

Domanda

Lei ha disegnato la 999 utilizzando lo stile dello "sbilanciamento delle forme" sapendo che le moto in genere dovrebbero essere armoniose, per quale motivo ha scelto proprio quello stile e soprattutto sapendo che la moto non ha trovato conferme commerciali lo riproporrebbe oppure penserebbe a qualcosa di differente? - [Bigsen]

You designed the 999 imbalancing its lines knowing that generally they prefer something more harmonic.

why did you decide that style? Knowing the public response to this project would you repeat it (having the opportunity) or will you design something different?

Risposta

To me the 999 wasn't unharmonic. Codino too short?? Honda RC211v and Aprilia v4 and the new Ducati extreme is now that way... Too modern sure. Wrong for the time yes. Of course after finding out that people wanted a face lifted 916 (The 1098) i would have done it differently.

Per me la 999 non era disarmonica.

Codino troppo corto? La Honda Rc211v, l'aprilia RSV4 e la nuova Extreme hanno il codino troppo corto.

Era sicuramente troppo moderno. Sbagliato per l'epoca? Sì.

Sicuramente, dopo aver visto che la gente voleva un ammodernamento della 916 (cioè la 1098), l'avrei progettata diversamente.

Domanda

Considerando che la serie 999, a quasi 10 anni dalla sua nascita, sta ora venendo rivalutata e contemplata come "moto che non invecchia" anche dai Ducatisti più estremisti (e comunque considerata quasi all'unanimità originale e unica nelle sue linee), cosa ha secondo Lei decretato il suo scarso successo iniziale? Il bigottismo del popolo ducartista o le grandi aspettative che la Serie Perfetta aveva creato? - [Razyel749Dark]

After 10 years the "9 series" is starting to be considered as a bike that isn't ageing even by the extremist ducatisti. In your opinion why it wasn't a success? Because of the expectations borned with the 916 or the "fundamentalism" of ducatisti?

Risposta

Motorcyclists turned out to be much more conservative than I thought at the time of designing the 999.

The 916 was (And is) actually quite a bad road-bike. Iconic design, Italian, beautiful but a bad road bike. This was clear after studying road tests from all over the world. We looked at how to make a really good rideable bike which would be good for all sizes of people and, at least by Ducati standards quite comfortable and rideable on the road. It turned out that a lot of Ducatisti actually didn't care so much about how hell the bike worked Style over function. We live and learn..

The bike was actually quite influential as a design and quite a few of the ideas from it were subsequently used by other manufacturers.

I motociclisti si sono rivelati più conservatori di quanto credessi al tempo in cui disegnai la 999.

La 916 era (ed è) una cattiva moto da strada.

Bel Design, italiana, bellissima ma una cattiva moto da strada. Fu chiaro dopo i test su strada di tutto il mondo.

Abbiamo cercato di fare una moto ben guidabile che fosse adatta a tutte le altezze e misure delle persone e, almeno per gli standard Ducati, abbastanza comoda e guidabile per strada.

È venuto fuori che a molti ducatisti non importa quanto la moto funzionasse. Stile più che funzionalità. Viviamo per imparare.

La moto fu molto influente a livello di design e alcuni tratti vennero ripresi anche da altre case motociclistiche.



Domanda

Prendendo diversi casi di stile in analogia tra corse e strada, e tenendo conto di un margine aerodinamico ed armonico "solo leggermente" differente tra i modelli che l'hanno preceduta (esteticamente la 998 Rs era simile per più del 95% rispetto la 998 stradale), potrebbe spiegare la diversità di linee guida "base" tra i modelli novenove venduti negli Store e quelli RS/Factory da competizione ?

Non vi poteva essere un travaso visivo più netto verso il modello stradale già al momento del lancio - [Tms]

Generally when we speak about SBK the commercial model is very very similar to the race one. In the 999 case sometimes it seems that we're looking at 2 different bikes. Why this decision? Couldn't the street version more similar to the race one? Maybe is it a matter of aerodynamics?

Risposta

At the time a decision was taken by the race department to change fundamental parts of the bike. (Unlike in the case of the 916 which remained true to the streetbike, mainly due to Massimo Tamburini not allowing the company to change the 916.) This was quite negative for the sales as well.



Al tempo la decisione di cambiare parti fondamentali della moto fu presa dal reparto corse, diversamente dal caso della 916 che era molto simile alla versione stradale, principalmente perchè Massimo Tamburini non consentiva alla compagnia di cambiarla. Questo è stato abbastanza negativo anche per le vendite.

Domanda

Tralasciando la discutibilità degli slogan, ed essendo la 999 una moto particolare e "complessa" da riportare in foto, in che percentuale ha inciso, secondo lei, rispetto l'indice di gradimento finale, la "scarsa" attenzione prestata nelle varie inquadrature fotografiche data dai pubblicitari per rappresentare il modello? - [Tms]

Omitting the low impact of the slogans, how much did the negligence about the ads (wrong shots, poorness of explanations about its complex lines etc...) interpose with the possible success of the 999?

Risposta

I can't really judge that.

Non posso giudicarlo.



Domanda

Discutendo sul forum in maniera molto ampia della sua 999 sono emerse alcune osservazioni a riguardo della sua erede 1098, ovvero che nel suo design si ravvisano alcuni dettagli riconducibili alla sua creazione, lei crede che sia così o che sia un caso fortuito? - [bigsen]

We found some common design elements between you creation (999) and its heir 1098. Do you think it's only an "accident" or they really wanted to revisit some elements of the 999?

Risposta

Well it is a Ducati and maybe it wasn't all so bad.... ? Swingarm apart.

Beh è una ducati, e magari non era così male.... Forcellone a parte.



Domanda

Quando le è stato affidato il progetto 999 ed ha presentato agli amministratori la prima bozza del nuovo modello, non le sono state mosse critiche riguardo l'abbandono del monobraccio?

Come si era posta l'amministrazione

Ducati, riguardo a questa sua scelta, dopo che il monobraccio della serie 916 era stato così apprezzato dal popolo Ducatista?

Infine, la sua scelta di abbandonare il monobraccio, è stata puramente dettata questioni di design oppure anche per qualche motivo tecnico ingegneristico o, ancora, per riprendere il bibraccio delle vecchie glorie Ducati come l'851 e l'888? - [Sarrusoia]

When you showed off the project of the 9 to the ducati's managers how did they comment the abandon of the monobraccio?

Why did you decide to do this? For a design or engineering matter? Or maybe to quote the old ducati SBK as 851 and 888?

Risposta

The 999 was originally designed with a monobraccio. It was not my choice to change it. The choice of abandoning it came from Ing Domenicali and the race department. It was thought at the time that a twin sided swingarm was better.

In fact the choice to reintroduce the monobraccio came from the marketing department.

La 999 era stata inizialmente disegnata con un monobraccio.

Cambiarlo non è stata una mia decisione, l'abbandono del monobraccio venne decretato dall'ing. Domenicali e il reparto corse.

Ai tempi si credeva che il forcellone bibraccio fosse migliore.

In effetti la decisione di reintrodurre il monobraccio venne dal reparto marketing.

Domanda

A cosa si è ispirato per realizzare la serie 999?

Where did you take the inspiration for the 999?

Risposta

Like all projects the inspiration came from a lot of things. race bikes, aircraft, etc It is really hard to tell . Design isn't really a science .

Come in tutti i progetti, l'ispirazione viene da molte cose. Moto da corsa, aerei eccetera. È veramente difficile da dire.

Il Design non è una scienza.



Domanda

Mi corregga se sbaglio: il suo stile è contrassegnato da una integrazione tra serbatoio e codone, tanto da creare quasi un componente unico e fortemente scultoreo. Il concetto è ben rappresentato sull'MHe900 (che integra anche il cupolino), sulla 999 (dove il gruppo codone e serbatoio raggiunge la bellezza stilistica di un oggetto di design autonomo) e sulla recente evoluzione vista nei prototipi Moto Guzzi. Questo concetto stilistico ha una derivazione automobilistica, quasi ad intendere quella parte di

carenatura motociclistica come la carrozzeria di un'automobile? In alternativa, da dove deriva? Cosa lo ha ispirato? - [anomico]

I think your style is marked by the integration between tank and the back of the bike as you wanted to create something sculptural. This concept is well-represented by the MHe900, the 999 and you latest guzzi's prototypes.

Where this concept come from? From the automotive world? Do you think at the fairing of a bike as it was the body of a car?

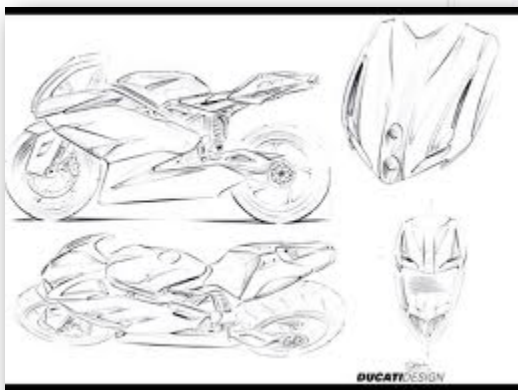
Risposta

The concept has been seen before on bikes like the NCR 900 endurance racer and the Triumph X75. The main reason was that on the 999 the tank seat monocoque unit was adjustable as on the seats of a car. One could move the unit forwards or backwards. this actually has an influence on the handling as well. On the original the idea had also been to make it adjustable in height.

Il concetto era stato visto precedentemente in moto come la NCR900 endurance racer e la Triumph X75. La ragione principale era che sulla 999 la monoscocca serbatoio-sella era regolabile come i sedili di un'auto.

Era possibile muoverla avanti e indietro e questo aveva una effettiva influenza sulla manovrabilità.

L'idea iniziale era di renderla anche regolabile in altezza.



Domanda

Rispetto ai bellissimi bozzetti di presentazione del 999, firmati Sam Matthews, il 999 definitivo si presenta con una certa riduzione di concetti stilistici. Questa riduzione è un processo inevitabile che

tende a mortificare spesso la creatività dei designer nel raffronto con le esigenze di produzione e commerciali. A parte questa motivazione, il suo ruolo, inteso come Direttore del Centro Stile

Ducati, come si è

espresso? Si è occupato di supervisionare il passaggio dal Concept al modello definitivo o ha lavorato anche su specifiche parti del 999?

Secondo Lei, in questa transazione inevitabile, il 999 definitivo ha subito delle "svalutazioni stilistiche" (dovute alla necessità di adeguare certe

linee, certi concetti) o ritiene che la veste definitiva del 999 sia quella migliore per il mercato? - [anonimo]

Comparising the sketches of the 999 signed by Sam Matthews the ultimate 999 shows a poor stylistic lexicon. Which was your position about it as the chield of the centro stile? Did you supervise all the project (from the concept to the ultimate release) or did you work on details too?

Do you think these passages impoverished the 999 or do you think it was the best solution to sell it?

Risposta

I was resposible for the bike up to the prototype phase. Whoever bought the book on the 999 can see that many details were changed later. for better or worse.

After we had handed over the prototype to the engineering department many changes were made, especially on details without involving the design department.

The silencer especially was ruined in my opinion. many details were lost. The original bike had only one headlight, the lower one. Due to reasons not easy to explain a second headlight was added late on, essentially messing up the front end of the bike. The position light was moved up onto the plexi. Horrible. What you have to realise is that at the time under Mr Mengoli the design department was completely ignored during the production phase. with sometimes unfortunate results. This has much improved under Ing Domenicali.

Sono stato responsabile del progetto fino alla fase prototipo. Chiunque abbia comprato il libro sulla 999 può vedere che molti dettagli sono stati cambiati dopo, in meglio o in peggio.

Dopo che abbiamo mandato il prototipo al reparto ingegneristico sono stati fatti molti cambiamenti, specialmente sui dettagli senza coinvolgere il reparto Design. Il silenziatore in particolare è stato rovinato secondo me. Molti dettagli sono stati persi. La moto originale aveva un solo faro, quello in basso, per ragioni non facili da spiegare un secondo faro è stato aggiunto in seguito, andando a scombinare il frontale della moto. La luce di posizione è stata spostata sul plexiglass, orribile. La cosa che dovete capire è che lavorando per mr. Mengoli il reparto design era completamente ignorato durante la fase di produzione, a volte con risultati sfortunati. Le cose sono migliorate molto lavorando per l'ing Domenicali.

Domanda

Guardando il Supermono, a mio avviso un capolavoro stilistico ancora oggi attuale rispetto alla concorrenza, emerge una maggiore essenzialità nelle linee stilistiche. A parte alcune raffinatezze (come le prese d'aria o la bellissima linea del cupolino e del serbatoio), sembra che la moto esprima linee più semplici. Il 999, sempre a mio avviso, esprime la stessa raffinatezza ed essenzialità, ma sembra caricato da diversi dettagli meno essenziali, meno legati alla tradizione Ducati nelle corse.



Considerando che il Supermono è comunque una moto da corsa e non ha legami con la produzione commerciale, questi dettagli sono stati aggiunti per suo volere o è stata una scelta dei settori Commerciale e Marketing (con l'obiettivo di vendere il 999 anche ad un nuovo pubblico, meno legato alle Ducati troppo estreme come il 916)? - [anonimo]

Looking at the "supermono" we can see the predominance of the essential lines. Even 999 is very elegant and polished but directed on less essential details. This happened to include more customers (and not only people "related" to the Ducati's race world)? So it was a marketing solution or a your idea?

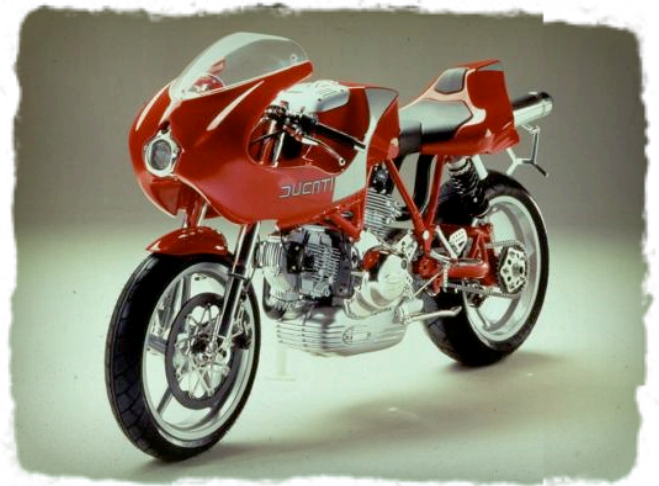
Risposta

It was not a marketing choice but mine.

Non è stata una decisione dovuta al marketing, è stata mia.

Domanda

Rispetto al Concept dell'MHe900, altro capolavoro stilistico e di connubio tra passato e futuro, la versione definitiva presenta una elevata fedeltà. Alcuni dettagli non potevano essere certo trasferiti (telecamera, frecce negli scarichi, parafango anteriore minimalista, monodisco in carbonio). La scelta riduttiva, a mio avviso, del faro anteriore del Monster da dove deriva, invece? Non si poteva lasciare il doppio faro sovrapposto come sul Concept, che risulta meno "old style" e quindi più innovativo e leggero? Il problema è da ricercare soprattutto nei costi e nelle problematiche di omologazione di un nuovo faro (basta vedere Bimota)? - [anomico]



The concept of the MHe900 was a masterpiece! But the marketed version lost some things (camera, arrows in the pipes, carbon disc...). But why did you changed the headlight with the monster one? The double light could be less "old style" and more "new school". Was it a choiche of budget or linked to the problematics to ratify a new headlight?

Risposta

Generally economic reasons. And management. When the Mhe was being prepared for production management did not believe in it and thought that we could only sell 150 bikes worldwide, This had a major impact on the technology used for many components. (Fuel tank, headlights etc) and generally lowered the quality of details. Actually the Mhe was the most profitable bike built by Ducati at the time. Equal to the 999R.

Principalmente per ragioni economiche e di management.

Quando la MHE era in preparazione per la produzione, i manager non hanno creduto nella moto e hanno pensato che ne sarebbero state vendute solo 150 in tutto il mondo.

Questo ha avuto un grosso impatto sulla tecnologia usata in molti componenti (serbatoio, fari, etc) e ha portato ad un abbassamento generale della qualità dei dettagli.

In realtà la MHE al tempo era la Ducati con maggiori possibilità di profitto, al pari della 999R.

Domanda

Grazie al suo lavoro e a quello dei suoi predecessori Ducati da sempre è stata fucina di nuove idee stilistiche, coraggiose ma sempre all'avanguardia sotto il profilo estetico, dalla quale sono uscite pietre miliari del design motociclistico, insomma, esempi seguiti in passato da moltissimi. Attualmente, senza togliere valore alle pur belle livree di nuova produzione, mi pare di notare un'avvicinamento a linee e forme non innovative ma ispirate dalla grande produzione motociclistica estera. Cosa pensa di questa inversione di tendenza? [leofalco]



Ducati has been always suggested new styles but now she is walking through a way of "impoverishment of innovation" and it's more similar to the other brands. what do you think about it?

Risposta

It seems to work for them. It is a bit sad if one is a designer but that's life. This approach seems to be what a lot of clients want.

Per loro sembra funzionare. È un po' triste se sei un designer, ma così è la vita. Questo approccio sembra essere ciò che i clienti vogliono.

Domanda

Lei ha eseguito l'upgrade della 851 in 888, ha realizzato la Supermono e l'Hypermotard. Sono 3 moto di grande successo ma che per forza di cose le "Hanno messo dei paletti" dato che la 888 era un'evoluzione, la Supermono era dettata dalla funzionalità richieste dalle gare e l'Hyper...non è che abbia dato molto spazio alla creatività in quanto le motard non danno molte possibilità in quel senso.

Ora la serie 999 e la serie SS dove lei ha avuto briglia sciolta non hanno avuto il successo sperato, mentre il Multistrada molti proprietari la lodano ma dicono anche "certo che quel cupolino...", secondo lei perché il suo design "imbrigliato" ha un successo enorme mentre quello "libero" al contrario viene aspramente criticato?"



You designed 3 huge masterpieces: 888, supermono, hypermotard. in these 3 bikes you couldn't design whatever you wanted (the 888 was an upgrade of 851, the supermono had to be practical for races, the hypermotard was a kind of motard and it's a style that doesn't allow a lot of fantasy).

The 999 and SS series weren't a big success and the multistrada wasn't appreciated a lot but in these cases you could use all your fantasy and imagination.

In your opinion why your less appreciated works are your more "free" works?

Risposta

Actually I would also add the MHe to this list. And I believe that one should look at the list a bit.

I completely disagree with your assessment.

- The 888 was a facelift. So not a lot of freedom.
- The Mono was all new. (complete freedom.) the funny thing is that race bikes are a lot less work than road bikes. No limits placed by homologation and other issues...Complete freedom.
- The SS was based on a 15-year-old frame not meant to last two to three years. No freedom here. A facelift. With the tank based on the existing old one.
- MHe was completely free.
- The Hypermotard was also free and special in the way that no one in Ducati actually wanted the bike. At least not in the technical department or on the commercial side. I would also disagree that a motard doesn't allow for fantasy...What does that mean?? In the brief which I wrote for the Hypermotard it was actually stated that we wanted to create a new niche as had been done with the Monster. It was not so obvious at the time that normal motards were actually quite bad as road bikes. The Hypermotard isn't really a motard. It is a good road bike dressed up as a Motard. a sort of a modern scrambler. Now that the 796 is on the market I believe it actually outsells the monster in Italy.
- Multistrada. I am very proud that the bike was introduced. It was clear to me at the time that there was space (and a need) in the marketplace for a bike like this. Currently the Multistrada is outselling the hypersports by a huge margin in markets like Italy.

- There was actually a proposal for a 1200cc watercooled Multi already in 1999. It was a management choice to go for the aircooled bike. (Actually this bike reached the sales that market research had suggested) Annual sales were in the region of 3500 unit at the time. the 1000 also won quite a few prizes as Sport touring bike of the year. Cycle World USA. And also in Australia. Not so bad. The styling and comfort was maybe not up to scratch. Normally companies adress these issuses through facelifs and running improvements.
- As a motorcycle and a new segment the Multistrada actually was very importnt for Ducati as it paved the way for new, non sportbike Ducatis.
- New Multistrada? I would not be surprised if we see a Ducati Scrambler or scooter soon. Just maybe eight or ten years after they wewre first proposed. That, as they say is the designers lot.

Veramente io aggiungerei anche la MHE a questa lista. E credo che dovrebbe essere rivista un po'. Sono in completo disaccordo con la tua affermazione.

- *La 888 era un ammodernamento, quindi non c'era troppa libertà.*
- *La SuperMono era completamente nuova (libertà completa). La cosa divertente è che le moto da pista sono molto meno impegnative da disegnare rispetto a quelle da strada. Non ci sono limiti da rispettare per le omologazioni e le altre cose.... Libertà completa.*
- *La SS era basata su un telaio vecchio di 15 anni, pensata per durare due o tre anni. Niente libertà qui, un ammodernamento con il serbatoio basato su quello pre esistente.*
- *La Mhe è stata completamente libera.*
- *La Hypermotard è stata una moto completamente libera e speciale, nel senso che nessuno in ducati voleva veramente quella moto. O almeno non nel reparto tecnico o in quello commerciale. Sono in disaccordo sul fatto che un motard non consenta di utilizzare molta fantasia... cosa significa??*
Nel rapporto che ho scritto per la hypermotard c'era scritto che volevamo creare una nuova nicchia come era stato fatto con la monster.
Ai tempi non era così ovvio che le vere motard normali erano abbastanza cattive per strada. La hypermotard non è veramente un motard, è una buona moto da strada travestita da motard, una sorta di moderna Scrambler.



Adesso che la 796 è sul mercato, credo che possa veramente vendere di più della monster in Italia.

•Multistrada. Sono veramente orgoglioso che la moto sia entrata in produzione.

Per me era chiaro che c'era lo spazio (e la necessità) nel mercato per una moto come questa. Attualmente la multistrada sta vendendo più delle supersportive di un buon margine in mercati come quello italiano.

•C'era un progetto per una Multistrada 1200 a liquido già nel 1999. È stata una scelta del

management di puntare sulla moto ad aria (e in realtà la moto ha raggiunto le vendite aspettate dalle ricerche di mercato).

Le vendite annuali erano all'incirca di 3500 moto al tempo.

La 1000 ha anche vinto alcuni premi come moto sport-touring dell'anno secondo Cycle World USA , e anche in Australia, non male.

Lo stile e il comfort non erano magari all'altezza delle aspettative. Normalmente le case risolvono questi problemi durante gli aggiornamenti successivi.

- *La multistrada è stata veramente importante per Ducati perchè ha spianato la strada per un nuovo segmento di ducati non sportive.*
- *Una nuova multistrada? Non sarei sorpreso se vedessimo una nuova Scrambler o uno Scooter presto. Solo otto o dieci anni dopo che erano stati proposti per la prima volta.*

Come si suol dire, è la sorte dei designer.

