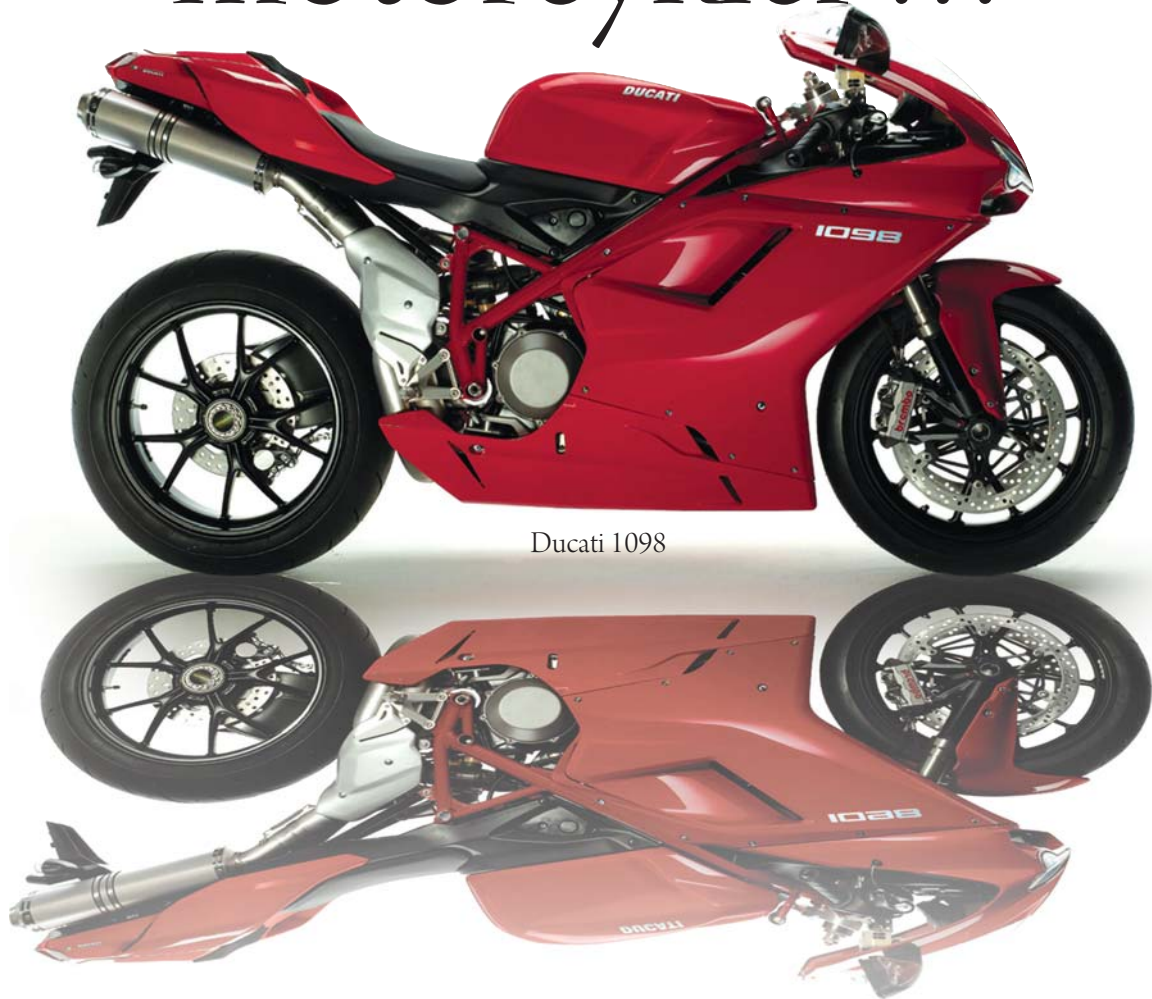


Hvis Ferrari byggede motorcykler ...



Ducati 1098

... så ville de se ud som de skønne 2-hjulere fra Ducati's fabrik i Borgo Panigale uden for Bologna. Her blandes lidenskab for motorsport og delikat teknik med italiensk design, når det er bedst. Og resultatet er motorcykler, der spreder glæde på landeveje og lokale racerbaner – hvis ikke de blot står til pynt på kontoret mellem andre kunstværker.

"Vores kompagni er limet sammen af lidenskab," siger Ducati's øverste chef, Federico Menoli. Det lyder som en ganske forudsigelig markedsføringskliche, for hvem vil ikke gerne sælge et produkt, som er skabt af passion? Men når det gælder netop denne italienske motorcykelproducent, er forskellen, at budskabet ikke er det rene salgsgas. Menoli ved, hvad han taler om, for han

kører selv motorcykel. Det samme gør resten af de høje herrer i Ducati's ledelse og hovedparten af den øvrige stab af medarbejdere. Høj og lav på Borgo Panigale-fabrikken i Bolognas udkant lever og ånder for livet på to hjul. Begejstringen smitter af på produktet, og derfor formidler en motorcykel fra Ducati køreglæde i sjælden grad. Hollywoodstjerner som Brad Pitt og Tom Cruise





Ducati Hyper Motard 1100

flasher ligesom flere andre celebrities gerne deres private Ducati. Den italienske motorcykel er blevet et statement, der vidner om næse for stil og klasse på to hjul, akkurat som en Ferrari er det i bilernes verden.

Mesterdesigneren Massimo Tamburinis sportsmaskine med modelbetegnelsen 916 og kollegaen Miquel Angel Galuzzis nøgne Monster har med god grund fået særplaceringer i motorcyklernes Hall of Fame. Deres design er blevet milepæle inden for motorcykelformgivning, og gang på gang låner konkurrenterne elementer fra disse mesterværker.

Det attraktive ydre betyder også, at Ducati'er ikke nødvendigvis efterlades i kolde garager som andre motorcykler. På mere end ét reklamebureau pynter en rød Ducati i receptionen, og inkarnerede ducatisti kan sagtens finde på at parkere et eksemplar hjemme i stuen, blot for at nyde synet af den.

Design og funktion hånd i hånd

Der findes hurtigere, stærkere og lettere motorcykler, men ingen af dem kører som en Ducati. Lyden og køreoplevelsen matcher det skønne ydre, og det er snarere den vellykkede kombination af godt design, motorens egenartige karakter

og de udsøgte køreegenskaber, der gør Ducati'erne eftertragtede, end det er raketagtig acceleration og svimlende tophastighed. Men den tekniske side spiller også en afgørende rolle. Hos Ducati rider man to kæpheste i form af tekniske særegenheder, som går igen på alle deres maskiner: Motorcyklerne har altid stel i runde stålrør til forskel fra konkurrenternes støbte aluminiumsrammer i brede profiler. Og motorerne har altid såkaldt desmodromisk styring af topstykkets ventiler, hvilket vil sige, at der i stedet for ventilfjedre findes en ekstra knast og vippearm til at lukke ventilen. En finesse, som i øvrigt også tilfører motoren en særlig klaprende lyd. De tekniske fordele ved tvangsstyrede ventiler og rørgitterstel i stål kan diskuteres. Men disse spidsfindigheder er det italienske mærkes DNA, og Ducati benytter dem i samtlige maskiner. Fra den billigste indstigningsmodel til deres hypereksotiske racer i MotoGP-klassen, som er motorcyklernes svar på formel 1. Og det virker åbentbart.

Da 2007-sæsonens sidste MotoGP-løb blev kørt kunne Ducati triumferende række armene i vejret som VM-mester. Og igen boblede Federico Menoli over:

"Honda er så mægtige, at de kunne begrave vores



fabrik i Borgo Panigale med alle deres penge. De producerer over 12 millioner motorcykler om året, vi bygger mindre end 40.000. Alligevel banker vi dem fair and square på racerbanen!”

Men hvordan formår en Benjamin som Ducati at slippe godt fra slagsmålet på racerbanerne med giganter som Honda og Yamaha? Forklaringen er den enkle, at engagementet i motorsport har høj prioritet hos Ducati. Af de omkring 1.000, som arbejder på fabrikken i Borgo Panigale, er 100 beskæftiget i racerafdelingen Ducati Corse. Til sammenligning er der 125 ansat i Honda Racing Corporation ud af Honda's samlede stab på 30.000 mand.

I 1972 kørte englænderen Paul Smart og italieneren Bruno Spaggiari på hver deres Ducati 750 Super Sport over målstregen som nummer 1 og 2

ved et 200 mile-løb på Imola-banen. Og kort tid efter lancerede Ducati den sportslige landevejsmaskine 750 Sport.

Sådan har det været siden. Udviklingen på racerbanerne fører til nye, smukke og velkørende motorcykler til gadebrug. Kronen på værket gik i produktion 1. juli 2007, da Ducati startede produktionen af hypersportsmaskinen Desmosedici RR, der er en gadeversion af italienerenes MotoGP-racer. Hver dag samles fire eksemplarer af den eksotiske 2-hjuler, som yder over 200 hk, og som er spækket med de fineste fine komponenter til bremses og affjedring. Prisen er 410.000 kr. eksklusiv dansk registreringsafgift. Nogle af de fine cykler finder vej til lokale racerbaner, andre får ærespladsen på kontoret i en vitrine. Det er jo også en slags lidenskab.



Ducati Desmosedici RR - ca. 200 HK

Ducati til enhver slags motorcyklist

Ducati producerer i dag motorcykler i seks segmenter:

Superbike:

Rendyrkede sportsmaskiner.

Supersport:

En mere klassiske fortolkning af sport på to hjul.

Monster:

Den nøgne basismaskine uden aerodynamisk indpakning.

Sport Touring:

En rejsevenlig og mere komfortbetonet motorcykel.

Multistrada:

Vellykket miks af sport og offroader, der sikrer dynamisk fremkommelighed på alle slags veje.

Sport Classic:

Moderne hyldest til 70'ernes motorcykler.

Milepæle i Ducati's historie

750 Sport – starten på det 2-cylindrede eventyr
Paul Smarts og Bruno Spaggiaris 1-2-sejr på Imola i 1997 blev startskuddet til en 2-cylindret epoke for Ducati. Netop Paul Smart lægger logisk nok navn til topmodellen i Ducati's nye Sport Classic-modelserie, som genopliver 70'ernes stil.

Monster – køreglæde uden indpakning

Den nøgne Monster blev lanceret i 1993, og modelserien udgør i dag næsten halvdelen af Ducati's produktion. Monster fås i flere forskellige varianter fra prisgunstig begyndermodel med moderat effekt til eksklusiv og lynhurtig sport.

916 – verdens smukkeste sportsmaskine

Massimo Tamburini skabte en designklassiker, da han slog stregerne til 916-modellen. Den uhyre slanke og elegante sportsmotorcykel blev lanceret i 1994, og dens konstruktion og linier forsatte i modellerne 996 og 998.



Ducati 916