

LA ROSSA DELLE DUE RUOTE

Umberto Zapelloni

Viaggiare in Ducati è un modo di essere. Un modo diverso di intendere la moto. Sarà per la storia, sarà per il colore, sarà per come distribuisce la potenza sull'asfalto, sarà per quel Made in Italy che ogni modello porta orgogliosamente in strada. Comunque sia, un conto è andare in moto, un altro è andare in Ducati. E con andare intendiamo viaggiare, correre, scorrizzare, passeggiare... Muoversi in sella a una Ducati insomma. Sentire la passione che esce da quel rombo, un suono più che un rumore, come per i motori dei vicini di casa di Maranello.

Con quei nomi un po' così che ti entrano in testa e si siedono nella tua memoria senza più andarsene via: Gucciolio, Desmo, Siluro, Paso, Monster, Desmosedici, Ducati ha scritto un pezzo importante della storia italiana a due ruote, fino a diventare preda ambita del gruppo Volkswagen capitanato da Ferdinand Piech, un capitano d'industria che aveva sempre sognato di potersi portare a casa un marchio storico come quello di Borgo Panigale e che

adesso lo ha gelosamente riposto nel portafoglio di Audi. Ducati ha aperto alla Gazzetta e ai suoi inviati le porte di casa. Ci ha permesso di curiosare in ogni angolo (o quasi) degli stabilimenti di Borgo Panigale per seguire passo dopo passo la nascita dei gioielli marchiati Ducati. Ne sono venuti fuori otto volumi con contenuti mai visti prima che esaudiranno tutte le curiosità degli appassionati e probabilmente porteranno nuovi tifosi ad appassionarsi alla Casa.

È un omaggio doveroso all'altra Rossa dei nostri motori, ad un altro piccolo grande miracolo italiano che ci aiuta ad essere orgogliosi del nostro Paese quando andiamo in giro per il mondo. Tra due anni Ducati diventerà una giovane novantenne, vogliamo cominciare a festeggiarla adesso perché è proprio adesso che la sua vita sta cambiando sotto la ricca guida dei nuovi proprietari Made in Germany che hanno avuto l'intelligenza e la bravura di non cambiarle l'anima italiana.

Italia e Germania insieme. Per la Ducati, con la Ducati.



MOLTO PIÙ CHE UNA MOTO

Ducati è una delle aziende italiane che più rappresentano il Made in Italy nel mondo e gode di fama internazionale per la produzione di motociclette di ispirazione sportiva, caratterizzate da potenti motori desmodromici, design innovativo e tecnologia all'avanguardia.

Le sue origini, però, sono lontane. Risalgono al 1926, anno di fondazione della Società Radio Brevetti Ducati, e attraversano decenni di cambiamenti, fra cui il primo a cavallo degli Anni 40-50 del secolo scorso, quando grazie all'intuizione geniale dei Fratelli Ducati, l'azienda scopre la propria vocazione per la produzione di moto sportive.

Oggi Ducati è sinonimo di arte e design uniti a tecnologia e innovazione: e il sapiente connubio di questi elementi chiave costituisce l'essenza stessa dell'azienda e dei suoi prodotti. Da due anni fa parte di un grande gruppo industriale, ed è molto di più di un semplice costruttore di motociclette. È un mondo, fatto di tradizione, di forte radicamento nel territorio, di costante ricerca e innovazione, di passione per l'agonismo e soprattutto, di persone che da sempre lavorano ad un sogno.

Gli otto volumi che La Gazzetta dello Sport dedica a Ducati, raccontano tutto di noi. La nostra storia e i perso-

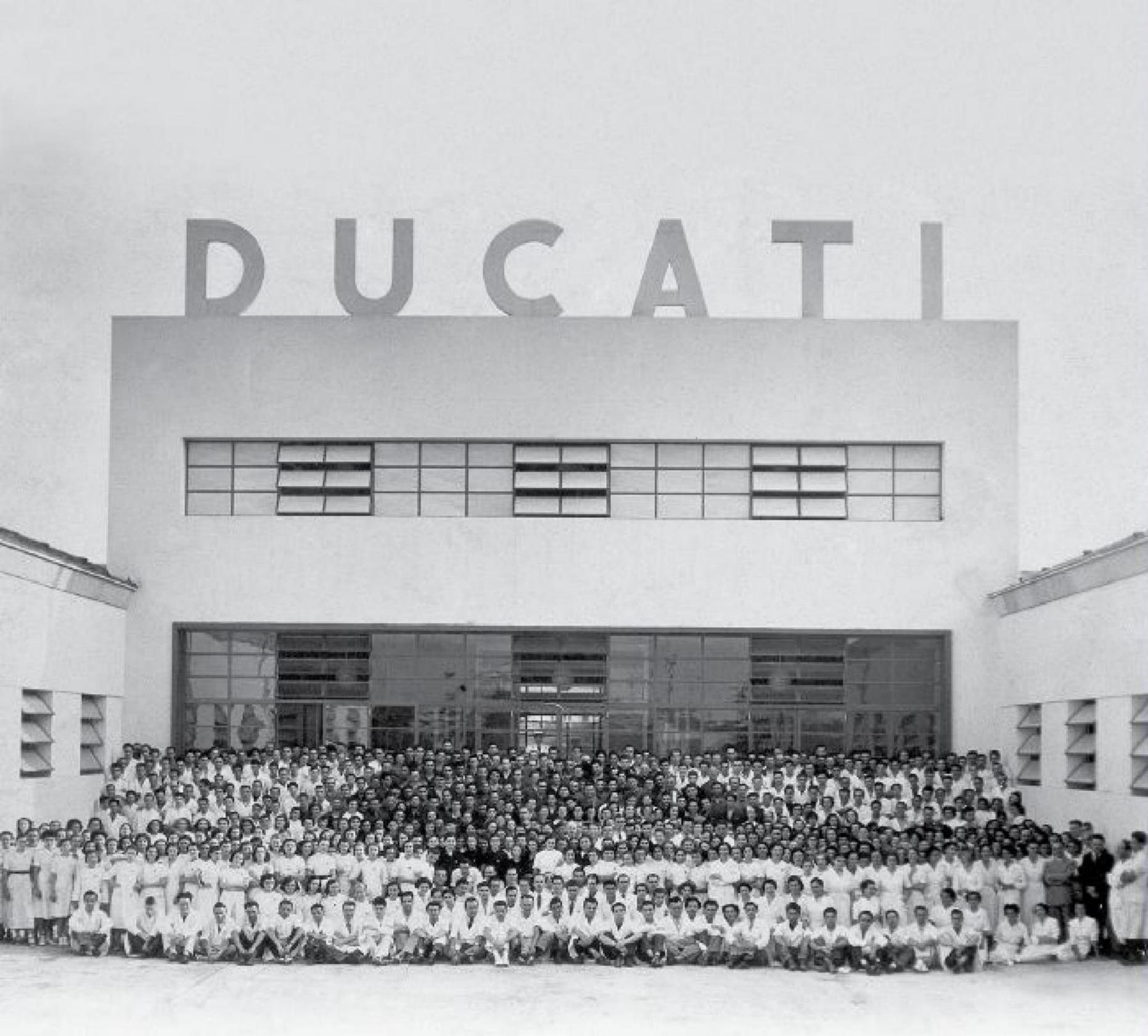
naggi che hanno contribuito a renderla unica e avvincente; le moto che da semplici prodotti sono diventate vere e proprie icone di stile; l'impegno nei campionati Superbike e Moto GP; i piloti e non ultimo, i Ducatisti, quel popolo di appassionati che ci segue e ci sostiene con entusiasmo, e la cui fedeltà è il motore più potente del nostro lavoro, condividendo con noi la passione per le «rosse di Borgo Panigale».

L'orgoglio di essere alla guida di questo mitico marchio è pari all'emozione che provo ogni volta che vedo una Ducati o che posso salirci e godermela, a partire dal suo inconfondibile suono, per poi passare alla potenza, alla generosità, al divertimento che il mitico bicilindrico desmodromico sa regalare.

Ringrazio La Gazzetta dello Sport e tutti coloro che hanno contribuito a realizzare un'opera così significativa ed importante su Ducati, a due anni dal suo 90° compleanno. Sono certo che ogni tappa del nostro percorso vi coinvolgerà.

Buona lettura!

Claudio Domenicali



La storia
Gli uomini
Il museo
L'epoca Audi

History
Key people
Museum
The Audi era

C'ERA UNA VOLTA A BOLOGNA...

Paolo Gozzi



Dipendenti sul tetto dello stabilimento Ducati nel 1937. A destra Bruno, Marcello e Adriano Ducati in un'immagine del 1990.

Ducati workers on the rooftop in 1937. Right page: Bruno, Marcello and Adriano Ducati pictured in 1990.

La Ducati è nata in uno scantinato di via Collegio di Spagna, in centro a Bologna: due operai e un'impiegata alle dipendenze dei fratelli Adriano, Bruno e Marcello Cavalieri Ducati. Era il 1926 e sull'onda delle scoperte di Guglielmo Marconi l'Emilia era la Silicon Valley dell'epoca. La radio stava rimpicciolendo il mondo diventando un bene di largo consumo e Ducati produceva condensatori. Il successo fu vorticoso: nel '30 l'attività venne spostata nella villa di famiglia, poco fuori dal centro a Bologna. Cinque anni dopo Ducati aveva già una gigantesca fabbrica a Borgo Panigale con settemila operai. La radio non bastava più e cominciarono a essere prodotti altri beni di largo consumo: interfono, macchine fotografiche e i primi rasoi elettrici.

DISCESA E RISALITA: LA GUERRA E IL CUCCIOLA

Nel '38, dopo l'accordo con la Germania nazista, i maggiori gruppi industriali italiani vennero indirizzati dal regime fascista verso la produzione bellica. Ducati diventò uno dei principali fornitori di apparecchiature radio per le tre armi: esercito, aeronautica e marina. Così, a guerra in corso, dopo l'armistizio firmato l'8 settembre 1943 diventò un obiettivo strategico per gli alleati che stavano risalendo la Penisola: il 12 ottobre 1944 le fortissime B24 «Liberator» bombardarono lo stabilimento in due terrificanti ondate distruggendolo completamente. Gli accordi post bellici vietarono alle industrie italiane di riprendere la produzione in settori



ONCE UPON A TIME IN BOLOGNA...

Ducati started life in a basement in the centre of Bologna, where Adriano, Bruno and Marcello Cavalieri Ducati began producing radio condensers in 1926. Emilia was the Silicon Valley of its time following the invention of the radio by Guglielmo Marconi. In 1930 activity moved to the family villa in the centre of Bologna, then five years later Ducati was in a big factory in Borgo Panigale, employing 7000 people, and producing other consumer goods like phones, cameras and electric shavers. In 1938, Italy's industries were forced into military production by the Fascist regime, and the Ducati factory was a strategic target for the Allies: in October 1944 it was totally destroyed by B24 'Flying Fortress' bomber raids. After the war Italian factories were banned from producing in strategic sectors, so Ducati changed direction and built a small 50 cc engine under licence that could be clipped onto a bicycle. The 'Cucciolo' (puppy) was a four-stroke one-cylinder engine that produced 1.5 horsepower, reached 50 km/h and could do the 100 kms between Bologna and Florence on one litre of fuel. The first 'real' motorized Ducati came some years later: it had a Cucciolo engine, a Caproni frame, and 250,000 were produced.

At the end of the 1940s the Ducati family sold >



Villa Lydia è stata la sede della Ducati in via Guidotti a Bologna dal 1931, prima del trasferimento a Borgo Panigale.

Villa Lydia building, sited in Guidotti street in Bologna, hosted the Ducati production plant since 1931 to 1935.

ritenuti strategici. La Ducati cambiò radicalmente ramo costruendo su licenza un piccolo motore di 48 cmc che poteva essere montato sulle biciclette. L'antenato delle Superbike di oggi si chiamava Cucciolo. Era un monocilindrico quattro tempi che erogava un cavallo e mezzo, raggiungeva i 60 orari e con un litro di benzina copriva 100 chilometri, la distanza tra Bologna e Firenze sulle martoriato strade del dopoguerra. La prima Ducati «vera» arrivò qualche tempo dopo: La Ducati 60, equipaggiata con un motore derivato dal Cucciolo e il telaio costruito dalla Caproni, la prima motocicletta completa realizzata a Borgo Panigale.

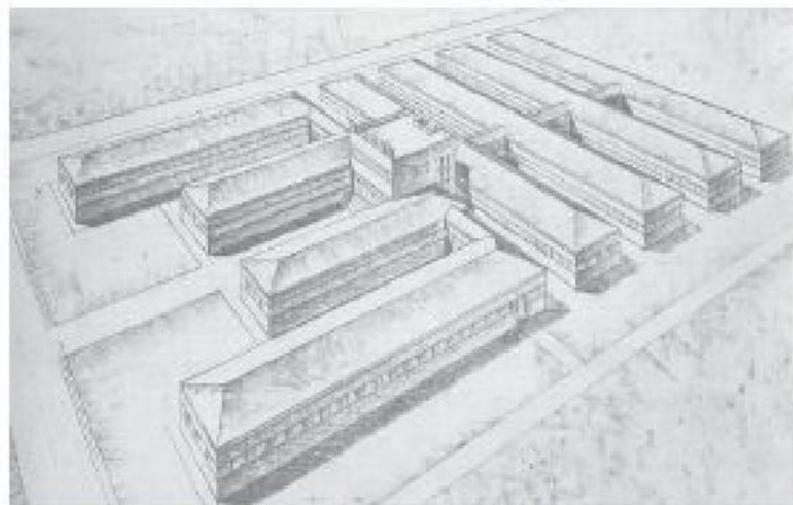
IL RILANCIO E LE GRANDI VITTORIE

Nel 1948 la famiglia Ducati vendette l'attività alle Partecipazioni Statali e nel 1954 la produzione venne scissa in due linee principali: Ducati Elettrotecnica tornò ad occuparsi delle attività anteguerra, la Ducati Meccanica andò avanti con le moto. L'era moderna dell'azienda cominciò proprio nel 1954 con l'arrivo dell'ingegner Fabio Taglioni che fino al 1984 realizzerà oltre mille progetti fornendo la piattaforma tecnologica che ancora oggi è vanto e distinzione della produzione Ducati: il telaio a traliccio, lo schema bicilindrico a L e la distribuzione desmodromica già introdotto in F1 dalla Mercedes nel 1954. Il geniale tecnico lughese riuscì ad adattare alle moto il sistema di richiamo valvole con bilancieri e cammes, senza molle. Curiosità: la 100 Gran Sport Marianna (prima, vera moto da corsa della Ducati) venne progettata gratuitamente e Taglioni intasò il primo assegno solo dopo la prima vittoria nelle corse. Dal 1955 infatti la Ducati aveva cominciato a correre e con la 100 Marianna sbancò la Milano-Taranto e il Motogiro d'Italia. Successi ottenuti con una moto la cui sofisticata tecnologia fu poi adattata alla produzione che scatenò l'entusiasmo degli appassionati e trascinò in vetta le vendite della casa

» the firm to the Italian state and it was split into two: Ducati Elettrotecnica went back to pre-war production, while Ducati Meccanica carried on with bikes. The modern era began in 1954 with the arrival of Fabio Taglioni, who produced more than 1000 designs until 2001, providing technology which is still a cornerstone of Ducati's production: tubular frame, L-Twin engine layout and desmodromic valve system.

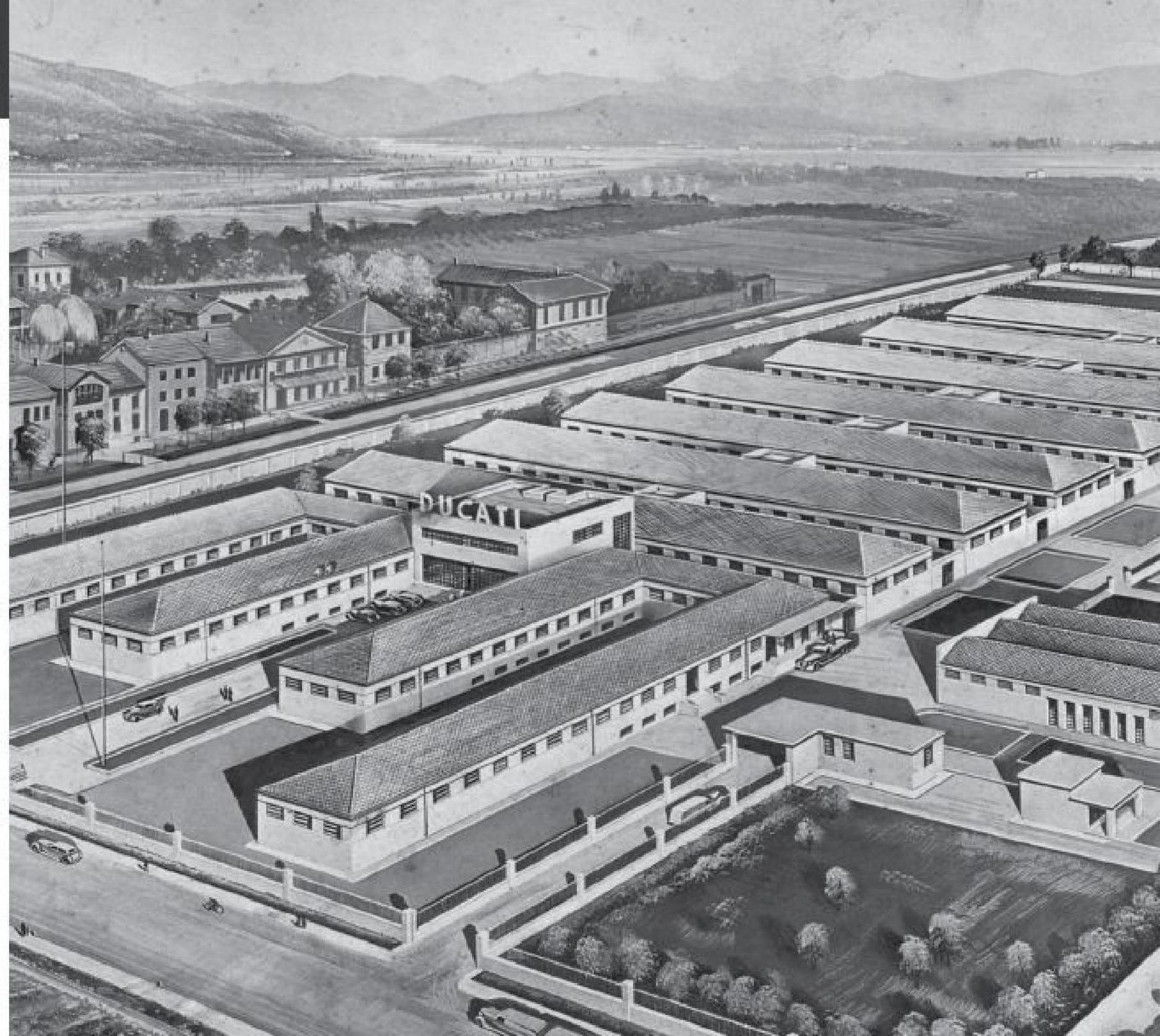
Ducati started racing in the mid-50s and the Marianna won the Milano-Taranto and the Motogiro d'Italia. This production-based bike aroused enthusiasm and helped sales to grow. The same miracle was repeated thirty years later when Ducati beat the Japanese opposition in World Superbike with the 851.

Meanwhile the company had emerged from stormy waters after almost going bankrupt in 1985. It was saved by Claudio and Gianfranco Castiglioni who took over from the state owners and kick-started production. The winning move was a return to racing because wins in Superbike marked the definitive success of a brand that was now of global importance. Since then, Ducati has changed ownership three times: in 1998 to Texas Pacific Group, and in 2006 to the Bonomi family's Investindustrial group. Finally in 2012 when Ducati Motor Holding passed into the hands of Audi, becoming part of the second-largest automotive group in the world. The future is now.



I PRIMI ANNI DELL'AZIENDA

In senso orario, un disegno dello stabilimento Ducati di Borgo Panigale; Antonio Cavalieri Ducati, padre dei tre fratelli e cofondatore dell'azienda; alcuni membri della squadra atletica Ducati nel 1939; un'immagine pubblicitaria del 1938; la posa della prima pietra del nuovo stabilimento. Nell'altra pagina, la fabbrica nel 1935.



THE EARLY YEARS OF DUCATI
Clockwise: the rendering of Borgo Panigale facility; the co-founder Antonio Cavalieri Ducati; the company athletic club in 1939; an advertising flyer in 1938; the laying of the first stone in Borgo Panigale. Other side: the production plant in 1935.





1935

Ducati cresce e si sposta da Villa Lydia nel nuovo stabilimento di Borgo Panigale

Ducati grew up and moved from Villa Lydia to Borgo Panigale plant

bolognese. Lo stesso miracolo si ripeté oltre trent'anni dopo quando Ducati diventò regina del Mondiale Superbike con l'imbattibile 851 autentico spauracchio della concorrenza giapponese.

L'ERA CAGIVA E L'ESPANSIONE MONDIALE

La Ducati venne risolleata dalla acque tempestose della gestione statale e dal quasi fallimento nel 1965. La salvezza venne rappresentata dall'arrivo dei fratelli Claudio e Gianfranco Castiglioni che subentrando alla gestione pubblica in pochissimi anni rilanciarono la produzione. L'intuizione vincente fu il rientro ufficiale nelle corse perché i successi sempre più clamorosi in Superbike che segnarono la definitiva affermazione di un marchio ormai di portata mondiale. Dal disimpegno dei proprietari della Cagiva l'azienda bolognese ha cambiato proprietà altre tre volte: nel 1987 è arrivato fondo americano Texas Pacific Group, nel 2008 viene siglato l'accordo definitivo tra Texas Pacific Group e Investindustrial Holding S.A. per la cessione della quota di maggioranza di Ducati Motor Holding S.p.A. al fondo di proprietà della famiglia Bonomi. Fino al 2012 quando Ducati Motor Holding S.p.A. è acquisita da Audi AG del Gruppo Volkswagen, il secondo gruppo automotive del mondo. Il futuro è adesso.

Il condensatore Manens primo prodotto realizzato da Ducati nel 1926. Nell'altra pagina, operai al lavoro nelle catene di montaggio Ducati negli Anni 30.

Manens condenser was the first product made in Ducati in 1926. Other side: the assembly line in the 30's.



2002
999



SCHEDA TECNICA

Motore bicilindrico a L longitudinale 4 tempi

Cilindrata 998 cmc

Alesaggio e corsa 100x68,5x2 mm

Alimentazione iniezione elettronica indiretta

Cambio 6 marce

Rapporto di compressione 11,4:1

Potenza massima 140 CV a 9.750 giri

Peso a vuoto 188 kg

Prestazioni 270 km/h

Una sportiva dalle linee non convenzionali

Criticata da più parti per le linee non convenzionali di Pierre Terblanche, la Ducati 999 ebbe una notevole fortuna commerciale grazie alle sue prestazioni - merito di un motore da 140 cavalli caratterizzato dai controlli elettronici di alimentazione e iniezione - e alla cura della ciclistica (forcella Showa a steli rovesciati anteriore, mono posteriore Showa).

A SPORT BIKE WITH NON CONVENTIONAL DESIGN

Its non-conventional design by Pierre Terblanche was criticised, but the Ducati 999 had a lot of success thanks to the terrific engine specs: 140 hp, high quality components (Showa rear monoshock and fork) and electronic-controlled power delivering and ignition.





1977

DARMAH 900 SS



SCHEDA TECNICA

Motore Bicilindrico a L longitudinale 4 tempi

Cilindrata 863,9 cmc

Alesaggio e corsa 86x74,4x2 mm

Alimentazione 2 carburatori Dell'orto PHM 32

Cambio 5 marce

Rapporto di compressione 9,8:1

Potenza massima 68 CV a 7.000 giri

Peso a vuoto 224 kg

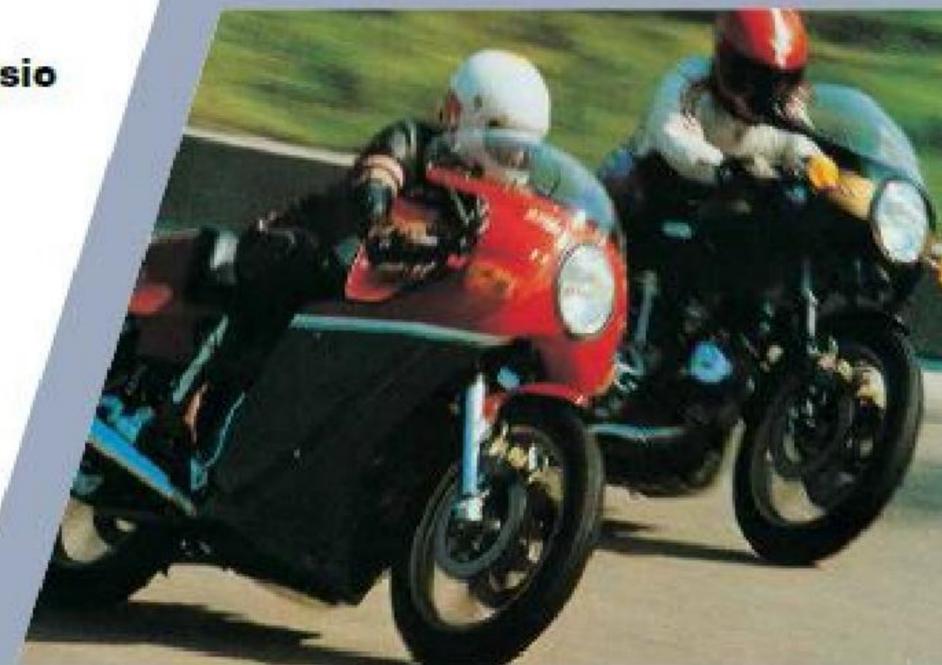
Prestazioni 190 km/h

Una moto versatile: è stata la prima con cerchi in magnesio

Chiamata come il personaggio tratto dai libri di Salgari, questa bicilindrica uscita nel 1977 raccolse subito un buon seguito grazie alla sua spiccata versatilità: snella nell'aspetto, spinta da un motore bicilindrico a L Desmo, era dotata di serie di ammortizzatore di sterzo. E per la prima volta su una moto di serie, le ruote erano in lega di magnesio.

THE FIRST BIKE EVER EQUIPPED WITH MAGNESIUM RIMS

Nicknamed as one of Salgari's stories character, this Desmo L-twin motorbike was absolutely versatile: slim looking, the Darmah was the first production bike with steering damper. Also the rims were made in magnesium alloy.



**1992****MONSTER 900****SCHEDA TECNICA****Motore** bicilindrico a L longitudinale 4 tempi**Cilindrata** 904 cmc**Alesaggio e corsa** 92x68x2 mm**Alimentazione** 2 carburatori Mikuni BDST 38**Cambio** 6 marce**Rapporto di compressione** 9,2:1**Potenza massima** 73,4 CV a 6.750 giri**Peso a vuoto** 184 kg**Prestazioni** 190 km/h**La prima naked: da allora niente sarà più come prima**

Presentata a Colonia nel 1992, Ducati lancia la moda delle naked grazie a questo capolavoro disegnato da Miguel Galuzzi. La Monster è un mezzo grintosissimo (73 cavalli a 6.750 giri) e versatile, che da subito riscuote un grandissimo successo a tal punto da diventare la Ducati più venduta di sempre. E a 20 anni di distanza dalla sua uscita, siamo ancora a parlare di lei...

THE NAKED THAT CHANGED THE MOTORCYCLE WORLD

Launched at 1992 Intermot, Ducati started the naked bike era with this revolutionary Monster, designed by Miguel Galuzzi. The Monster had a very strong engine (73 hp at 6.750 rpm) and it was easy and funny to ride in every terrain condition: quickly became the best selling motorcycle of Borgo Panigale's firm.

