui, en parfaite harmonie avec l'esprit DRE, associent divertissement et amélioration des capacités.

Professeur Guidetti, pourquoi est-ce important d'étudier la vue ?

Lorsque nous nous déplaçons, nous effectuons deux types de mouvements oculaires : volontaires et involontaires. Ces derniers, l'immense majorité, créent les saccades, c'est-à-dire des moments de cécité qui durent environ 100 milli-secondes. Nous en effectuons environ deux par seconde, pour un total de 4 heures d'obscurité par jour. C'est une donnée loin d'être négligeable, qui n'est pourtant connue que par les spécialistes et les illusionnistes, qui exploitent le masquage saccadique pour réussir leurs tours.

Accroître le niveau de performances et de sécurité est ce qui intéresse réellement Ducati. La formation est le chemin à suivre pour améliorer les capacités et la conscience de tous les motocyclistes, afin qu'ils exploitent pleinement les avantages offerts par les deux-roues et qu'ils profitent au maximum du plaisir de conduite.



Le Professeur Giorgio Guidetti est Président de la Société italienne de vestibulologie et passionné par Ducati.

Apprenez à regarder ce qui compte vraiment.

La rencontre entre science et passion a donné lieu à un projet de recherche et de formation visant à améliorer les performances et la sécurité des motocyclistes.



Pourquoi est-ce important de le faire en motocyclisme ?
Parce qu’optimiser son exploration visuelle signifie accroître sa perception de l’environnement, c’est-à-dire la connaissance de celui-ci, et la précision de ses trajectoires, donc ses performances. Notre étude a démontré que chez les pilotes professionnels, la stratégie visuelle parfaite s’effectue de façon presque automatique. En effet, au cours d’un même parcours, ils réalisent un nombre de mouvements saccadiques beaucoup plus faible que les pilotes amateurs.

Est-il possible d’entraîner notre vue afin d’améliorer nos capacités visuelles ?
L’un des résultats les plus remarquables de notre étude prouve justement que oui, s’ils sont correctement formés et qu’ils s’entraînent, même les pilotes



L’étude scientifique initiale a été réalisée auprès de plus de 200 participants, entre pilotes professionnels, pilotes amateurs et personnes qui ne pratiquent pas la moto.

qui ne sont pas professionnels peuvent améliorer leurs capacités et leur attention, aussi bien sélective que générale. Avec la Polizia Stradale (unités de police italiennes chargées de la sécurité routière), nous avons réalisé une expérience ayant abouti à la création d’un programme d’entraînement : 10 à 15 minutes d’exercice face à un écran, cela pendant quinze jours, suffisent à réduire de moitié les mouvements saccadiques et accroître considérablement les performances sur route.

À quel point cette collaboration avec Ducati est-elle importante ?
Le premier avantage concerne évidemment l’aspect scientifique. Grâce à Ducati, nous pouvons impliquer des motards motivés, professionnels comme amateurs, heureux de nous aider à comprendre le sujet de notre étude. Il y a également la fierté de faire de cette équipe entièrement italienne l’un des pionniers mondiaux en la matière. Et puis, réaliser cela aux côtés de Ducati, pour un passionné comme moi, c’est un plaisir qui n’a pas de prix.



L’utilisation de la technologie Eye Tracking, déjà répandue dans les études scientifiques mais encore inédite lors des stages de pilotage sur circuit, sur route ou tout-terrain, place Ducati au premier plan en matière de formation dans le secteur des sports mécaniques.

Maîtrise de la technique et conscience au guidon : les deux facteurs qui font la différence en matière de sécurité des motocyclistes.



Tous les mondes du DRE

Route, enduro et circuit : dans tous les pays, sur tous les terrains.

La passion grandit et se propage, trace de nouvelles routes et dépasse toutes les frontières. Créés en 2003 afin de permettre aux pilotes de perfectionner leur technique de conduite, à l'aide de programmes innovants et divertissants, les stages DRE sont aujourd'hui disponibles sur les cinq continents afin de développer les performances et d'accroître la sécurité des passionnés de moto du monde entier. Que ce soit sur circuit, sur route ou en tout-terrain, aux États-Unis, en Europe ou en Extrême-Orient, participer à un stage DRE est une expérience inoubliable grâce aux équipes d'instructeurs professionnels, aux lieux exclusifs et à la possibilité d'essayer les derniers modèles de Ducati. Mais ce qui fait du DRE une expérience vraiment unique, c'est le mélange de divertissement, d'adrénaline et de satisfaction que l'on ressent en fusionnant avec la moto, faire partie de la grande famille Ducati et faire la connaissance de nouvelles personnes avec qui partager sa passion.

La passion parcourt le monde à travers les Ducati Riding Experiences : des routes infinies pour vivre son rêve.



DRE Enduro en Europe et aux USA

Pour certains, le monde n'est qu'un sentier infini à parcourir au guidon de sa moto. C'est pour ce genre de passionnés, ceux qui recherchent le plaisir de partir à la découverte et qui aiment s'aventurer là où personne n'est encore arrivé, que le DRE Enduro existe. Organisé par Beppe Gualini, le DRE Enduro est une expérience

conçue afin d'acquérir les différentes techniques propres à l'aventure à moto et découvrir les secrets de la conduite tout-terrain. En parcourant des itinéraires de rêve, au cœur des endroits les plus suggestifs au monde, et en exploitant toute la technologie et la polyvalence de la Multistrada.

Peu important les coordonnées ou les conditions : ce qui compte, c'est de se mettre au guidon et de partir à la découverte.



Une expérience au milieu de la nature afin d'acquérir toutes les techniques de la conduite tout-terrain, sous les yeux experts des instructeurs DRE.



Hors des sentiers battus.

Des horizons qui ne cessent de s'étendre : des sommets enneigés des montagnes rocheuses aux polders hollandais, en passant par la légendaire forêt de Spa-Francorchamps, les routes du DRE

Enduro atteignent de nouvelles merveilles à travers le monde. Sur l'asphalte ou le sable, la terre ou le gravier, le DRE Enduro est toujours synonyme d'aventure, de découverte et de liberté, vécues

au guidon des motos de la famille Multistrada et toujours aux côtés d'une équipe de professionnels dirigée par le très expérimenté Beppe Gualini.



Si vous appréciez la conduite, vous apprécierez la moto. Si vous vous améliorez comme pilote, la moto améliorera votre conduite.

Le franchissement d'obstacles, le freinage sur terrains irréguliers, la « tôle ondulée » typique du désert : apprendre les techniques de conduite tout-terrain permet d'accroître le niveau de maîtrise et le plaisir lors des aventures hors-piste, mais aussi de faciliter la conduite sur route.

La Ducati Multistrada 1260 Enduro, équipée de pneus Scorpion Rally, est la star incontestée du DRE Enduro.



Découvrez-en plus sur la Multistrada 1260 Enduro.

En faisant véritablement corps avec leur moto, les participants au DRE Enduro apprennent à profiter pleinement du potentiel infini de la Multistrada. La moto tout-en-un indétrônable en termes de performances, de confort et de polyvalence, y compris sur longue distance : la partenaire de voyage idéale, capable de dominer chaque route.

Le DRE Enduro est le point de départ d'une aventure. Qui ne finit jamais.



Lors de la conduite tout-terrain, la répartition du poids est fondamentale. Avec le DRE Enduro, les pilotes apprennent à avoir et à garder un équilibre parfait.



Découvrez toutes les dates de la DRE Enduro Academy 2020 et réservez votre stage.



Le DRE Enduro est pensé pour les débutants en quête d'assurance comme pour les pilotes plus expérimentés qui souhaitent améliorer leur conduite.

souhaite apprendre les techniques des meilleurs pilotes. Répartis en petits groupes en fonction de leur expérience, tous les participants sont suivis avec attention par l'équipe d'instructeurs du DRE. Au moyen d'exercices pratiques et d'itinéraires off-road, ces derniers transmettent

leurs connaissances et les secrets de la conduite tout-terrain, comme l'adoption d'une bonne position et l'utilisation de la traction, à travers une expérience associant le plaisir procuré par les deux-roues au charme de la nature.

Road Academy : prenez le contrôle !

Le DRE Road est une expérience qui permet d'améliorer sa technique de conduite et d'être en parfaite harmonie avec sa moto.

Dédié aux novices comme aux pilotes plus expérimentés, le DRE Road est un stage permettant d'améliorer sa technique et ses connaissances en conduisant une nouvelle Ducati sur un vrai circuit. Entourés des instructeurs du DRE, les participants s'entraîneront au sein du paddock pour renforcer leurs capacités de conduite et leur maîtrise de la moto, avant de tester leur progression sur le terrain au cours d'une longue et amusante session sur circuit. Le DRE Road est également le seul stage DRE offrant la possibilité d'essayer les nouveaux modèles des familles Diavel, XDiavel, Multistrada, Monster, Hypermotard, Supersport, Scrambler et Streetfighter, dotés des technologies les plus récentes.



Découvrez toutes les dates de la DRE Road Academy 2020 et réservez votre stage.



DRE Racetrack sur le circuit de Ningbo

La session du DRE Racetrack sur le Ningbo International Circuit, en Chine, regorge de passion et d'enthousiasme.

Un vent d'adrénaline souffle depuis l'Orient. Sur le circuit international de Ningbo, les aspirants pilotes et participants à la Ducati China Panigale Cup sont réunis sous les ordres de Dario Marchetti et de l'équipe d'instructeurs du DRE Racetrack. Leur objectif ? Apprendre les techniques et les secrets du pilotage sur circuit. Ces dernières années, la passion des Chinois pour la vitesse a explosé. Parallèlement à la diffusion des Ducati, de plus en plus de personnes participent au DRE Racetrack afin de se familiariser avec le circuit et d'exploiter au maximum le potentiel des motos rouges les plus célèbres au monde.



L'équipe d'instructeurs du DRE Racetrack retrouve l'une des communautés Ducati les plus chaleureuses au monde.



Lors du DRE Racetrack, vous écoutez et apprenez d'abord les secrets des professionnels...



... puis vous les mettez en application sur circuit !

Au guidon de la 959 Panigale, entre les vibreurs d'un vrai circuit international, comme de vrais pilotes professionnels.

À travers un briefing théorique et une session pratique sur les superbikes de Ducati, les participants au DRE Racetrack aiguisent leur esprit de compétition et affinent leur recherche des meilleures performances, en apprenant à augmenter leur vitesse en virage, à exploiter au maximum l'accélération et à améliorer la fluidité de leur conduite.



Le DRE Racetrack est l'expérience DRE dédiée à ceux qui désirent ressentir les émotions procurées par la piste.



Découvrez toutes les dates de la DRE Racetrack Academy 2020 et réservez votre stage.

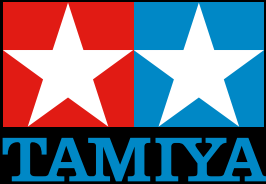
A SPECIAL VERSION OF A SPECIAL BIKE



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

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

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



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





**Sécurité et
divertissement.**

DRE ROOKIE ACADEMY

**Première mondiale dans l'univers
de la moto : Ducati partage ses
connaissances en matière de sé-
curité et crée un stage destiné aux
jeunes pilotes.**



DRE Rookie est le nouveau stage de la DRE Academy, desti-
né aux jeunes motards et aux conducteurs de motos bridées.

Construit sur un programme didactique comportant des
éléments technologiques, le DRE Rookie enseigne aux parti-
cipants les astuces des vrais pilotes, pour les aider à dévelop-
per leur potentiel de façon sûre et amusante.

Le stage DRE Rookie a vu le jour dans le cadre du Projet
Sécurité. Il exprime la volonté qu'a Ducati de transmettre aux
jeunes les concepts de responsabilité et de sécurité à moto.

En 2020, le stage fera officiellement partie du calendrier
DRE, après avoir été mis au point par les instructeurs de la
DRE Academy et testé aux côtés d'un pilote exceptionnel :
Andrea Pirillo.

**Théorie et pratique, formation
et divertissement : le mélange
unique et exclusif de la Ducati
Riding Academy est désor-
mais disponible même pour
les plus jeunes.**



Les premières impressions d'Andrea Pirillo, youtubeur et ambassadeur de la marque Ducati, sur le DRE Rookie.

Pourquoi un stage comme le DRE Rookie peut-il être important pour les jeunes conducteurs ?

Le DRE permet de vraiment comprendre le fonctionnement de la moto entre le moment où l'on allume le moteur et celui où l'on descend de la selle. On apprend à utiliser l'embrayage, à adopter la bonne position de conduite, notamment dans les virages, et à exploiter au mieux les systèmes électroniques avancés qui équipent les Ducati. Et puis on apprend à devenir des pilotes



START

YOUR

EVOLU-

TION



Découvrez toutes les dates de la DRE Rookie Academy 2020 et réservez votre stage.

conscients, en nous entraînant dans les situations de danger qui peuvent survenir au quotidien.

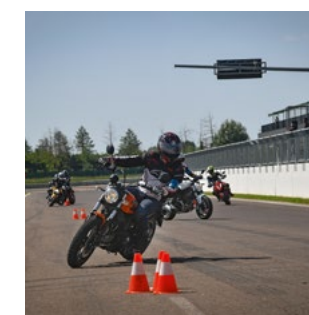
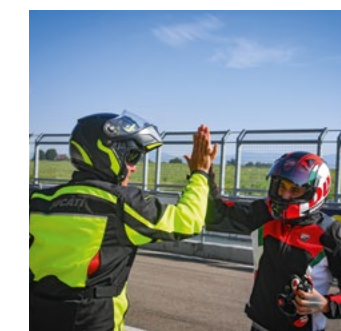
Tes fans t'aiment (aussi) pour tes acrobaties. Comment leur expliques-tu que la sécurité passe avant tout ?

En grandissant, on apprend énormément de choses... Quand j'étais plus jeune, je n'accordais pas d'importance aux protections, je me disais que c'était seulement un « poids » en plus pour la moto. Puis j'ai compris qu'elles étaient vitales, et aujourd'hui, je ne sors jamais sans être équipé d'une dorsale, de protège-coudes, de gants et d'un pantalon. La sécurité, c'est aussi adapter sa conduite en fonction du lieu et du moment. Sur route, il faut être beaucoup plus attentif que lorsqu'on s'amuse au sein d'un environnement contrôlé, par exemple sur circuit.

Y a-t-il un conseil que tu souhaiterais donner à ceux qui s'apprêtent à se mettre en selle pour la première fois ?

Les émotions qu'offrent les deux-roues sont vraiment uniques, donc mon premier conseil serait d'essayer de découvrir cet univers. Si vous hésitez car vous pensez que c'est dangereux... venez participer à un DRE et vous verrez que l'on peut tous s'amuser et apprendre à conduire en toute sécurité !

PLUG & RIDE



Now Live

Monster 797, Monster 821, Hypermotard et Supersport. Prêts pour votre premier DRE ?



Red Hot Family

Plus de 250 DOC, répartis sur tous les continents, font que la passion pour Ducati ne s'essouffle jamais. Lieux de rencontre et de partage de la fierté Ducatiste, les Desmo Owners Clubs sont le point de départ d'expériences exclusives, de nouvelles amitiés et de beaucoup de divertissement, tout cela, bien évidemment, sous le signe des motos rouges les plus célèbres au monde. À travers ces pages, nous avons demandé à cinq présidents de DOC (Zac, Lisa, Ange, Hermina et Mattia) de se faire porte-parole des plus de 30 000 membres de DOC à travers le monde. Pour qu'ils nous décrivent la façon dont ils vivent leur passion au sein de leurs clubs et qu'ils nous expliquent pourquoi, selon eux, la communauté Ducati est la plus belle de l'univers des deux-roues.



Passion DOC

Qu’y a-t-il de plus beau que d’avoir une passion ? La partager !

Qu’y a-t-il de plus beau dans le fait d’appartenir à un DOC ?

Zac_Il semble y avoir un lien entre les sensations incroyables et la chaleur procurées par la « famille » des Ducatistes et le plaisir que l’on prend à conduire des motos aussi belles et parfaites.

Ange_Pour moi, le DOC c’est avant tout nous, les membres, et l’enthousiasme que l’on partage ! C’est l’envie de prendre sa moto et de rester tous ensemble. Et de connaître des gens qui partagent la même passion que nous pour Ducati. Notre famille !

Hermína_Tu veux rencontrer d’autres personnes aussi folles que toi ? Je crois que c’est la première chose qui m’est venue à l’esprit lorsque j’ai participé à notre premier événement du Ducati Klub Slovenija. C’était un mariage Ducati, je ne l’oublierai jamais !



Ange Richardson, New Zealand DOC



Hermína Steržaj, Ducati Klub Slovenija

Ange_Notre groupe de membres très motivés, brillants et talentueux, ainsi que les organisateurs d’excursions, de soirées et d’événements. C’est une référence pour tous les Ducatistes de Nouvelle-Zélande et un exemple en termes d’esprit d’équipe, d’intégrité et de passion.



Qu’est-ce qui rend ton DOC spécial ?

Lisa_Notre DOC a vu le jour il y a seulement un an, mais nous comptons déjà énormément de membres, tous différents. Nous avons un immense respect pour chaque motard et pour chaque moto Ducati.

Zac_La générosité et la chaleur de nos membres. Et la nature incroyable de la Californie du Nord : des paysages incroyables et uniques, aussi bien pour des promenades décontractées dans la nature que pour des virées effrénées dans les canyons.

Mattia_Chaque DOC est spécial, ils ont tous leurs propres caractéristiques qui les différencient les uns des autres. L’esprit de groupe, l’envie de voyager et notre passion sont ce qui nous unit.

Mattia Gozzo, DOC Rovigo



De quelle façon Ducati vous intègre à la famille ?

Lisa_ Les DOC sont toujours mis en valeur et incités à créer de nouvelles communautés à travers le monde. Nous autres, membres, aimons énormément ces motos incroyables et, bien sûr, nous voulons toujours rencontrer et discuter avec d'autres personnes qui partagent la même passion.

Ange_ En tant que présidente du DOCNZ, je suis très reconnaissante envers le service en charge des DOC pour son assistance. Ils sont toujours prêts à partager leurs idées, leurs histoires et à nous faire part des différentes opportunités. En résumé, à nous intégrer à la FAMILLE !

Hermina_ Le World President Meeting est le plus beau rassemblement auquel j'ai pu participer. Il regorge de Ducatistes plus fous les uns que les autres. Et puis il y a la World Ducati Week, pour nous, c'est comme La Mecque !

Zac Bacon, Sacramento DOC



Lisa Bennett, North Texas DOC

Dernière question : pourquoi Ducati ?

Hermina_ Parce que la première moto sur laquelle je me suis assise était un Monster, et j'ai tout de suite compris qu'elle serait à moi. Et puis parce que la première sportive qui m'a tapé dans l'œil était une 999, et la première dont je suis tombée amoureuse était la 1098. En résumé, j'ai choisi Ducati car cette marque a changé tout mon univers.

Zac_ Tu as déjà vu ou entendu une Ducati ? Eh bien, tu as ta réponse ! Non, sérieusement, il suffit de s'approcher de l'échappement d'une Ducati pour comprendre. Tu ressens quelque chose à l'intérieur de toi et, une fois que tu l'as entendue, tu ne peux plus lui résister.

Lisa_ Parce qu'il n'y a pas seulement des motos fantastiques. Il y a toute une communauté de motards et de passionnés qui font la grandeur de cette marque à travers le monde.

Ange_ Car Ducati symbolise la qualité, le raffinement et les performances de haut niveau, tout cela avec un style unique.

Mattia_ Car Ducati est ce qu'il y a de mieux. Je n'ai jamais eu d'autres motos et je ne veux pas en avoir. Ducati entre dans ton cœur. Quand tu achètes une Ducati, tu n'achètes pas seulement une moto, mais tout un univers !



Découvrez le calendrier des événements DOC et découvrez le Club le plus proche de vous.



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

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

**MULTI-DIRECTION
WHEELIES**



**PATENTED OMNI-WHEEL
TECHNOLOGY**



**LED HEADLIGHTS &
REAL SUSPENSION**



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



OWN THE STORY



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

Fabio Taglioni : un génie des temps modernes.

2020 marque le centenaire de la naissance de Fabio Taglioni, le concepteur ayant défini les caractéristiques distinctives, originales et définitives de Ducati et de sa technologie. Un ingénieur, mais avant tout un homme, dont les idées inspirent aujourd'hui encore le travail des techniciens de Borgo Panigale et tout un univers, celui de la moto, qui doit énormément à son extraordinaire intuition. Un héritage sans égal de par sa qualité et son importance, qui fait de Fabio Taglioni un véritable mythe.



1954 — Le « volcanique » 1962 Fabio Taglioni.

En 1953, le boom économique est à son commencement en Italie. Le Made in Italy commence à susciter l'intérêt aux quatre coins du monde. Ducati, entreprise au sein de laquelle l'État a fait son entrée il y a alors cinq ans, décide de prendre son avenir en main. Il est décidé de scinder l'entreprise en deux branches : Ducati Elettrotecnica, héritière directe de l'entreprise fondée par les trois frères Ducati en 1926, consacrée au secteur électrotechnique, et Ducati Meccanica, destinée exclusivement à la fabrication de véhicules à moteur et de leurs dérivés.

Le nouveau directeur de Ducati Meccanica, Giuseppe Montano, a des idées très claires au moment de prendre ses fonctions : il veut tout de suite un produit gagnant, en compétition comme en dehors. C'est lui qui contacte Fabio Taglioni, qui est à cette époque un ingénieur très prometteur, en pleine ascension après des passages ponctués de succès chez les constructeurs Ceccato et Mondial.



Taglioni est un motoriste plutôt vieille école. Parmi ses références figurent les motos anglaises, championnes en matière de fiabilité, et les Moto Guzzi, reines des compétitions. Aussi brillant qu'ambitieux, le jeune concepteur saisit cette nouvelle opportunité sans hésiter, acceptant même de travailler sans percevoir de salaire au cours des six premiers mois, comme le lui avait demandé Giuseppe Montano.

La première Ducati qu'il réalise est la Gran Sport 100 Marianna, une moto de course née avec un objectif bien précis : remporter les compétitions de Gran fondo en vogue à l'époque, la Milan-Tarente et le Moto-



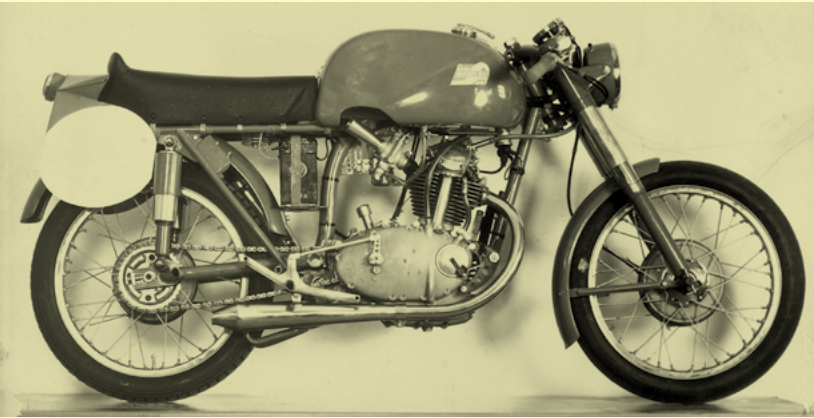
Les succès fulgurants de la Marianna et de la 125 Desmo apportent une grande visibilité à la marque Ducati.



L'aventure entreprise par Tartarini et Monetti pose les bases du développement du réseau commercial international de Ducati.

giro d'Italie, afin de faire connaître Ducati au grand public.

Les débuts sont fulgurants : la Marianna 100 pilotée par le modénois Gianni Degli Antoni domine le Motogiro 1955 et la Milan-Tarente de la même année dans la catégorie « 100 », tandis que Giuliano Maoggi s'impose dans la catégorie « 125 », terminant également premier au classement général. La Marianna laisse ensuite place à une incroyable série de déclinaisons victorieuses, sur toutes les 125 de Grand Prix, d'abord la bialbero



(double arbre à cames) puis la Desmo « triple arbre à cames », la première Ducati équipée du système de commande desmodromique des soupapes.

Pilotée par Gianni Degli Antoni, la 125 Desmo remporte le GP de Suède 1956, la



La Gran Sport 100 Marianna, la première Ducati signée Fabio Taglioni.

Le succès naît sur circuit et se répand dans le monde entier.

et 125 cm³ et la Ducati 175, la moto du premier tour du monde. Les protagonistes de cette folle aventure sont Leopoldo Tartarini, pilote officiel de l'écurie Ducati, et son ami d'enfance Giorgio Monetti. Ils montrent au monde entier la fiabilité des motos de Bolognese et ouvrent de nouveaux horizons commerciaux pour l'entreprise.

En témoignent les succès de modèles comme la 175 America de 1958 et des premiers Scrambler 250, qui ont vu le jour en 1962 à la demande de l'importateur américain de la marque, Joe Berliner.

1963 — 1969

Du mono au bicylindre.

Les années 60 et 70 se présentent. Au milieu des petites et grandes révolutions qui se succèdent en Italie et dans le monde, le génie de Fabio Taglioni continue de permettre à Ducati de s'étendre, notamment à l'étranger. La relation toujours plus forte entre le constructeur de Bologna et Joe Berliner donne naissance à l'Apollo, une moto de grosse cylindrée conçue par Taglioni dans le style des cruisers américains.

L'Apollo ne restera qu'un prototype, mais le seul exemplaire réalisé entrera tout de même dans l'histoire : c'est la première Ducati équipée d'un moteur à quatre cylindres en « L », dont Taglioni s'inspire afin de créer quelques années plus tard la 500 GP (de course) et la 750 GT (de route).



Le moteur de l'Apollo inspirera le bicylindre en « L », future marque de fabrique des motos Ducati.

Avant le grand tournant des bicylindres, Fabio Taglioni modernise les monocylindres de moyenne et grosse cylindrée. Construite sur la base des puissantes 250 Mach 1 et 250 Diana, la 350 Sebring est présentée en 1965. Puis, en 1967, une nouvelle famille de monocylindres est lancée : définis « à carter large », ils sont les premiers à être dotés du système de distribution desmodromique, jusqu'alors réservé aux motos de compétition. Les Mark 3 D de 250 et 350 cm³, le « D » indiquant justement la motorisation Desmo, portent la marque inimitable du génie : il



Après son succès aux États-Unis, le Scrambler devient le symbole de toute une génération en Italie.

suffit de les équiper d'un carénage et d'un échappement de course pour les transformer en motos de compétition. De cette



Sur les Mark 3 D, équipées du moteur avec système desmodromique, de nombreux pilotes tracent leur chemin dans l'univers de la compétition.

façon, Ducati redevient l'un des principaux acteurs lors de différentes compétitions, même si ce sera de façon « non officielle », en proposant un produit accessible à de nombreux jeunes pilotes. Elle est également sur le devant de la scène en championnat italien et lors

des épreuves de la Moto-temporada Romagnola, le championnat mythique qui se disputait sur les circuits urbains de Modène, Cesenatico, Rimini et Riccione.

Ces années sont folles. De nouvelles tendances, de nouveaux modes de vie et de nouveaux désirs arrivent des États-Unis et d'Angleterre. C'est l'époque des jeans, des mouvements de contestation, des Beatles et des Rolling Stones. Pour percer auprès des jeunes, Ducati lance le Scrambler sur le marché italien, dans une version revue et corrigée par rapport à celle de 1962, modernisée par un moteur à « carter large » et proposée en 250, 350 et 450 cm³.

Le succès est total : le Scrambler devient l'une des motos les plus emblématiques jamais fabriquées par Ducati, le symbole de tout motard rêvant d'une vie à la « Easy Rider » et de toute une génération revendiquant plus de liberté, d'insouciance et d'expression de soi.

Les idées se succèdent, la marque grandit.

1970 — Les bicylindres, 1976 de la compétition à la route.



Paul Smart au guidon de la 750 GT aux 200 Miles d’Imola.

Après le succès des monocylindres, Fabio Taglioni est attendu au tournant, un autre défi se présentant face à sa parfaite maîtrise de la conception mécanique. La vague des motos de grosses cylindrées arrive du Japon, nouvelles références pour les passionnés de deux-roues. Un seul cylindre, aussi puissant soit-il, ne suffit plus. Pour faire face aux multicylindres nippons, Taglioni commence à dessiner un nouveau moteur en février 1970, utilisable sur

circuit comme sur route.

C’est ainsi que voit le jour la 500 Gran Prix : la première Ducati de compétition dotée d’un moteur bicylindre en « L », la première page d’une longue et merveilleuse histoire et un pilier sur lequel, aujourd’hui encore, s’appuie l’évolution du constructeur de Borgo Panigale en matière d’ingénierie. Elle sera surtout utilisée comme cobaye pour le développement des futurs bicylindres de série, expérimentant égale-

ment des solutions comme la distribution à 4 soupapes par cylindre et la distribution Desmo. Elle réussira tout de même à obtenir des résultats intéressants, malgré la domination du binôme Agostini-MV. Taglioni décide donc de poursuivre avec le bicylindre, en accord avec la direction de Ducati, et prépare la sortie de la 750 de route.

Il conçoit ainsi la 750 GT, la première moto de route Ducati de 750 cm³ qui, en 1972, dotée du système desmodromique, participera à la première édition des très attendues 200 Miles d’Imola, compétition rebaptisée « Daytona d’Europe » avant même ses débuts.

L’histoire est mémorable. Au cours des trois semaines frénétiques qui précèdent la course, l’écurie Ducati, dirigée par le fidèle bras droit de Taglioni, Franco Farné, prépare sept motos pour quatre pilotes. Parmi ceux-ci figurent l’inoxydable Bruno Spaggiari, depuis toujours aux côtés de Taglioni, et le jeune pilote anglais Paul Smart, enrôlé à la dernière

Le rêve Desmo devient réalité.

minute. Le 23 avril, les Ducati se présentent sur la ligne de départ d’une course que l’on croyait déjà entre les mains d’Agostini et de sa MV Agusta de 750 cm³, mais de laquelle, contre toute attente, elles sortirent en véritables héroïnes.

La course est dépourvue de tout suspens. Spaggiari et Smart surpassent le champion bergamasque, le laissant loin derrière. Les deux pilotes Ducati s’imposent devant 85 000 personnes, entrant ainsi dans la légende du motocyclisme mondial. Ce premier succès est extrêmement important pour le bicylindre, équipé pour la première fois du système desmodromique.

Le succès de Ducati sur circuit a d’énormes retombées sur les ventes de ses motos de route. En 1973, la 750 Super Sport Desmo, premier bicylindre supersportif de route Ducati équipé du Desmo, est produite à grande échelle. L’entreprise décide ensuite de mettre en pause ses activités sportives, confiant ces dernières à deux véritables génies en matière de mécanique et de technique, Giorgio Nepoti et Rino Caracchi. Ils avaient fondé une écurie en 1967, baptisée « NCR »

Fabio Taglioni avec les pilotes Bruno Spaggiari et Paul Smart.

(Nepoti, Caracchi Racing), véritable dream team de la mécanique qui, à partir de 1973, deviendra de facto le département « Course » externe de Ducati et représentera la marque dans les compétitions d’endurance et de vitesse.

Travaillant dans un garage situé à quelques kilomètres de l’usine Ducati, le team NCR étoffera le palmarès de Borgo Panigale grâce à de grandes et importantes victoires, notamment les trois

triumphes aux 24 Heures de Montjuïc (1973, 1975 et 1980) et les succès dans les championnats italiens et européens pour motos dérivées de la production de série. Jusqu’au plus grand exploit : le Tourist Tro-



Le triomphe de Hailwood propulse les bicylindres de Borgo Panigale sur le devant de la scène internationale.

phy 1978, lors duquel Mike Hailwood, de retour après dix ans d’absence, remporte le Senior TT de l’île de Man au guidon de la Ducati NCR 900.

1977 — 1985

Le grand final :
de la Pantah au
cadre treillis.

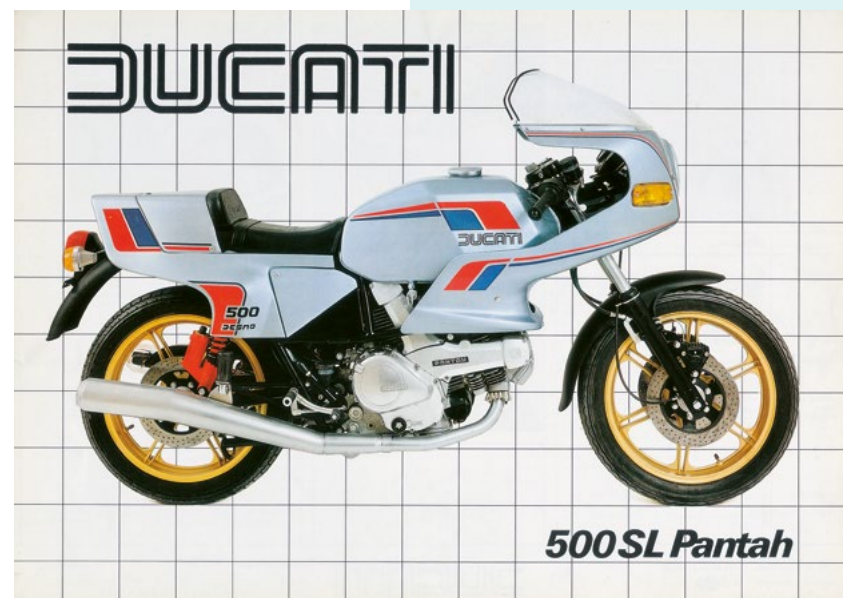
Au cours de ses dernières années de travail chez Ducati, Fabio Taglioni concentre ses efforts sur le perfectionnement du bicylindre. Il veut le rendre plus léger et performant. C'est pourquoi il imagine un cadre moins lourd que le traditionnel cadre double berceau, utilisé sur les premiers bicylindres de route et de course.

C'est ainsi qu'il conçoit la Ducati 500 Pantah en 1978,

une moto sensiblement différente de toutes ses précédentes créations. Le moteur utilise un système de distribution à courroie crantée en caoutchouc qui allège considérablement le poids du groupe propulseur, délivrant la puissance de manière plus fluide et progressive. Le cadre est incroyablement léger grâce à sa structure en treillis, réalisée avec des tubes d'acier au molybdène.

Au départ, la créativité de Taglioni n'est pas accueillie

avec beaucoup d'enthousiasme par les Ducatistes. La Pantah 500 est très éloignée des canons traditionnels des motos Ducati. Mais en 1981, lorsque la première moto de course dérivée de la production de série, la Ducati 600 TT2, débarque sur la piste, elle fait l'unanimité. La légèreté et les performances extrêmes de la 600 TT2 lui permettent d'enchaîner les victoires dans la catégorie TT2, dont les quatre titres mondiaux consécutifs du britannique Tony Rutter au Tourist Trophy de l'île de Man.



Une conception parfaite et une nouvelle distribution desmodromique : le moteur de la Pantah est l'ancêtre du bicylindre emblématique de Ducati.



Tony Rutter au guidon de la 600 TT2.

Les origines des superbikes contemporaines.

La 750 F1, qui a remporté des victoires mémorables sur les circuits du monde entier, est la dernière, spectaculaire, création de Fabio Taglioni chez Ducati.



L'année 1984 marque le passage à la catégorie supérieure et au championnat TT1/F1. La Ducati 600 TT2 évolue et devient la 750 TT1/F1, moto imbattable durant trois années consécutives, de 1984 à 1986, s'imposant à Barcelone, Laguna Seca, Daytona et Misano.

Ce seront les dernières victoires de Ducati à porter la signature de Fabio Taglioni. L'ère des premiers bicylindres Ducati s'achève en 1985, lorsque l'État cède ses parts au groupe Cagiva. Il est alors décidé de lancer la production de la nouvelle Ducati 851, dotée du moteur Desmoquattro avec distribution à 4 soupapes et refroidissement liquide. Celui-ci est conçu par Massimo Bordi

et Gianluigi Mengoli, tous deux élèves de Taglioni. La configuration de ce moteur est celle utilisée aujourd'hui encore sur les bicylindres Ducati et leurs innombrables évolutions.

Débutée en 1954, la carrière de Fabio Taglioni, longue de plus de trente ans, s'achève avec une collection impressionnante de victoires et de récompenses. Enrôlé pour prendre en main le destin de l'entreprise, il quitte Ducati en laissant un patrimoine et un héritage exceptionnels, sources inépuisables d'idées et de concepts, qui ont marqué l'histoire de la marque et qui, près de vingt ans après sa mort survenue en 2001, continuent d'en façonner l'avenir.



Mr. Milestone

Foggy est venu chercher sa nouvelle Panigale V4 25° Anniversario 916. Nous avons saisi l'occasion pour lui demander de parler du passé.

Mr. Milestone



Carl George Fogarty, plus connu sous le nom de Foggy, est l'un des pilotes de Superbike ayant remporté le plus de victoires. Avec Ducati, Fogarty a gagné 55 courses ainsi que 4 championnats du monde de Superbike (1994, 1995, 1998 et 1999).

Sur le moment, étais-tu conscient d'entrer dans l'histoire avec la 916 ?

À cette époque, lorsque je roulais en Ducati 916, je n'imaginai pas que nous aurions réalisé quelque chose d'aussi incroyable ; nous voulions simplement remporter les courses. Ça peut paraître simple, mais c'est la vérité. Nous travaillions dur, course après course, en nous concentrant uniquement sur ce qui était nécessaire pour la course suivante, sans penser à ce qui était en train de se passer autour de nous.

Aujourd'hui, en y repensant, je me rends compte à quel point nos deux noms (Carl Fogarty et Ducati 916) sont devenus emblématiques pour le sport et importants pour l'univers des courses dans le monde entier. J'en suis très fier. Et pour être honnête, je ne crois pas qu'il suffise de remporter les courses. Il faut un caractère et un dévouement particuliers. L'histoire reconnaît peut-être le talent, mais c'est le travail acharné qui fait la différence.

Y a-t-il des moments particuliers avec la 916 que tu souhaiterais nous raconter ?

Deux moments qui me font sourire concernant mon long rapport avec cette moto me viennent à l'esprit. Le premier est lorsque je l'ai vue pour la première fois à Donington. Dans les box. Elle était VRAIMENT trop belle pour être utilisée en compétition. J'avais peur de la rayer ou de tomber. Si l'on regarde les vidéos de ces an-

nées-là, on se rend compte à quel point cette moto était différente de toutes les autres, elle était totalement inédite, c'était un extra-terrestre. Je me souviens que les journalistes se demandaient si cette moto était le bon choix.

Et comment que ça l'était ! Et pas juste pour sa beauté, évidemment, car le deuxième moment que je n'oublierai jamais, c'est lorsque j'ai franchi la ligne d'arrivée à Phillip Island en 1994. Entendre ce moteur à la fin de la course et être le meilleur au monde... mon cœur battait à 100 à l'heure. Je n'arrêtais pas de sourire !



"Hello baby, I haven't seen you for a long time!"



J'ai hâte de sortir et d'aller l'essayer.

Qu'as-tu ressenti lorsque tu as vu la nouvelle Panigale V4 25° Anniversario 916 pour la première fois ?



Tout d'abord, je n'arrive pas à croire que ça fait déjà 25 ans !

Plus sérieusement, lorsque je me suis retrouvé face à la Panigale V4 25° Anniversario 916, je suis resté bouche bée. Elle est splendide. Elle est toute neuve, mais elle me rappelle le passé, avec ce numéro 1, le logo « Foggy » et les jantes en magnésium, identiques à celles d'autrefois. Mais cette moto affiche également de nombreux nouveaux éléments particuliers, du son incroyable du moteur V4 à la partie cycle. J'ai hâte de monter dessus et de l'essayer. C'est une moto unique et magnifique.



Découvrez-en plus sur la Panigale V4 25° Anniversario 916.

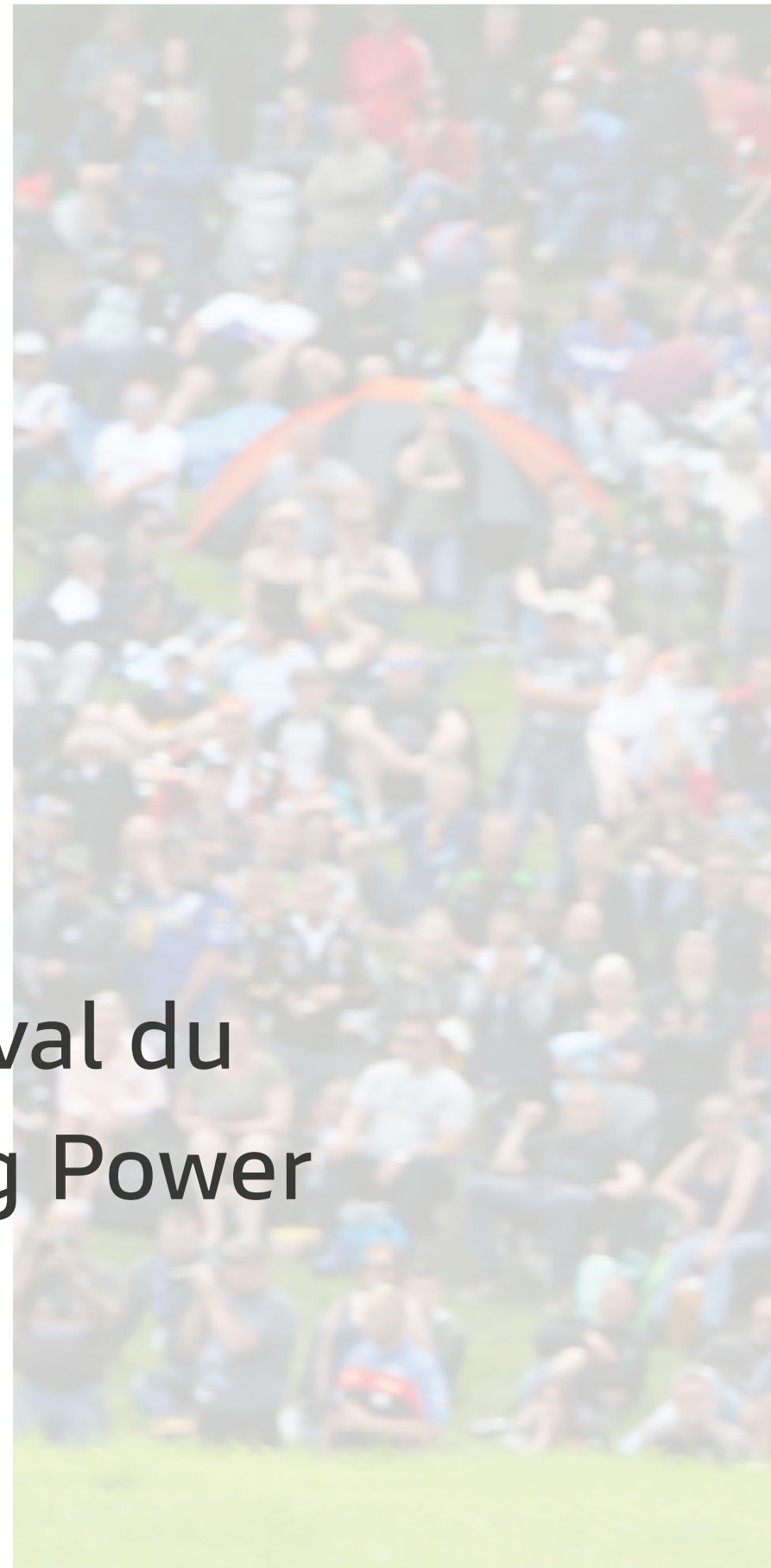


Malgré une carrière effectuée presque entièrement loin de chez lui, d'abord en Espagne puis en Moto2 et MotoGP, le Royaume-Uni a toujours joué un rôle fondamental dans la vie de Scott Redding.

BRIT ROCK

Le 22 juin 2008, le natif du Gloucestershire n'avait que 15 ans lorsqu'il remporta le GP de Grande-Bretagne dans la catégorie des 125, devenant ainsi le plus jeune pilote de tous les temps à remporter un GP. Onze ans après, c'est encore au Royaume-Uni qu'il obtient son premier titre, en s'imposant lors de l'édition 2019 du championnat Bennetts British Superbike. À présent, Redding est prêt à revenir sur la scène internationale pour participer au championnat WSBK 2020 au sein du team Aruba.it Racing - Ducati, aux côtés de son compatriote Chaz Davies.

Le festival du Redding Power



Scott, comment décrirais-tu l'année 2019, lors de laquelle tu es retourné en Angleterre pour participer au championnat BSB ?

Je n'avais jamais pris part au championnat BSB et 80 % des circuits m'étaient inconnus, il y avait donc de nombreux défis à relever et j'avais beaucoup de pression sur les épaules. Mais c'était une pression positive.

Beaucoup de gens étaient derrière moi, le team était excellent et la moto roulait à merveille. Tout cela m'a permis de remporter le titre et aujourd'hui, si je repense à ma carrière, je crois que j'aurais sans doute dû le faire avant.

Dans un sens, j'ai été surpris. J'ai beaucoup aimé revenir en Angleterre, sentir la chaleur des fans, rouler à nouveau sans électronique embarquée sur la moto. Après tant d'années en MotoGP, le Superbike a été une sorte de retour aux sources, à l'essence la plus pure de la compétition, et cela m'a beaucoup plu.

Ramble on! And now's the time



It's only Rock 'n Roll but I like it

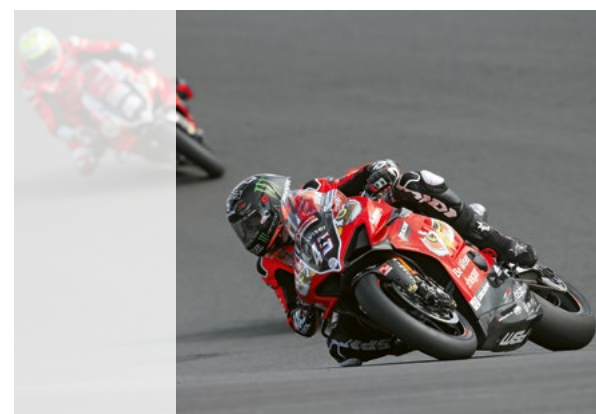
Quelles étaient tes sensations au guidon de la BSB Panigale V4 R ?

La première fois que je l'ai essayée, je me suis tout de suite dit qu'elle pourrait me permettre de remporter le titre. J'ai vraiment eu d'excellentes sensations. Je me disais que ce n'était peut-être pas la moto la plus simple à piloter sur les circuits de BSB, mais qu'elle avait le potentiel pour gagner, ce qui, au fond, était ce qui m'intéressait.

Parlons de l'avenir. Quelles sont tes attentes concernant ta prochaine saison en SBK avec Ducati Corse ?

Notre objectif est d'essayer de remporter le titre mondial. Bien sûr, ça ne sera pas facile. Nous avons tous vu cette année tout ce qui peut arriver, mais je crois sincèrement que nous avons nos chances d'y arriver, autrement, je n'aurais pas accepté la proposition de Ducati.

J'ai 26 ans, je suis en pleine forme et au milieu de ma carrière. Je pourrai compter sur l'aide de Ducati et du team Aruba, je ne vois donc pas pourquoi nous ne devrions pas nous battre pour le titre dès les premières courses.



Veux-tu dire quelque chose à ton coéquipier, Chaz Davies ?

Je connais Chaz depuis que nous participions aux championnats de mini moto. Nous nous entendons très bien. C'est super d'arriver dans un team et de retrouver quelqu'un que tu connais déjà, savoir que cette personne n'est pas égoïste mais, au contraire, quelqu'un de très sympa.

Je pense que ça peut être l'un de nos points forts, aussi bien pour le team que pour Chaz et moi. Je lui souhaite le meilleur pour la saison qui s'apprête à commencer.

Avec en plus Leon Camier sur la moto Barni Racing, l'année prochaine, trois pilotes anglais rouleront en Ducati.

Je pense que c'est une bonne chose pour Ducati, notamment pour le développement de la moto. Nous savons que les grands pilotes peuvent être compétitifs sur la Panigale, et la présence de Leon signifie que nous pourrons mieux gérer notre temps. Au lieu de devoir configurer une moto différente pour chaque pilote, il y aura un produit unique pour tout le monde. Si tout le monde travaille bien, je pense que l'un de nous peut remporter le titre cette année.

Toute la « marée Rouge » sera derrière toi. Qu'est-ce que cela te fait ?

À vrai dire, c'est l'une des principales raisons pour lesquelles j'aime être sur le circuit. Au final,

les courses, c'est du divertissement, c'est pour cela que les gens viennent nous voir. Moi, j'aime divertir, aussi bien sur la piste qu'en dehors.

C'est mon point fort, l'un de mes traits de caractère et je sais que je suis doué pour cela. Je pense que les fans de Ducati, notamment italiens, sont heureux de me compter parmi eux.

C'est pourquoi j'espère que l'année que nous vivrons ensemble sera belle, pleine de succès et de divertissement, y compris en dehors des pistes.



Les trois solistes du BSB 2019 : Scott Redding, Josh Brookes et Tommy Bridewell.



Découvrez-en plus sur le team Aruba.it Racing - Ducati.

Whole lotta love





Pocher[®]

Model Kits



NEW DIABLO ROSSO™ CORSA II.
**FOLLOW
YOUR
LEANINGS.**

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



**DIABLO
ROSSO™ CORSA II**



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



Dimensions: 518x202x277mm

Number of parts: 600+

Scale: 1:4

1299 PANIGALE **S**

Ducati Superbike, 1299 Panigale S Anniversario

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

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



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



Official Product



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

L'année du Dragon

Le rouge de Ducati et celui du drapeau chinois s'unissent à travers la Ducati China Panigale Cup, le premier championnat monomarque Ducati de l'histoire.

Borgo Panigale et la Chine, deux mondes qui n'ont jamais été aussi proches. Avec une passion qui ne cesse de grandir et une communauté toujours plus chaleureuse, la Chine est le théâtre d'un spectacle inédit au sein de la longue tradition sportive de Ducati. La Ducati China Panigale Cup est le premier championnat monomarque de l'histoire des motos rouges les plus célèbres au monde : un défi ambitieux lancé afin d'offrir une expérience unique aux clients Ducati, qui peuvent ainsi devenir de vrais pilotes professionnels le temps d'une saison et ressentir l'adrénaline qui caractérise l'inimitable ADN « Racing » de Ducati.

杜卡迪中国超级杯挑战赛：挑战激情

俯下身，贴近油箱，双手握住车把的瞬间，
间感受着一人车合一的热情，信任，与狂
毅。“来吧，我们一同征战。”

松开离合的瞬间，一场场的赛道练习，
一次次的培训，瞬间闪现在你的眼前

16 pilotes, 4 circuits, 8 manches. La DCPC 2019 a été passionnante, un véritable hommage à la passion, à la vitesse et à l'esprit de compétition.

La première édition de la Ducati China Panigale Cup s'est déroulée de mars à octobre 2019. Elle a débuté par une session spéciale du DRE Racetrack, à laquelle toute l'équipe d'instructeurs du DRE a participé, parmi lesquels Dario Marchetti, Directeur technique du DRE Racetrack et responsable de l'école de pilotage, et Alessandro Valia, instructeur et pilote (notamment d'essai) officiel de Ducati. L'objectif était de transmettre aux futurs pilotes de la DCPC tous les secrets de pilotage sur circuit, ainsi que les techniques permettant d'exploiter au mieux la 959 Panigale. En effet, c'est sur une version spéciale de cette dernière, affichant une livrée dédiée, des pneus de compétition Pirelli et une ligne d'échappement Akrapovič, que les 16 participants se sont affrontés, équipés de combinaisons de course officielles Ducati et de casques Suomy. Les quatre étapes de la DCPC, organisées par Ducati China et le Département Ranking Racing Motorsport (Tianjin) Co., Ltd., se sont déroulées au cours d'événements prestigieux liés aux sports mécaniques chinois, comme le FIA China F4 Championship et le Pan Delta Super Racing Festival, mettant ainsi en lumière tous les participants. Ces derniers ont pu devenir de véritables pilotes professionnels aussi bien sur circuit, grâce à l'assistance technique de Ducati, qui a offert un service personnalisé de débriefing d'après-course accompagné de mécaniciens, qu'en dehors, grâce à d'excellents services d'accueil et d'hôtellerie.

Ye Jiayu a été sacré champion de la DCPC 2019, suivi de près par Jia Tianshuang, seule pilote féminine de la compétition.



整装待发之时，万众瞩目的目光如炬
坚定信念就待发车灯亮起

你我亦敌亦友，争锋相对之下是彼此惺惺相惜



La DCPC est une étape importante pour le développement des sports mécaniques en Chine, ainsi que l'expérience de toute une vie pour tous les participants Ducati.

La première édition s'étant achevée avec succès, les préparatifs sont déjà en cours pour la Ducati China Panigale Cup 2020, lors de laquelle 22 pilotes passionnés, non professionnels, s'affronteront sur la grille de départ. Contrairement à l'édition 2019, cette année les écuries seront également admises lors de la compétition. Les pilotes pourront donc y participer individuellement ou avec un team, recevant dans tous les cas la même panoplie haut de gamme : 959 Panigale en configuration de compétition, combinaison de course Ducati, assistance technique qualifiée, comprenant la préparation à la compétition ainsi que l'analyse technique des performances et services d'accueil et d'hôtellerie, personnalisables en fonction des préférences de chacun.

La Ducati China Panigale Cup représente une avancée importante pour le développement des sports mécaniques en Chine et un grand défi pour Ducati. Comme l'a déclaré le Directeur Général de Ducati China, Fabrizio Cazzoli, au terme de l'édition 2019, le succès de celle-ci s'est perçu à travers « les sourires et l'atmosphère sportive qui se sont tout de suite instaurés entre les pilotes. Concurrents sur circuit, amis dans les box : c'est ça le véritable esprit Ducati, qui voit le jour à Borgo Panigale et se propage jusqu'aux passionnés en Chine et dans le monde entier ».

Toutes les informations officielles sur l'édition 2020 de la Ducati China Panigale Cup sont disponibles sur le site www.ducatichina.cn





L'amour de la vitesse

Vivre à cent à l'heure.

Il faut du temps pour arriver premiers. Dominik Paris et Andrea Dovizioso le savent bien. Deux athlètes ayant fait de la vitesse et de la course contre la montre les piliers de leurs carrières sportives. Pour eux, gagner est une question de fractions de seconde. Mais la fraction de seconde décisive, justement, peut demander des heures, des semaines, des mois de dur labeur et de préparation intense. La bataille contre le temps et la recherche perpétuelle de la performance unissent le ski et la moto. Et comme le montre cette interview croisée exclusive, elles rendent si semblables les vies de ces deux phénomènes pourtant si différents.

Quel est ton rapport avec la vitesse ?

Dominik - Tout petit, j'aimais déjà skier et aller le plus vite possible. Puis, lorsque j'étais un jeune athlète, j'ai commencé à prendre part aux épreuves de vitesse. C'est là que j'ai compris que j'étais fait pour la descente.

Andrea - Mon sport est fait de tellement de vitesse, mais ce qui me donne les plus belles sensations, c'est sans doute ma relation avec la moto. Tout donner, ne faire qu'un avec elle, il y a quelque chose en plus que la simple recherche de la vitesse.

Quelles sensations cela te procure-t-il de battre la montre ?

D - Le chronomètre, il faut savoir l'affronter. La victoire est un ensemble de plusieurs facteurs :

il y a la vitesse pure, évidemment, mais aussi la tactique et les trajectoires... et quand tu gagnes, que tu parviens à t'imposer, la satisfaction est vraiment indescriptible.

A - Réussir à faire mieux que les autres est quelque chose de spécial. Tu as l'impression d'être le meilleur, et être le meilleur est une sensation à la fois extrême, folle et magnifique. Ça te motive et te pousse à donner tout ce que tu as.

T'arrive-t-il d'avoir peur ?

D - Non, je n'ai jamais peur. Mais il faut toujours respecter la piste et les autres athlètes.

A - Plus que je ne le voudrais. Mais ça fait partie de la vie de chaque sportif, et si tu sais la gérer, la peur t'aide à ne pas faire d'erreurs.



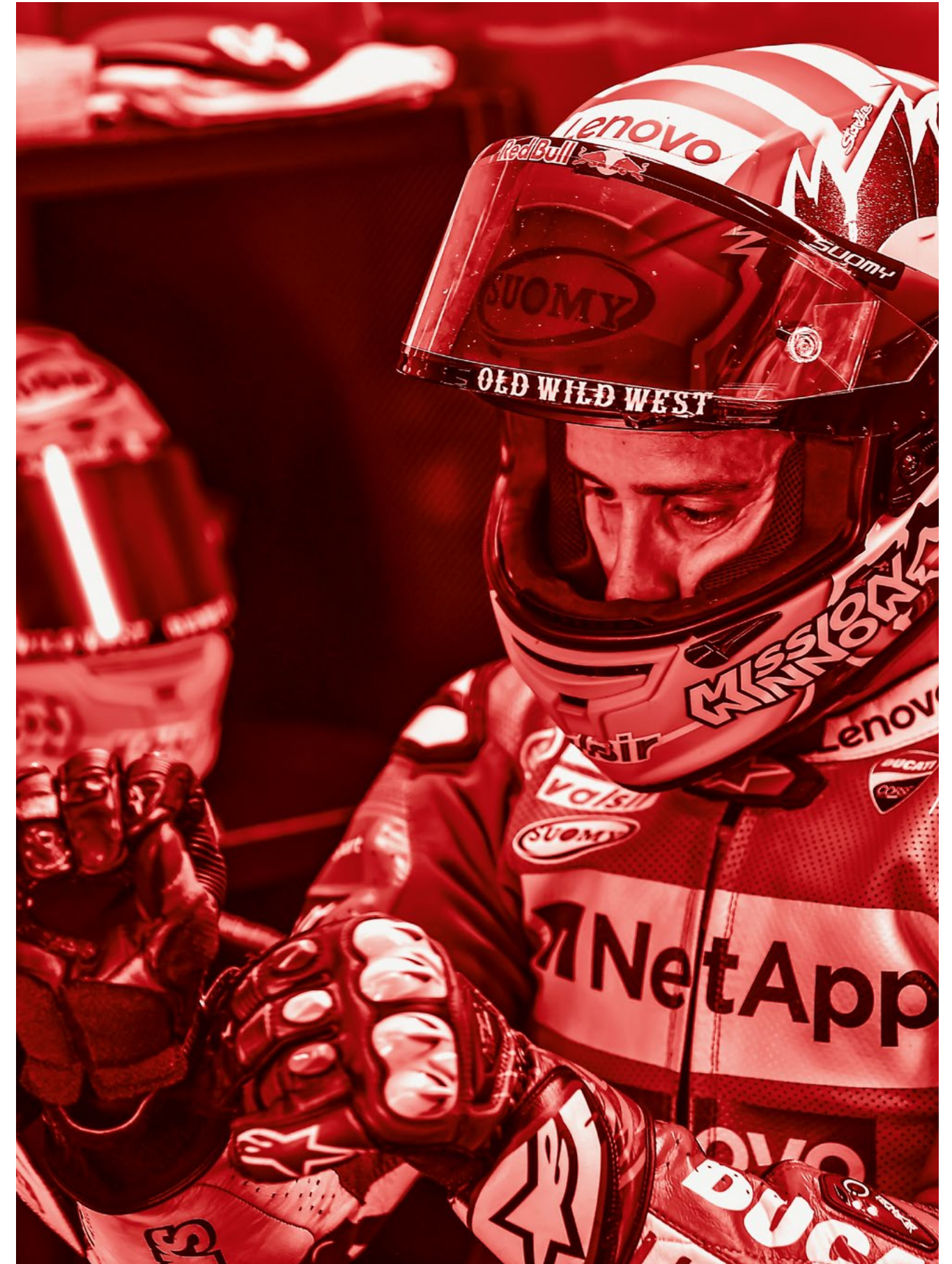
Soigner les détails

Quelle attention accordes-tu aux équipements ?

D - Les équipements sont primordiaux. Je m'en occupe avec le skiman professionnel qui me suit et m'aide, il est extrêmement compétent : c'est moi qui le « guide », mais c'est lui mon « mécanicien » de confiance. Je peux dépasser mes limites seulement si j'ai confiance en mon équipement et me sens en sécurité.

A - Je leur accorde une attention maximale, c'est un point sur lequel je travaille énormément et pour lequel je recherche la perfection absolue. Au cours de ma carrière de pilote, j'ai pu remarquer que connaître et savoir gérer tous types d'équipements, concernant la moto, les vêtements et les protections, ça te permet de faire la différence.

Andrea Dovizioso, né en 1986, a décroché plus de 1 400 points en MotoGP au cours de ses sept saisons passées avec Ducati Corse.





Donner le meilleur

Comment recherches-tu la performance lorsque tu n'es pas sur la piste ?

D - Sur scène, avec mon groupe. Jouer de la musique m'aide à me défouler et à m'amuser. Là aussi la performance est importante, même si elle est différente. En fin de compte, dans la vie, il est toujours question de performances, sous tous ses aspects, dans tout ce que l'on fait.

A - En moi-même. J'essaye toujours de m'améliorer, aussi bien physiquement que mentalement. La compétition, ce n'est que le dernier acte d'un travail qui commence à la maison. Et pour être prêt, il faut toujours chercher à être dans les meilleures conditions.



Dominik Paris, né en 1989, a obtenu 16 victoires et est monté 27 fois sur le podium en Coupe du monde. Il a également remporté un Championnat du monde de Super G.



Conversation sur la couleur et le design de la moto

La quête de la perfection passe par
des lignes et des tonalités uniques et
inimitables : celles du Style Ducati.

THAT SHADE OF RED

DUCATI

PANIGALE V2



Andrea Ferraresi
Directeur du Centre de
Design Ducati

Ingénieur en aéronautique, originaire de Modène, il supervise la forme et les couleurs de tous les modèles Ducati depuis 2005.

Quel est le pouvoir de la couleur ? D'où vient-il ?

Peu de choses sont plus fascinantes que la couleur. En effet, la couleur n'existe pas en soi, puisqu'il s'agit de la perception visuelle de la lumière émise par un objet. Et pourtant, bien qu'émanant de perceptions subjectives, les couleurs ont une valeur universelle. Et deux buts bien précis : attirer l'attention et conférer un caractère distinctif.

C'est pour cela que la couleur de Ducati est le rouge ?

Au début des compétitions internationales de sports mécaniques, le rouge était la couleur des écuries italiennes. Ce n'est que dans les années 80 que l'entreprise décide de se l'approprier. Bien que tardive, l'union entre le rouge et Ducati fut inévitable pour une marque dont l'histoire était désormais marquée en grande partie par la compétition. Aujourd'hui, le rouge est sans doute l'un des éléments qui caractérisent le plus les Ducati.

Qu'est-ce qui différencie le rouge Ducati des autres rouges ?

C'est un rouge passionnel et vif, très distinctif. Parfait pour ceux qui souhaitent attirer les regards. Et puis ce rouge va parfaitement avec la devise « Reduce to the max » et les six valeurs qui constituent l'essence même du Style Ducati : authenticité, essentialité, compacité, distinctivité, sensualité et sportivité.

Comment le rouge Ducati est-il décliné sur chaque moto afin de garantir à chacune sa propre personnalité ?

Sur les motos de série, le rouge Ducati est intouchable et ne peut pas être altéré. Mais il peut toutefois être décliné, en jouant avec plusieurs éléments. Le premier, ce sont les composants. De par leurs caractéristiques, certaines motos présentent moins de surfaces peintes. Le Monster, par exemple, qui n'affiche du rouge qu'au niveau du réservoir, tandis qu'à l'inverse, la Panigale est entièrement peinte et présente un carénage très développé. L'étendue de la couleur est elle-même une forme de déclinaison. De plus, ce qui distingue un rouge d'un autre, ce sont les associations de couleurs. L'effet produit est différent si le rouge est associé à du noir, du gris ou aux couleurs spécifiques des matériaux utilisés pour réaliser les différents composants de la moto. Enfin, il y a les jeux graphiques, à savoir les variations de couleurs au niveau des flancs de carénage, du carénage inférieur, et ainsi de suite.

La couleur est magique.



À la fois subjective et universelle.

La couleur est tactile.



Une émotion
à voir et à toucher.

Pour un designer de motos, la couleur est un point de départ ou d'arrivée ?

Les deux à la fois. Lors de la conception d'une moto, même les premières esquisses sont coloriées avant d'être présentées. Et la couleur choisie par le designer fait partie intégrante de sa proposition. Mais c'est aussi un aboutissement, puisque le processus de développement stylistique s'achève par la phase appelée « Color & Trim », à savoir l'étape dédiée à la couleur et aux finitions. C'est à ce moment précis que l'on choisit la couleur qui rehaussera la moto.

Quels tests et vérifications sont effectués concernant la couleur ?

Avant le montage, nos équipes mesurent la tonalité de rouge de toutes les pièces peintes à l'aide d'un spectrophotomètre, pour vérifier qu'elle correspond bien à l'échantillon de rouge Ducati de référence. Lorsque la moto est prête, un contrôle général est effectué pour éviter toute différence de couleur, supérieure à la tolérance admise, entre les différents composants.

Comment les couleurs alternatives voient-elles le jour ? Dans quelle mesure peuvent-elles (ou doivent-elles) s'écarter de la version originale ?

Comme je vous l'ai dit, lorsqu'il réalise son esquisse, le designer choisit la couleur qui, selon lui, représente le mieux la moto. Cette couleur peut ne pas être le rouge, comme ce fut le cas avec le blanc de la Multistrada 1200. Il arrive souvent que ce soit justement la couleur choisie par le designer qui accompagne la livrée classique de Ducati, à savoir rouge avec les jantes noires. Un autre coloris qui a encore beaucoup de succès est le blanc avec les jantes rouges. Plus récemment, il y a eu le gris mat avec les jantes rouges, celui de la Supersport, pour être clair. Dans tous les cas, les couleurs finales représentent toujours le point de convergence entre l'intuition du designer et les exigences du marché.

Y a-t-il une couleur que vous aimeriez voir davantage sur les motos Ducati ?

Le jaune. Qui n'est pas à la mode en ce moment, mais c'est l'une des couleurs historiques de Ducati. Heureusement, la famille des Scrambler l'utilise beaucoup et apaise mes désirs, mais j'aimerais beaucoup assister à son retour en grande pompe au sein de Ducati. Car si nos motos devaient arborer une autre couleur que le rouge, assurément, ce serait le jaune.

Ducati et le Rouge.



Nés pour la compétition.
Faits pour se rencontrer.

« The Red Essence » est le cœur de la nouvelle Panigale V2. Une moto à la fois musclée et compacte, au design épuré et aux lignes nettes, dont l'esthétique inédite associe la puissance à l'élégance emblématique des supersportives de Ducati.

Sa mécanique haut de gamme est jalousement protégée par les surfaces étendues de son carénage à « double couche », délicatement appliqué autour de l'élégant cadre monocoque, dans le traditionnel Rouge Ducati intégral.



Découvrez-en plus sur la
nouvelle Panigale V2.

Rouge comme une seconde peau.



Ducati Racing : le style qui sublime les émotions.

Des vêtements techniques pour des expériences sur circuit sous le signe du style, des performances et de la sécurité.



Découvrez la collection de vêtements et faites votre shopping sur la boutique en ligne de Ducati.

Fonctionnalité et liberté de mouvement poussées à l'extrême.

Les vêtements de compétition Ducati sont conçus pour garantir une praticité et un confort maximum sur circuit. Les excellentes

caractéristiques techniques sont garanties par l'emploi de matériaux de haute qualité, légers et résistants. Les modélisations à la pointe, y compris des protections, accompagnent le pilote lors de ses sorties sur piste, améliorant ainsi sa sécurité et ses performances.



**Créez votre propre style avec
Ducati SuMisura.**

Grâce au configurateur « Ducati SuMisura », votre look devient encore plus unique et exclusif. Connectez-vous, choisissez la combinaison la mieux adaptée à vos exigences et personnalisez-la

selon vos envies. Ensuite, envoyez votre esquisse à votre distributeur de confiance, qui se chargera de finaliser la commande de votre article personnalisé, cousu « sur mesure ».



 Connectez-vous sur
www.ducatisumisura.com

Avec le configurateur « SuMisura », en plus de votre combinaison, vous pouvez personnaliser votre casque Ducati Corse Carbon 2.

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



Ducati
Eyewear

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

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



Official
Partner



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

Massimo
Vignelli

Puissant visuellement. Élégant intellectuellement.

Massimo Vignelli est considéré par beaucoup comme étant le plus grand graphiste du XXe siècle et l'un des plus importants designers de l'histoire contemporaine. Concepteur du système de signalisation et d'orientation du métro de New York et créateur de l'identité d'entreprises comme Knoll, Poltrona Frau, American Airlines, Benetton, Bloomingdale's, Ford et IBM, Massimo Vignelli a également marqué un moment crucial de l'histoire de Ducati Motor Holding.

Quelque chose de spécial a lieu en 1996 : Ducati prend conscience de sa dimension internationale. Le changement de direction, la sortie de modèles emblématiques, comme la 916 et le Monster, et les victoires en Superbike confèrent à la marque une nouvelle reconnaissance et une nouvelle visibilité à l'international.

Pour parachever cette évolution, il faut également que l'entreprise entre dans une nouvelle dimen-

sion en termes d'identité. C'est la nécessité de définir et cultiver des valeurs et bâtir une véritable philosophie propre à la marque dans un langage commun, qui conduit Ducati à faire appel à Massimo Vignelli afin de créer ce qui est alors défini comme le « programme d'identification visuelle » de celle-ci.



Massimo & Ducati

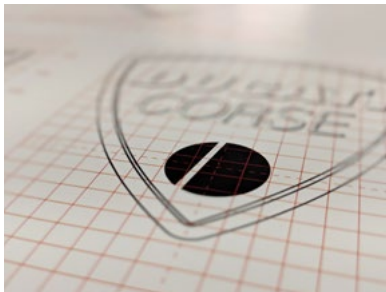
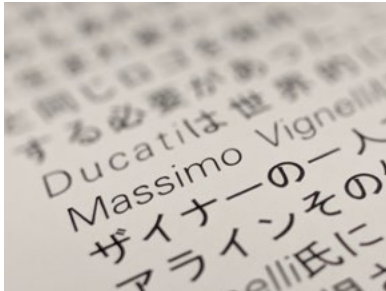
Se faire reconnaître

Développer une cohérence visuelle.

Transformer le style en un code

Le fait qu’il s’agisse d’un « programme » d’identité visuelle et non pas d’un « manuel » est déjà très explicite. Cette définition de la marque est un point de départ pour Ducati, et non pas d’arrivée.

Le désir profond est d’entreprendre un parcours de croissance et de positionnement à l’international. Pour la première fois, l’entreprise réalise que « la force de notre identité est directement proportionnelle à la cohérence de la communication visuelle que nous développerons. »



Affirmer en images

Un nouveau symbole graphique

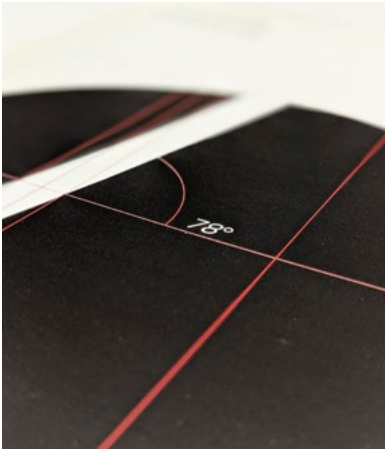
Alimenter l’évolution

Internationale et italienne. Moderne et intemporelle.

C’est ainsi que naît en 1996 la marque Ducati, créant une image d’entreprise complète, à la fois moderne et intemporelle, profondément ancrée dans la tradition italienne.

Le nouveau logo, développé en collaboration avec le département graphique de Ducati, est arboré sur tous les modèles fabriqués à partir de 1998. Il trouve l’une de ses sources d’inspiration dans la 450 Desmo de 1970 et rappelle les éléments modernes qui étaient apparus sur la 750 Sport, qui s’était brillamment imposée à Imola en 1972, entrant ainsi dans l’histoire. Le logo, un « D » très dynamique, est directement repris de l’aigle emblématique de Ducati, qui se trouvait sur les très appréciées Diana, Daytona et Mach des années 60.

Chez Ducati, l’évolution a toujours été continue. Et pourtant, une part de la révolution de l’image initiée par Massimo Vignelli perdure aujourd’hui encore. À travers le logo, mais également à travers le soin méticuleux de son identité stylistique, que Ducati soigne comme son bien le plus précieux.



Massimo & New York City

New York City
1970

Minimaliste et
puissant

Si vous le
faites bien,
ça durera
pour toujours.

À partir des années 60, Massimo Vignelli a été l'un des principaux artisans du renouvellement du graphisme international, en ayant recours à la tradition moderniste avec Unimark International.

En 1972, deux ans après s'être occupé de l'identité visuelle de l'ensemble des systèmes de transport new-yorkais aux côtés de son collègue et associé Bob Noorda, Vignelli réalise la célèbre carte du métro de cette même ville : un diagramme abstrait du réseau métropolitain au sein duquel chaque ligne est représentée par une couleur différente et chaque station est indiquée par un point.

Beaucoup considèrent cette carte comme étant l'œuvre phare de Vignelli ; elle figure d'ailleurs dans les collections de différents musées, dont la collection permanente du Museum of Modern Art (MoMA) de New York.



Un code pur
et simple

Un design qui ne dort jamais.

Inspiration
intemporelle

La carte est particulièrement appréciée par de nombreux designers, qui affectionnent son extrême pureté formelle et la clarté de ses informations, toutes deux conférées par son caractère abstrait et l'utilisation brillante de la géométrie.

Mais l'esthétique de la carte influence aujourd'hui encore l'imaginaire collectif. Il est tout simplement impossible de traverser New York sans s'apercevoir de l'impact du système graphique du métro sur l'aspect général de la ville. La carte de 1970 n'est plus utilisée, mais comme pour tout projet de design qui se respecte, la signature de Vignelli a laissé une trace indélébile à New York.



Tournez la page et poursuivez votre lecture avec
notre voyage à NY au guidon de la Diavel.





C'est son instinct qui lui dicte la route à suivre, qui la fait courir après quelque chose d'inconnu, avec la seule certitude de trouver le bonheur...

Le jour se lève. Sur le pont de Brooklyn, une jeune fille laisse filer sa moto vers un horizon encore invisible, mais qu'elle sait existe. C'est ainsi que je m'imagine, vue d'en haut, fuyant au guidon de ma Diavel 1260 S. Les câbles en métal défilent à intervalles réguliers au-dessus de ma tête, formant ce qui me semble être une cage. Le soleil, puissant, pénètre entre les mailles de cette structure imposante et transforme l'asphalte en or. Une route dorée qui me conduira vers l'extérieur. Les buildings sombres de Manhattan, faits de verre et d'acier, se dressent derrière moi, presque tyranniques. J'aime cette ville, mais je ne la laisserai pas devenir ma prison. J'ai parcouru ses avenues jusqu'à atteindre le bout de « l'île » ; durant ces kilomètres de route, le ciel semblait toujours être trop éloigné, et l'horizon inexistant. Je tiens plus fermement le guidon de ma Diavel et je mets les gaz pour passer au dernier acte, serrant les dents et retenant ma respiration tandis que j'approche de DUMBO. D'ici, la vue est unique : Manhattan, quartier si chaotique, n'a jamais été aussi beau que depuis la rive opposée de l'Hudson. Je ne peux que m'arrêter et l'admirer, pensant à la façon dont les choses changent si radicalement lorsqu'on les observe sous un angle différent.

Extrait du livre The Way Out. New York oltre Manhattan. Fuga in sella a una Ducati (The Way Out. NEW YORK au-delà de Manhattan. Une aventure urbaine en Diavel 1260 S. Éditions Skira). Textes de Giulietta Cozzi, photographies de Marco Campelli.

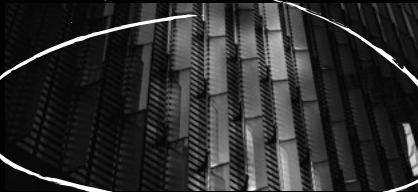


Découvrez la version numérique sur le site Ducati, avec des photos et des vidéos exclusives (en anglais).

NEW YORK au-delà de Manhattan. Une aventure urbaine en Diavel 1260 S



04 vintage



05 modern



06 NYC

07 futurism

08



streets



09 blocks

Redline



10 subways

Magazine



11 movement



12

13

14

suspension



Redline

stillness



15 ladders



16

17

18 bridges



78

90

67

skylines

09

87



05

09

89

78



78

90

67

1260 S 09 87



78

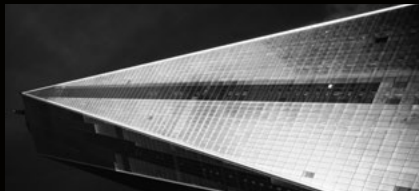
90

67

Madison Ave

09

87



perspective



04 stability

04 wires



04

route

Je m'arrête et je m'imag-
gine à nouveau avec
une vue du dessus. Me
voici, dans une ville au
sein de laquelle vivent
des dizaines de groupes
ethniques, où 170 lan-
gues sont parlées cou-
ramment et où l'on vit
les quatre saisons au
cours d'une seule et
même journée : « It's
New York City, baby ».



Le plaisir continu d'une moto agile, dynamique
et puissante.

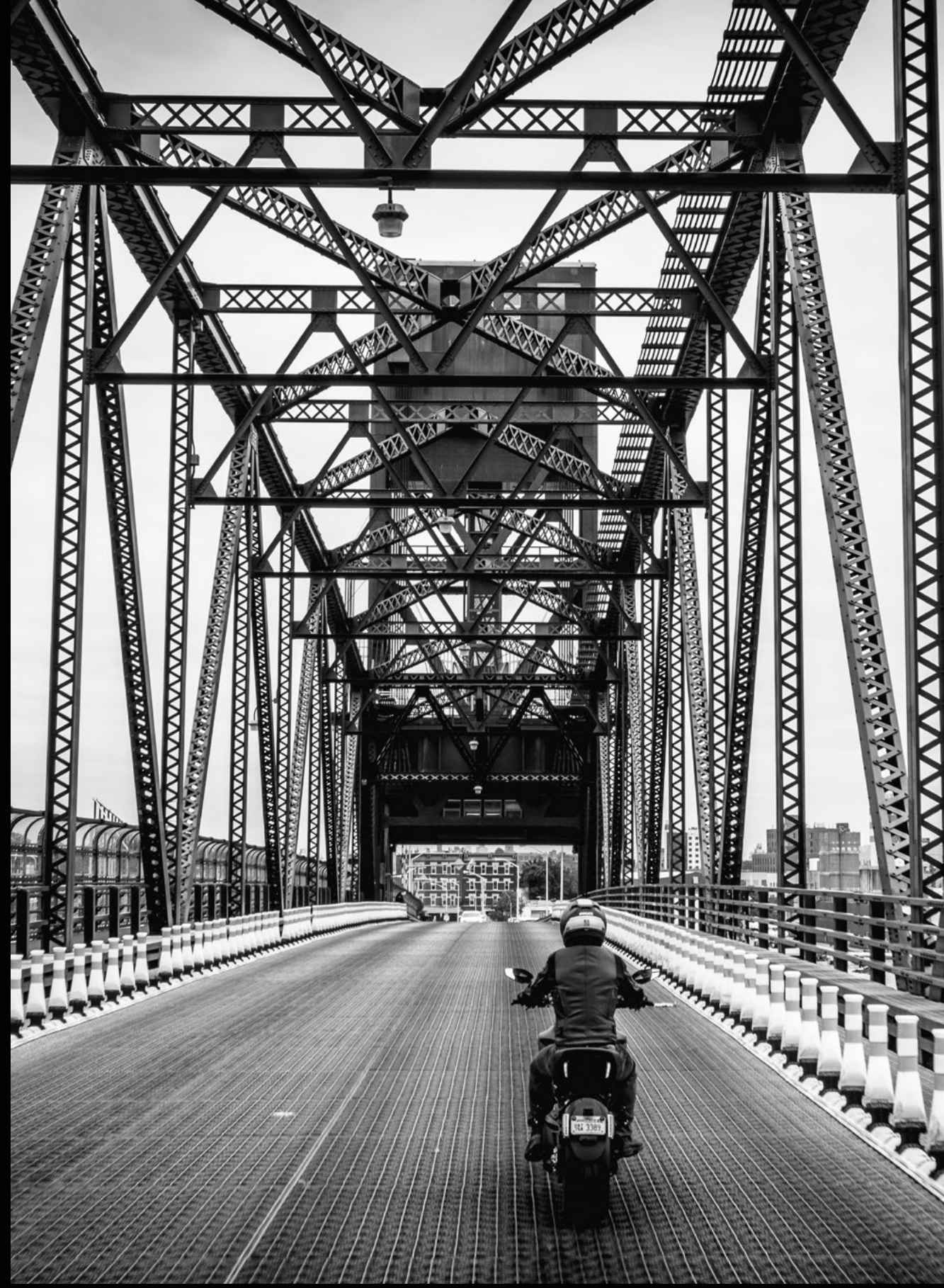


Une partenaire qui ne cesse de me faire vivre
des émotions.

Ma Diavel se faufile au milieu du trafic chaotique
de New York. Nous avançons à une allure régu-
lière, évitant les obstacles et les imprévus avec la
grâce d'un félin.
Une couleur claire, illuminée par le soleil, em-
brase à présent l'asphalte. Je suis à la limite
d'Harlem. La skyline disparaît de mes rétrovi-
seurs en un instant. Une forte présence m'en-
toure, se dressant vers le ciel ; ce ne sont plus les
gratte-ciel de la City, mais des arbres centenaires

et majestueux. Mon allure s'accélère, contraire-
ment à mes pensées qui s'envolent lentement.
Je ne pense plus à rien si ce n'est à la conduite,
et je profite de chaque instant de pur plaisir
qu'elle m'apporte.
Un océan d'herbe verte s'étend devant moi, il
semble être infini.
Je ne m'arrête pas, ma course continue, mais elle
a changé : je ne m'échappe plus, je vois l'horizon.

Une révolution culturelle a eu lieu au cours de ces quinze dernières années entre ces blocs, elle a changé les conventions et renversé ce qui semblait établi, embellématique. Tout comme ma révolution, qui a débuté par une course sur ce pont suspendu au-dessus de l'Hudson, qui, depuis Manhattan, mène vers l'extérieur.





Une Diavel trois étoiles



Les meilleurs choisissent le meilleur. Chef et propriétaire de l'Osteria Francescana, restaurant triplement étoilé au guide Michelin situé au cœur de Modène, Massimo Bottura est un motard passionné qui a choisi l'excellence de Ducati et le design innovant de la Diavel 1260 S.

Aussi unique et distinguée que ses créations culinaires, la Diavel 1260 S de Massimo Bottura est une véritable œuvre d'art.

Rouge, audacieuse et étincelante, signée par le Chef en personne.



Le Chef a dans son ADN l'amour de sa terre natale, ainsi que la passion pour les motos et le Made in Italy. C'est pour ces raisons qu'il a choisi Ducati, avec qui il partage un style affirmé, le goût de la recherche méticuleuse et une grande culture créative, afin de réaliser une moto reflétant son tempérament volcanique. Aux côtés du Centre de Design Ducati, il a créé une version personnalisée de la nouvelle Diavel 1260 S, rehaussée de détails uniques et distinctifs : le cadre noir, le réservoir rouge vif orné de l'inscription « Lady Day », l'une de ses chansons favorites, sa signature brodée sur la selle et ses étoiles Michelin sur le dessous de cette dernière.



Découvrez-en plus sur la Diavel 1260 S, désormais disponible en version Ducati Red avec cadre rouge et roues noires.



**ENTRE
GÉNIE
ET FOLIE**

Pour être designer, il faut savoir trouver l'équilibre entre créativité et rationalité, entre instinct et réflexion. Un exercice mental susceptible de développer une sorte de double personnalité. Superficielle, certes, mais constante.



Le processus créatif est un fragile équilibre entre rationalité et folie, comme nous le raconte Jérémie Faraud, designer au sein du Centro Stile Ducati, le centre de design de la marque. C'est à lui que l'on doit le Streetfighter V4, moto pour laquelle il s'est laissé inspirer par le méchant le plus fou de l'histoire : le Joker.

Dans l'esprit d'un designer

Circuits cérébraux

Selon leur côté prédominant, nous avons l'habitude de distinguer les personnes « créatives » de celles plus « rationnelles ». Mais chez un designer, la créativité et la rationalité doivent cohabiter dans des proportions équivalentes. Cela signifie-t-il qu'un designer a plusieurs personnalités ?

Jérémy - Ce qui est sûr, c'est qu'il a plusieurs facultés. Il se trouve à la croisée de l'ingénieur et du styliste. Son objectif est de matérialiser une idée esthétique de façon cohérente par rapport à la conjoncture sociale et industrielle. Il porte plusieurs chapeaux au cours du processus de création. Au départ, c'est un artiste : il est seul, avec un crayon et une feuille blanche, sans aucune contrainte technique ou technologique. Puis, progressivement, en se penchant petit à petit sur les aspects liés à l'ingénierie, il s'intègre à la réalité du monde qui l'entoure afin de traduire son idée, qui se trouve encore sur le papier, en un projet réalisable et en un produit utilisable.

Des conflits éclatent-ils parfois, par exemple lorsque vous concevez quelque chose d'extrêmement beau mais d'impossible à réaliser ?

Jérémy - Très souvent. C'est un aspect frustrant du travail de designer. Mais c'est aussi très excitant. Parce qu'imaginer quelque chose qui n'a encore jamais été réalisé signifie créer une nouvelle possibilité. Et même si cette chose tout juste imaginée ne peut pas être réalisée aujourd'hui, cela ne veut pas dire qu'elle ne pourra pas l'être dans le futur, grâce à de nouvelles technologies ou dans un contexte différent.

Ego- mania

Un designer doit être capable de dessiner des objets totalement différents les uns des autres. Mais chaque designer a sa propre personnalité, ses valeurs, son message à crier aux yeux du monde. Ce fil conducteur, cette âme unique et distinctive se retrouvent toujours au sein de tous les projets qui portent sa signature.

Jérémy - Je vois la moto comme un jouet. Pour moi, une moto ne peut pas être quelque chose de trop sérieux. Elle doit donner du plaisir. C'est la ligne directrice de mon design, qui me pousse à concevoir des motos à l'aspect assez brut, pas trop défini. Sophistiquées d'un point de vue technique, mais simples de par l'idée et l'esthétique finale.



Jérémy - Le Streetfighter V4 a une double personnalité : c'est une moto rapide sur circuit et tout en maîtrise sur les routes classiques. Elle a été conçue comme une superbike, développée presque comme une MotoGP, mais elle est également adaptée à la conduite en ville. Cette moto est folle.

Aux limites de la folie

Tout comme le Streetfighter V4, le Joker a lui aussi deux visages. C'est un clown, il est drôle et amusant. Mais il est aussi terriblement méchant. Il y a trois ans, lorsque j'ai commencé à dessiner la moto, le Joker était incarné par Jared Leto dans « Suicide Squad ». Un Joker beaucoup plus fou, plus violent, qui terrorisait la ville au volant de sa Lamborghini rose.

En observant le Joker, Jérémy a réuni deux univers différents au sein du Streetfighter V4, parvenant ainsi à créer la supernaked la plus puissante au monde.



Regardez la vidéo de présentation et découvrez tous les secrets de la conception du Streetfighter V4, racontés par Jérémy en personne.

Quand je dessine, j'entre dans une autre dimension. Le temps s'arrête et je peux faire tout ce que je veux.





YOU WON'T HAVE TO WAIT TO GROW UP

ducatiworld.mirabilandia.it



I-CLIP
THE WALLET



CLEAR
COMPACT
NOBLE

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



www.i-clip.com

THE MONSTER IN ME



Jack



Pecco



Michele

Et voici le team *Monster*

Nous avons tous notre côté *Monster*. Alors qu'ils découvraient le nouveau *Monster Black on Black*, nous avons interviewé nos pilotes *MotoGP* afin de découvrir le côté *Monster* de leur personnalité.



Je prends tout

Le Monster de Ducati est connu pour être une moto à la fois puissante et agile. Quel est ton côté préféré du Monster ?

Jack - L'émotion qu'une moto te transmet ne vient pas de sa puissance, mais de la vitesse. Et on a cette incroyable sensation de vitesse lorsque la moto est très agile et légère. Par chance, le Monster est parfait dans ces deux domaines.

Pecco - Pour moi, la puissance est avant tout synonyme de réponse à l'accélération, cette impression d'être emporté sur les premiers rapports, et le Monster est réputé dans le monde entier pour sa puissance.

Michele - Sans hésiter, la puissance. Le couple disponible immédiatement à chaque rapport, qui te soulève en sortie de virage, c'est sa marque de fabrique. Pas besoin de beaucoup ouvrir les gaz pour s'amuser, au guidon de cette merveille.

Nous avons tous un côté « Monster » dans notre personnalité. Quel est le tien ?

Jack - Mon côté compétiteur. Être capable d'aller vite et de trouver des solutions avant les autres.

Pecco - Mon agressivité. Elle ressort quand il le faut et je ne peux pas la contrôler.

Michele - Ma détermination. Je suis quelqu'un de tranquille, mais rien ne m'arrête.

Un Monster sur une MotoGP



Quand te sens-tu le plus « Monster » au guidon de ta MotoGP Ducati ?

Jack - Lors du freinage. Je pense être l'un des meilleurs pilotes dans ce domaine. J'aime réussir à trouver la limite. Avant chaque virage, je vois la zone de dégagement s'approcher très rapidement et je profite jusqu'au dernier centimètre pour exploiter la puissance de la moto, avant de me lancer dans le virage.

Mais en compétition, y a-t-il des moments où tout est question d'instinct ?

Pecco - Pendant les dépassements. La lutte. Ces fractions de seconde lors desquelles tout peut arriver. Tu dois avoir confiance en tout ce qui t'entoure, en l'électronique et le comportement de ta moto. Mais le plus fou, c'est que tu dois également faire totalement confiance à tes adversaires.

Michele - Quand je gagne. Que nous parvenons à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés ou à les dépasser. Cette sensation n'a pas de prix.



Jack - Parfois, une seule décision peut te faire passer des abîmes au sommet. C'est dans ces situations que chaque pilote sait écouter son instinct. Son côté Monster.

Pecco - Sans cet instinct et cette adrénaline, je ne ferais pas ce métier. Mais on ne peut pas non plus oublier totalement le côté rationnel, sinon, on passe rapidement du podium aux graviers.

Michele - Quand on n'a pas le temps de réfléchir et qu'il faut agir. Effectuer ou non un dépassement dans un moment délicat ? C'est là que l'instinct fait la différence, que le talent s'exprime vraiment.



Découvrez le Monster 1200, désormais disponible dans la nouvelle livrée Black on Black.

BLACK SOUNDS

La Black Music symbolise la lutte et l'émancipation. Mais aussi l'âme, la spiritualité et l'énergie. Née pour donner une voix aux rêves et aux peurs, souvent improvisée et donc émotionnellement authentique, c'est aujourd'hui encore une source inépuisable d'influences et de styles musicaux, comme nous l'explique, depuis sa maison-studio futuriste, Alessio Bertallot qui gère la signature musicale de Ducati.





Tout est dans le groove

Qu'est-ce qui te lie à la Black Music ? Et en quoi te représente-t-elle ?

Je crois que tout nous ramène au groove, que nous pourrions traduire en français par « être transporté », « se laisser porter par le rythme ». C'est une sensation très physique, presque ancestrale, semblable à ce mélange de vibrations, de poussée et de perception du moteur que l'on ressent au guidon d'une moto. Le groove n'est probablement qu'une question d'instinct, pour la musique comme pour la moto.

Soul, Funk, R'n'B, Blues... tu nous aides à nous y retrouver ?

Non, au contraire, je vous emmêle encore plus les idées ! Jazz, Nu jazz, Rap, Hip-hop, Reggae, BAM, Bass, Breakbeat, Juke, Footwork... La Black Music comporte un nombre infini de branches. La seule façon d'y voir plus clair est peut-être de se pencher sur leur racine commune, et incroyablement persistante : l'Afrique.

Black heart



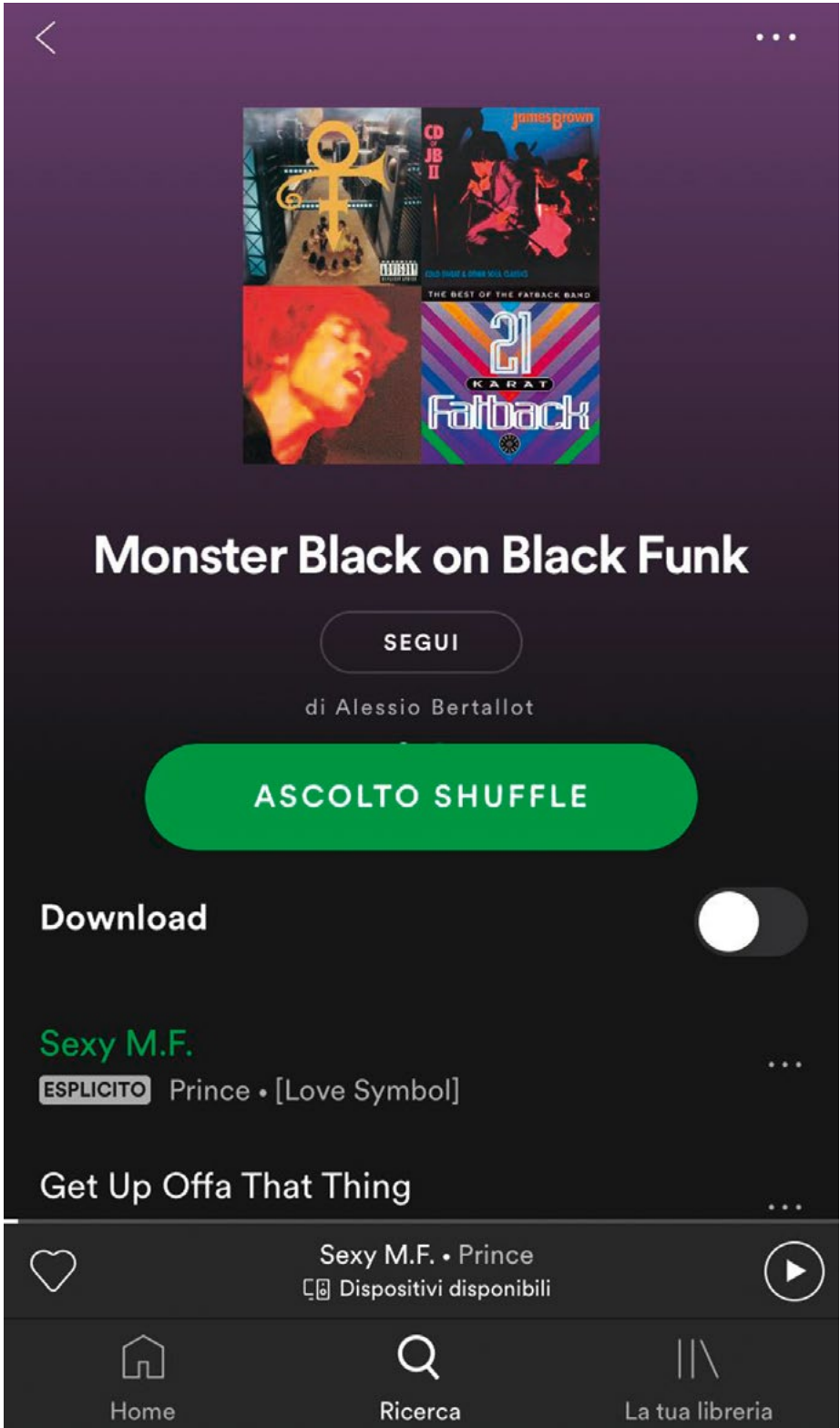
Naked spirit

La Black Music se présente sous différentes formes et à différentes époques, mais comme le disaient les Chemical Brothers : « Tout commence en Afrique ».



Quel disque a eu le plus grand impact sur toi ?

Je dirais « Funky Drummer », de James Brown. Un disque improvisé en studio, comme pourrait l'être un voyage, qui est ensuite devenu un album majeur de par la façon dont la musique est conçue. Il est linéaire, régulier et renferme une véritable puissance rythmique, avec des changements de basse qui accélèrent et ralentissent, comme lorsqu'une moto effectue un dépassement avant de retrouver sa vitesse de croisière.



Selon toi, qui est l'icône indiscutable de la Black Music ?

Prince. Pas seulement car il a vendu plus de 100 millions de disques, ce qui est colossal. Mais car il parvenait à être à la fois puissant et élégant. Et parce qu'il a révolutionné le monde de la Black Music et celui de l'industrie musicale.

Écoutez le meilleur de la Black Music grâce aux morceaux sélectionnés par Alessio sur la chaîne [Ducati Style sur Spotify](#).

Scrambler to the Max

— **Maxime Richard :
kayakiste, pilote
tout-terrain, esprit
Scrambler**

Nous vous présentons Maxime Richard, quadruple champion du monde de descente en canoë-kayak et pilote passionné d'un Scrambler Desert Sled.

Max, quand as-tu découvert l'univers Scrambler de Ducati ?

C'était en mai 2018, lors d'un Ducati Day à Spa-Francorchamps. J'ai essayé le nouveau Scrambler 1100 et j'en suis tombé amoureux. Aujourd'hui, je possède un Desert Sled et j'essaye de me mettre en selle aussi souvent que possible.

Tu es donc plutôt du genre tout-terrain ?

Tout à fait. Dès que je vois une petite route et que je ne suis pas sûr de pouvoir passer : je fonce !





Se plonger dans la nature, glissant vers la liberté.

Qu'est-ce que le kayak et la moto ont en commun ?

Le sentiment de liberté et le plaisir que l'on prend à « glisser ». Le kayak comme la moto me permettent de me frayer un chemin à travers la nature. En toute liberté. Quand je suis sur mon Desert Sled, je peux changer de parcours et de vitesse. Je peux me rapprocher de la rivière et m'arrêter dans des endroits magnifiques. La descente en kayak ressemble beaucoup à cela. Bien sûr, dans ces moments, je me donne à 100 %, mais je parviens tout de même à profiter de l'atmosphère et de la nature qui m'entourent.

Tu as d'autres passions ?

L'eau est mon élément naturel, mais je commence également à apprécier l'air. J'ai effectué environ 250 sauts en parachute. Le kayak et la moto me permettent surtout de me rapprocher de la nature. Par contre, le saut en parachute et le base-jump, c'est de l'adrénaline à l'état pur.

Comment imaginerais-tu un kayak Scrambler Ducati ?

Vert, c'est-à-dire respectueux de l'environnement. Amusant, ce serait donc un kayak de rivière, et personnalisable, pour que l'on puisse se l'approprier. Sur le mien, je joue toujours avec les couleurs. Je veux qu'il exprime ma fantaisie, ma personnalité. Je veux qu'il soit spécial, je veux qu'il soit à moi.



Custom attitude



Petite discussion avec Rocco Canosa, Chef de produit Scrambler, référent à Borgo Panigale pour l'univers « Custom Scrambler » et inspirateur du « Custom Rumble ».

 **Découvrez toutes les motos finalistes sur le site Scrambler.**

Rocco, d'où vient le lien entre Ducati Scrambler et l'univers des motos Custom ?

Pour Scrambler, l'expression de soi est depuis toujours une valeur liée à la stratégie de produit et de communication de la marque. Aujourd'hui, nos distributeurs officiels proposent 11 versions différentes de ce modèle, en plus d'un catalogue d'accessoires permettant de personnaliser chaque moto de façon encore plus poussée.

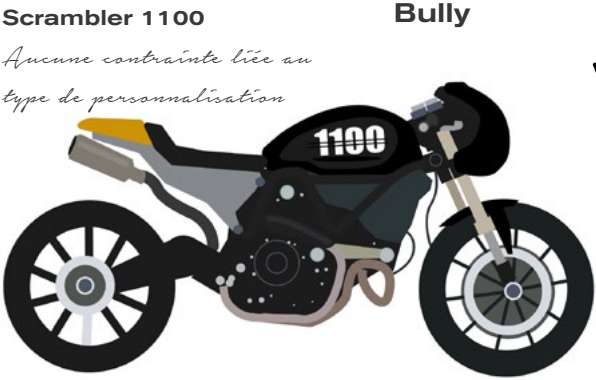


D'un point de vue créatif, qu'apporte l'univers Custom à Scrambler ? Et qu'apporte Scrambler à l'univers Custom ?

Certains concepts de produits ont justement été réalisés en observant la façon dont nos clients ou les customisers personnalisent leurs Scrambler. Pour nous, la personnalisation, le style et l'attention accordée aux détails sont beaucoup plus importants que les performances intrinsèques. Il était donc normal de recueillir les meilleures interprétations présentes sur le marché et de les incorporer à nos productions de série.

Comment est né le Custom Rumble ?

Le Custom Rumble a été créé afin de rendre hommage à l'expression de soi et de la sublimer. Depuis la première édition, il n'a pas cessé d'évoluer. Aujourd'hui, la compétition est également ouverte aux clients et aux customisers. Et, avec les participants, la variété des styles et des interprétations s'est également développée.



Le Custom Rumble revient avec cinq nouvelles épreuves passionnantes !



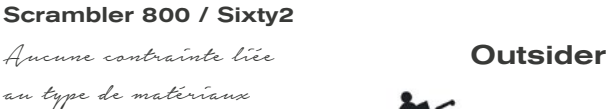
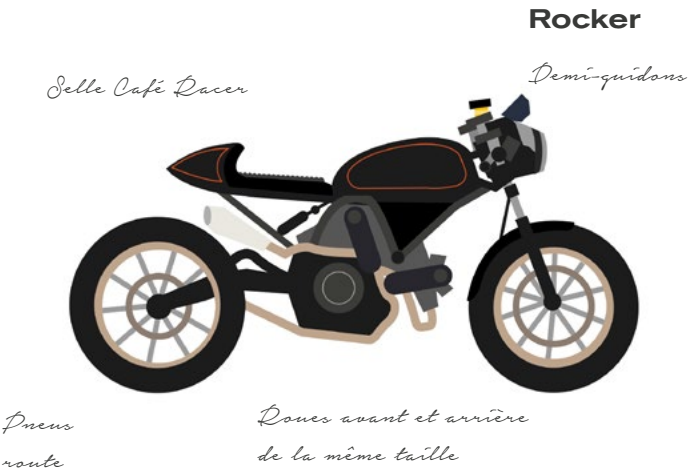
Les conditions : un garage, un Scrambler et des tonnes de créativité !

Au-delà des motos, que représente le Custom Rumble ?

Le Custom Rumble n'est pas juste un concours, c'est un événement qui permet à des personnes du monde entier de se rencontrer. C'est l'occasion pour tous les customisers de découvrir de nouvelles tendances, d'imposer les leurs et de se faire connaître à de nouveaux passionnés. Et puis le WDW, avec la remise des prix du Custom Rumble, est une immense fête. Des personnes qui communiquaient uniquement sur les réseaux sociaux ont la possibilité de se rencontrer, d'échanger leurs idées et de partager des expériences. En fait, le Custom Rumble est une véritable communauté.

Quelles sont les principales nouveautés de cette troisième édition ?

Pour mettre au maximum en valeur la créativité des customisers, les épreuves sont passées au nombre de cinq, chacune étant consacrée à un type de moto particulier. « Rocker » s'inspire de la culture Café Racer, mouvement qui a révolutionné l'univers des deux-roues dans les années 60. « Cut Down » est dédié à ceux qui aiment l'essentiel : on retire toutes les pièces qui ne sont pas nécessaires, on raccourcit le corps de selle et on crée une moto style Bobber. « All Terrain » exprime le côté sauvage de Scrambler. Les participants à cette épreuve créent une moto de style enduro, prête à affronter tous les types de terrain. Puis il y a « Outsider », pensé pour ceux qui ne souhaitent pas se limiter à une catégorie, mais qui veulent laisser libre cours à leur créativité. Enfin, il y a « Bully », la catégorie dédiée aux plus grosses cylindrées, la famille des Scrambler 1100.



Paint it black

Customisation sans limites, plaisir sans fin.

Anticonformiste mais tendance, épurée mais délicieuse. Le plaisir et la liberté du Land of Joy se présentent sous un aspect totalement inédit au sein du nouvel Icon Dark. Inspirée des rêves les plus fous des customisers Scrambler, cette moto a vu le jour afin de sublimer la personnalité de celui ou celle qui se trouve à son guidon et répondre à ses désirs les plus enfouis.



Découvrez-en plus sur
la nouvelle Icon Dark.



Scramblin' ideas!

Julien et Jérémy : dessiner les concepts des Scrambler, c'est deux fois plus de plaisir !



Jérémy Faraud et Julien Clément sont les deux designers de Ducati Scrambler. Tous deux sont français, fils de motards et dotés d'un talent hors du commun. Mais en matière de deux-roues, leurs goûts diffèrent. Jérémy, amateur de tout-terrain, et Julien, qui préfère la piste, ont proposé les concepts DesertX et Motard lors de l'EICMA 2019, expressions de deux différentes façons de vivre « l'esprit Scrambler » conçues presque à leur image.



D'où vous est venue l'inspiration pour ces motos ?

Julien - J'ai imaginé un Scrambler pour les conducteurs les plus jeunes. Je me suis inspiré de la simplicité et du caractère essentiel des premiers supermotos des années 80.

Jérémy - Des motos emblématiques de l'âge d'or du rallye moto, réinterprétées dans un esprit « robust design » pour créer une moto à la fois vintage et technologique. Dont on ne sait pas si elle provient du passé ou du futur.

Enduro et Motard, dans le style Scrambler !

Faisons un petit jeu. Julien, que préfères-tu sur la DesertX ?

Julien - Les deux réservoirs, à l'avant et à l'arrière, chacun étant divisé en deux parties comme sur les motos de rallye ; de cette manière, si un côté est endommagé après une chute, l'autre ne se vide pas et ne nous oblige pas à continuer à pied au beau milieu du désert. Ils conjuguent style et fonctionnalité. Mais aussi les deux phares sur la tête de fourche, qui ressemblent presque à l'écran d'un smartphone de par leur aspect high-tech..

Et toi, Jérémy, que préfères-tu sur la Motard ?

Jérémy - J'aime beaucoup le design du réservoir, réalisé en aluminium brossé et positionné sous la protection peinte, qui crée un dessin dynamique en forme de goutte. Et aussi la plaque numéro sur le phare avant, qui reprend la forme du phare emblématique des Scrambler, l'un des traits distinctifs de cette marque.

Quelles caractéristiques de Scrambler souhaitiez-vous mettre en avant à travers ces deux concepts ?

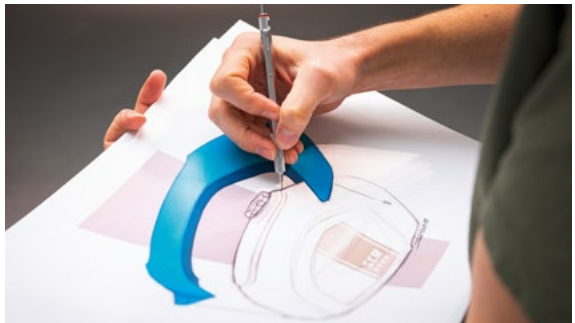
Julien - Le pur divertissement.

Jérémy - La liberté.

Dans quels films les verrez-vous bien ?

Julien - Dans n'importe quel film d'action, avec plein de dérapages, de sauts, de fuites et de courses-poursuites.

Jérémy - Dans Mad Max. Parce que c'est la moto idéale pour la fin du monde. Tu mets un maximum d'essence et tu t'en vas !



On dirait que vous aimez beaucoup dessiner des concepts !

Julien - Ils nous permettent d'exprimer au mieux nos idées. En plus, le retour du public est presque immédiat, ça nous motive beaucoup !

Jérémy - Oui, parce que nous pouvons exprimer notre créativité en toute liberté.

JUST PROs

Deux modèles,
toute l'insou-
ciance de l'expé-
rience Scrambler
la plus totale.

Fascinants et contemporains. Agréables et confortables. À l'aise en ville comme dans les virages hors agglomération, les nouveaux Scrambler 1100 PRO ont vu le jour afin de parcourir le « Land of Joy » avec plus de conscience et d'assurance.



Découvrez-en plus sur les
nouveaux Scrambler 1100 PRO.



1100 PRO

Avec son moteur de 1 079 cm³, son couple généreux disponible même à bas régime et son réservoir de 15 litres, le Ducati Scrambler 1100 PRO a été conçu pour affronter les voyages les plus longs et satisfaire les désirs les plus profonds.

Agréables, puissants et élégants. Pour s'amuser en ville comme en dehors, seul(e) ou en couple.

1100 SPORT PRO

Une œuvre d'art à l'esprit sportif. Avec sa couleur « Matt Black » et doté de suspensions Öhlins, d'un guidon bas et de rétroviseurs style Café Racer, le 1100 Sport PRO est la Ducati Scrambler la plus musclée jamais créée.



Directeur de la publication

Luigi Bianchi

Conception, textes et projet éditorial

Craq Design Studio:

Davide Baruzzi

Giulia Tristaino

Pierre Maurice Reverberi

Coordination rédactionnelle

Patrizia Cianetti

Isabella Cumani

Sara Alberghini

Photos

Archivio Fotografico Ducati, Callo Albanese, Pietro Bianchi, Marco Campelli, Giovanni De Sandre, Milagro, Luca Gambuti, Alex Farinelli, Thomas Maccabelli, Gigi Soldano, Claudio Cipriani, Matteo Cavadini, Diego Indraccolo, Antoine Sedran, Nicola Antonelli, Vignelli Center for Design Studies, Vignelli personal photo collection

Conduire une moto est la façon la plus enthousiasmante de profiter de la route. Ducati s'engage pour la sécurité de tous ceux qui font de la moto. Pour de plus amples informations visitez la section sécurité du site Ducati (www.ducati.com). AVERTISSEMENT : les photos et les informations techniques figurant dans ce catalogue peuvent se référer à des prototypes susceptibles de subir des modifications en cours de production ; elles sont données à titre purement indicatif et pour référence et, dès lors, elles n'engagent pas Ducati Motor Holding S.p.A. Société Unipersonnelle - Société soumise aux activités de Direction et de Coordination de AUDI AG (« Ducati »). Ducati ne répond pas pour les éventuelles erreurs d'impression et/ou de traduction. Ce catalogue peut être consulté par des utilisateurs du monde entier et il se peut que certains produits ne soient pas disponibles et/ou que leurs caractéristiques puissent varier conformément aux réglementations et lois locales. Tous les coloris et toutes les versions ne sont pas disponibles dans tous les pays. Ducati se réserve le droit d'apporter des modifications et améliorations à tous ses produits, sans l'obligation de préavis ou d'effectuer ces modifications sur les produits déjà vendus. Des informations supplémentaires sur les produits sont disponibles dans les manuels d'utilisation et d'entretien des motos. Les produits représentés et illustrés ne sont pas des versions définitives, par conséquent Ducati se réserve le droit d'y apporter des modifications, même importantes, sans préavis. Les photos publiées dans ce catalogue montrent uniquement des pilotes professionnels dans des conditions routières contrôlées. N'essayez pas d'imiter telle conduite qui pourrait être potentiellement dangereuse pour vous ou pour tout autre utilisateur du réseau routier. Ducati détient ou possède les droits de reproduction des marques, logos, textes, images, graphismes et index, présents dans le catalogue, à titre d'exemple et d'une manière non exhaustive ; toute reproduction, modification ou autre utilisation intégrale ou partielle du catalogue ou de son contenu, y compris la publication sur Internet, est interdite sans l'autorisation préalable et par écrit de Ducati. Il se peut que les consommations effectives diffèrent des consommations indiquées en fonction de nombreux facteurs tels que, à titre d'exemple, le style de conduite, l'entretien effectué, les conditions climatiques, les caractéristiques du parcours, la pression de gonflage des pneus, la charge, le poids du pilote et du passager et les accessoires. Le poids en ordre de marche est pris en compte avec tous les fluides en fonctionnement, les équipements standard et le réservoir de carburant rempli à 90% de sa capacité (règlement UE n° 168/2013). Pour de plus amples informations visitez le site www.ducati.com.

À la mémoire de Carlin Dunne,
le Roi de la Montagne.

www.carlindunne5.com



**SCRAMBLER
DUCATI**



**FOOD
FACTORY**

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



**SCRAMBLER
DUCATI**

BBQ

DUCATI WORLD, MIRABILANDIA
RAVENNA

THE FOOD FACTORY EXPERIENCE

