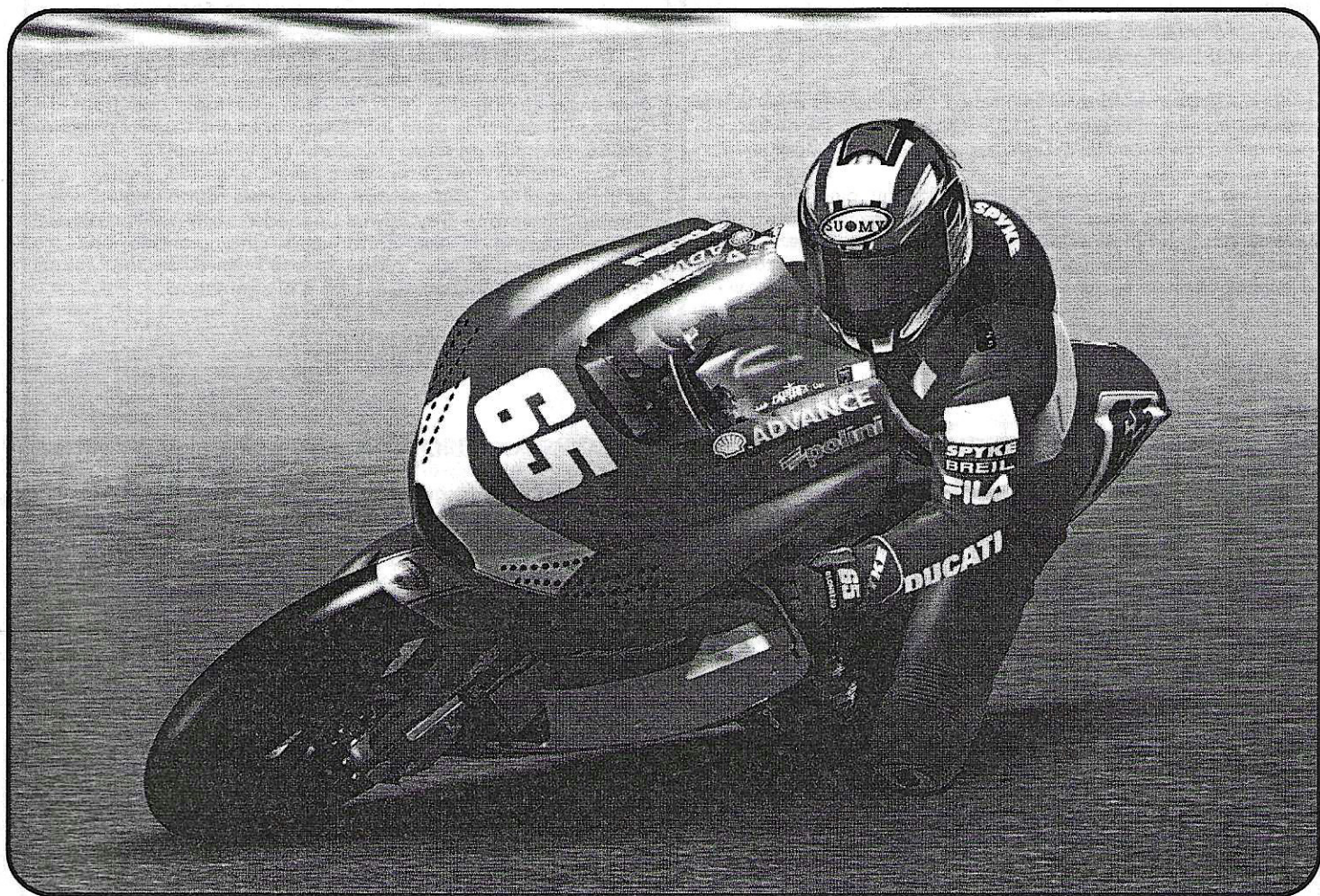


Heller®

DUCATI DESMOSEDICI 2003

Loris Capirossi



80912

50912

F Marque légendaire, souvent dénommée la Ferrari de la moto par ses fans, Ducati fascine un très grand nombre d'enthousiastes dans le monde entier. Pour la première fois depuis trente ans, mais après quinze années de succès en Mondial Superbike, Ducati marque l'année 2003 par son arrivée en MotoGP. Ses pilotes Loris Capirossi et Troy Bayliss bénéficient d'un tout nouveau prototype: la Desmosedici V4. Grâce à l'arrivée de Ducati Corse, le championnat du monde de MotoGP présente un tout nouvel intérêt.

Les ingénieurs de Ducati Corse, organisation qui regroupe 110 personnes et occupe 3.850 m² dans l'usine Ducati à Bologne, ne sous-estiment en aucun cas les équipes japonaises, italiennes et britanniques qu'ils affrontent dans cette catégorie particulièrement relevée. La Desmosedici est un projet à long terme qui permettra à Ducati d'expérimenter de nouvelles technologies. Ainsi le régime maximum du moteur de la Desmosedici est de 18.000 tours/min. C'est le plus haut régime atteint par un moteur à distribution desmodromique.

Les études, le design, et l'analyse des données utiliseront 16 logiciels de conception mobilisant 24 postes de conception assistée par ordinateur, 5 pilotes participeront aux tests en soufflerie, 1000 heures de tests moteurs seront réalisées sur banc, et les prototypes boucleront 20.000 Kms d'essais sur 10 circuits différents avant Suzuka 2003 !

La DUCATI Desmosedici V4 avait déjà établi de très bons temps pendant les essais hivernaux 2002/2003, et dès le GP de Suzuka, premier de la saison, Loris Capirossi montait sur le podium.

Au terme de cette saison 2003, termine au pied du podium Championnat des Pilotes, et Troy Bayliss est sixième. Ducati est second du Championnat des Constructeurs, et le Team Ducati MotoGP troisième du Championnat des Equipes. Des résultats étincelant pour un retour en force.

Fiche technique DUCATI DESMOSEDICI (GP de CATALOGNE)

Moteur :	4 temps 4 cylindres en V à 90°, refroidissement par liquide, double arbre à came en tête desmodromique, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée :	989 cm ³
Alimentation :	injection indirecte électronique Magneti Marelli programmable
Échappement :	nouveau système Termignoni système 4 en 2
Transmission :	boîte 6 vitesses rapports modulables, embrayage disques multiples à sec, transmission par chaîne.
Puissance :	plus de 220 CV à 16000 tours
Vitesse maxi. :	plus de 320 km/h
Châssis :	en tubes d'acier, direction, empattement et hauteur de pilotage réglables; bras oscillant en aluminium
Suspension :	AV télescopique inversée Öhlins 42mm
	AR Öhlins pré-réglable
Frein avant :	Brembo deux disques 305 mm en carbone, mâchoires 4 pistons
Frein arrière :	Brembo 1 disque acier inox 220mm, mâchoire 2 pistons
Roues :	Marchesini AV 17 pouces et AR 16.5 pouces, disponibles en largeurs de jantes variables
Pneus :	Michelin AV17 pouces, AR 16.5 pouces,
Pneus :	AV Michelin 17 pouces
	AR Michelin 16.5 pouces
	disponibles en slick, intermédiaires, pluie et retaillés
Carburant :	Shell Racing Fuel
Lubrifiant :	Shell Advance Ultra 4 20w60
Poids "à sec" :	145 kg (règlements FIM)

GB A legendary name, often known as the Ferrari for motorbikes by its fans, Ducati bewitches a very large number of enthusiasts throughout the world. For the first time in 30 years and after 15 years in the World Cup for Super bikes, Ducati has marked the year 2003 by its arrival in the motorbike GP. Its drivers, Loris Capirossi and Troy Bayliss enjoy a brand new prototype: the Desmosedici V4. Thanks to the arrival of Ducati Corse, the World Championship for GP motorbikes has gained quite a new interest.

The engineers of Ducati Corse - an organization which counts 110 people and takes up 3850 m² in the Ducati factory located in Bologna - certainly don't underestimate the Japanese, Italian and British teams that they will have to face in this particularly high level category. The Desmosedici is a long term project which will allow Ducati to test new technologies. The maximum rate of the Desmosedici engine is thus 18.000 rpm. It is the highest rev ever reached by a desmodromic driven engine.

The studies, the design and the analysis of the data required 16 design software programmes which mobilized 24 computer-assisted design posts. 5 drivers took part in the wind-tunnel tests, 1.000 hours of tests on the engines were carried out on the testing bench and the prototypes completed 20.000 km of trials on 10 different racing circuits before Suzuka 2003!

The DUCATI Desmosedici V4 had already achieved excellent performances during the 2002/2003 Winter trials and from the Suzuka GP onwards - first in the season - Loris Capirossi managed to reach the podium.

At the end of the 2003 season, he finished fourth in the Drivers Championship and Troy Bayliss finished in sixth position. Ducati finished second in the Constructors Championship and the Ducati Motorbike GP team finished third in the Teams Championship; Brilliant results for a big comeback.

DUCATI DESMOSEDICI specification sheet (GP of CATALONIA)

Engine :	4-stroke 90° V engine, liquid cooling, desmodromic-driven double OHC, 4 valves per cylinder
Cubic capacity :	989 cm ³
Fuel supply :	Magneti Marelli manifold electronic fuel injection -
Exhaust :	new 4 in2 Termignoni system
Transmission :	6 adjustable gears, dry clutch with multiple discs, chain drive
Power :	over 220 HP at 16000 rpm
Max. speed :	over 320 km/h
Chassis :	steel tube, steering, wheelbase and driving height adjustable; aluminium idle arm
Suspensions :	front: 42mm inverted telescopic forks (Öhlins)
	rear: pre-adjustable (Öhlins)
Front brake :	two 305 mm carbon brake discs (Brembo), 4-plunger brake shoes
Rear brake :	a 220mm stainless steel brake disc (Brembo), 2-plunger brake shoes
Wheels :	17 inches Marchesini wheels (front) and 16.5 inches Marchesini wheels (rear), available in different size wheel rims
Tyres :	17 inches Michelin tyres (front)
	16.5 inches Michelin tyres (rear)
	available in four different versions: slick, intermediate, rain and re-cut
Fuel :	Shell Racing Fuel
Lubricant :	Shell Advance Ultra 4 20w60
Dry weight :	145 kg (FIM rules)

D Legendäre Marke, von ihren Fans oft als Ferrari der Motorräder bezeichnet, fasziniert die Ducati eine große Anzahl begeisterter Anhänger in der ganzen Welt. Zum ersten Mal seit dreißig Jahren, allerdings nach fünfzehn Jahren Erfolg in der Superbike Weltmeisterschaft, prägt Ducati das Jahr 2003 durch seine Teilnahme am MotoGP. Seine Piloten Loris Capirossi und Troy Bayliss profitieren von einem ganz neuen Prototyp: Der Desmosedici V4. Dank der Teilnahme des Ducati Corse-Teams, steht die MotoGP-Weltmeisterschaft erneut im Brennpunkt des Interesses.

Die Ingenieure von Ducati Corse, eine 110 Personen umfassende Organisation, die 3.850 m² im Ducati Betrieb in Bologna belegt, unterschätzen keinesfalls die japanischen, italienischen und britischen Teams, auf die sie in diesem Spitzenwettbewerb treffen werden. Die Desmosedici ist ein langfristiges Projekt, welches Ducati ermöglichen wird, neue Technologien zu erproben. So beträgt die maximale Motordrehzahl der Desmosedici 18.000 U/min. Dies ist die höchste, jemals von einer desmodromischen Motorsteuerung erreichte Drehzahl.

Die Grundlagen, die Konstruktion und die Auswertung der Daten erfolgen anhand von 16 Softwarekonzepten, die 24 rechnergestützte Konstruktionsplätze versorgen. 5 Piloten nehmen an den Windkanaltests teil, 1000 Motorteststunden werden am Prüfstand absolviert und die Prototypen werden vor dem Rennen 2003 in Suzuka auf 10 verschiedenen Rennstrecken 20.000 Testkilometer zurückgelegt!

Die DUCATI Desmosedici V4 hatte bereits in Testrennen im Winter 2002/2003 sehr gute Zeiten erzielt und beim GP von Suzuka, dem ersten Rennen der Saison, konnte Loris Capirossi auf das Siegerpodium steigen.

Loris Capirossi beendet die Saison 2003 auf Podiumsplätzen der Fahrermeisterschaft und Troy Bayliss erreicht den sechsten Platz. Ducati steht an sechster Stelle der Konstrukteurmeisterschaft und das Team Ducati MotoGP nimmt den dritten Platz in der Meisterschaft pro Team ein. Strahlende Ergebnisse für eine erfolgreiche Rückkehr.

Technische Daten DUCATI DESMOSEDICI (GP von KATALONIEN)

Motor :	4-Taktmotor; V-4-Zylinder bei 90°, Flüssigkeitskühlung, desmodromische doppelte Nockenwelle stirnseitig, 4 Ventile pro Zylinder
Hubraum :	989 cm ³
Einspritzung :	programmierbare indirekte elektronische Magneti Marelli Einspritzung
Auspuff :	neues Auspuffsystem Termignoni - 4 in 2
Antrieb :	modulares 6-Ganggetriebe, mehrscheibige Trockenkupplung, Kettenantrieb über 220 PS bei 16000 Umdrehungen
Leistung :	
Geschwindigkeit max. :	über 320 km/h
Rahmen :	aus Stahlrohren, Lenkung, Radstand und Fahrhöhe verstellbar; Aluschwinge
Federung :	V "upside down" Federbeine Öhlins 42mm
	H vor- einstellbares Federbein Öhlins
Vorderbremse :	Brembo zwei Karbonscheiben 305 mm, 4 Kolben Bremszangen
Hinterbremse :	Brembo 1 rostfreie Stahlscheibe 220mm, 2 Kolben Bremszange
Räder :	Marchesini V 17 Zoll und H 16.5 Zoll, in verschiedenen Felgenbreiten erhältlich
Reifen :	V Michelin 17 Zoll
	H Michelin 16.5 Zoll
	Slicks alternativ Regenreifen " von Hand gesch-nitten " erhältlich
Treibstoff :	Shell Racing Fuel
Schmiermittel :	Shell Advance Ultra 4 20W60
Gewicht "trocken" :	145 kg (gemäß FIM-Vorschriften)

E Marca legendaria, llamada con frecuencia la Ferrari de la moto por sus fans, Ducati fascina a muchos entusiastas de todo el mundo. Por primera vez desde hace treinta años, pero después de quince de éxito en el Mundial Superbike, Ducati marca el año 2003 con su llegada al MotoGP. Sus pilotos, Loris Capirossi y Troy Bayliss, cuentan con un novísimo prototipo: la Desmosedici V4. Gracias a la llegada de Ducati Corse, el campeonato del mundo de MotoGP adquiere un nuevo interés.

Los ingenieros de Ducati Corse, organización que agrupa a 110 personas y ocupa 3.850 m² en la fábrica Ducati de Bologna, no subestiman en ningún caso a los equipos japoneses, italianos y británicos a los que se enfrentan en esta categoría de especial relieve. La Desmosedici es un proyecto a largo plazo que permitirá a Ducati experimentar nuevas tecnologías. Por ejemplo, el régimen máximo del motor de la Desmosedici es de 18.000 r.p.m. Es el régimen más alto alcanzado por un motor de distribución desmodrómica.

Los estudios, el diseño y el análisis de los datos utilizaron 16 programas de diseño, movilizandando 24 puestos de diseño asistido por ordenador; 5 pilotos participaron en las pruebas realizadas en túnel aerodinámico; se realizaron 1.000 horas de pruebas de los motores en banco, y los prototipos corrieron 20.000 km de pruebas en 10 circuitos diferentes antes de Suzuka 2003!

La DUCATI Desmosedici V4 ya había establecido muy buenos tiempos en los ensayos invernales 2002/2003, y desde el Gran Premio de Suzuka, primero de la temporada, Loris Capirossi subía al podio.

El final de esta temporada 2003 termina al pie del podio del Campeonato de Pilotos y Troy Bayliss es sexto. Ducati es segundo en el Campeonato de Constructores y el Team Ducati MotoGP tercero en el Campeonato de Equipos. Unos excelentes resultados para un regreso con mucha fuerza.

Ficha técnica DUCATI DESMOSEDICI (GP de CATALUÑA)

Motor :	4 tiempos 4 cilindros V a 90°, refrigerado por líquido, doble árbol de levas en cabeza desmodrómica, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada :	989 cm ³
Alimentación :	inyección indirecta electrónica Magneti Marelli programable
Escape :	nuevo sistema Termignoni sistema 4 en 2
Transmisión :	caja de 6 velocidades con relaciones modulables, embrague de discos múltiples en seco, transmisión por cadena. más de 220 CV a 16.000 revoluciones.
Potencia :	más de 320 km/h.
Velocidad máx. :	
Chasis :	de tubos de acero, dirección, batalla y altura de pilotaje ajustables; brazo oscilante de aluminio.
Suspensión :	DEL telescópica invertida Öhlins 42mm.
	TRAS Öhlins preajustable.
Freno delantero :	Brembo dos discos 305 mm de carbono, mordazas 4 pistones.
Freno trasero :	Brembo 1 disco de acero inoxidable 220 m
	mordaza 2 pistones.
Ruedas :	Marchesini DEL 17 pulgadas y TRAS 16,5 pulgadas, disponibles en anchuras de llantas variables.
Neumáticos :	Michelin DEL 17 pulgadas, TRAS 16,5 pulgadas.
Neumáticos :	DEL Michelin 17 pulgadas.
	TRAS Michelin 16,5 pulgadas. disponibles en slick, intermedios, lluvia y retallados.
Carburante :	Shell Racing Fuel.
Lubricante :	Shell Advance Ultra 4 20w60.

GR

Αποτελώντας μια θρυλική μάρκα, η οποία συχνά αποκαλείται από τους φανατικούς οπαδούς της η Ferrari των μοτοσικλετών, η Ducati γοητεύει έναν πολύ μεγάλο αριθμό ανθρώπων σε όλο το κόσμο. Για πρώτη φορά εδώ και τριάντα χρόνια, αλλά μετά από επιτυχίες δεκαπέντε ετών στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbike, η Ducati σηματοδοτεί το έτος 2003 με την είσοδό της στο MotoGP. Οι πιλότοι της Loris Capirossi και Troy Bayliss διαθέτουν ένα εντελώς νέο πρωτότυπο: την Desmosedici V4. Χάρη στην άφιξη της Ducati Corse, το παγκόσμιο πρωτάθλημα MotoGP παρουσιάζει καινούργιο ενδιαφέρον.

Οι μηχανικοί της Ducati Corse, οργάνωση που αποτελείται από 110 άτομα και καταλαμβάνει 3.850 τ.μ. στο εργοστάσιο της Ducati στη Μπολόνια, σε καμία περίπτωση δεν υποτιμούν τις ιαπωνικές, ιταλικές και βρετανικές ομάδες με τις οποίες έρχονται αντιμέτωποι σε αυτήν την ιδιαίτερα υψηλή κατηγορία. Η Desmosedici αποτελεί ένα μακρόπνοο σχέδιο το οποίο θα επιτρέψει στην Ducati να πειραματιστεί με νέες τεχνολογίες. Έτσι οι μέγιστες στροφές του κινητήρα της Desmosedici φθάνουν τις 18.000 σ.α.λ.. Πρόκειται για τις υψηλότερες στροφές που επιτυγχάνονται από ένα κινητήρα με σύστημα διανομής θετικού ελέγχου.

Κατά τις μελέτες, το σχεδιασμό και την ανάλυση των δεδομένων θα χρησιμοποιηθούν 16 λογισμικά σχεδιασμού που θα κινητοποιήσουν 24 θέσεις σχεδιασμού υποβοηθούμενου από υπολογιστή, 5 πιλότοι θα συμμετάσχουν στις δοκιμές αεροδυναμικής σήραγγας, 1000 ώρες δοκιμών των κινητήρων θα πραγματοποιηθούν σε πάγκο και τα πρωτότυπα θα καλύψουν 20.000 χμ. δοκιμών σε 10 διαφορετικές πίστες πριν τη Suzuka 2003!

Η DUCATI Desmosedici V4 είχε ήδη επιτύχει πολύ καλούς χρόνους κατά τις αγωνιστικές δοκιμές 2002/2003 και ήδη από το GP της Suzuka, πρώτο στην αγωνιστική περίοδο, ο Loris Capirossi ανέβηκε στο βάθρο.

Το τέλος αυτής της αγωνιστικής περιόδου του 2003, τον βρίσκει στην τέταρτη θέση του Πρωταθλήματος Οδηγών, ενώ ο Troy Bayliss είναι έκτος. Η Ducati είναι δεύτερη στο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών και το Team Ducati MotoGP είναι τρίτο στο Πρωτάθλημα των Ομάδων. Λαμπρά αποτελέσματα για μια δυναμική επιστροφή.

Τεχνικά Στοιχεία DUCATI DESMOSEDICI (GP ΚΑΤΑΛΟΝΙΑΣ)

Κινητήρας :	4χρονος 4κύλινδρος σε διάταξη V 90, υδρόψυκτος, διπλός εκκεντροφόρος επικεφαλής με κεφαλή με σύστημα διανομής θετικού ελέγχου, 4 βαλβίδες ανά κύλινδρο
Κυβισμός :	989 cm ³
Τροφοδοσία :	Έμμεσος ηλεκτρονικός ψεκασμός Magneti Marelli με δυνατότητα προγραμματισμού
Εξάτμιση :	νέο σύστημα Termignoni σύστημα 4 σε 2
Σύστημα μετάδοσης :	κιβώτιο έξι σχέσεων με δυνατότητα διαμόρφωσης, ξηρός συμπλέκτης πολλαπλών δίσκων, μετάδοση με αλυσίδα.
Ισχύς :	άνω των 220 ίππων στις 16000 στροφές
Μέγιστη ταχύτητα :	άνω των 320 χμ/ώρα
Σασί :	σωλήνες από χάλυβα, διεύθυνση, μεταξόνιο και ύψος οδήγησης με δυνατότητα ρύθμισης. Πίσω ψαλίδι από αλουμίνιο
Ανάρτηση :	Εμπρός ανεστραμμένα τηλεσκοπικά αμορτισέρ Öhlins 42 mm
	Πίσω αμορτισέρ Öhlins με δυνατότητα προρύθμισης
Εμπρός φρένο :	Brembo δύο δίσκων 305 mm από άνθρακα, σαγόνια 4 εμβόλων
Πίσω φρένο :	Brembo 1 δίσκου από ανοξείδωτο χάλυβα 220 mm, σαγόνια 2 εμβόλων
Τροχοί :	Εμπρός Marchesini 17 ιντσών και πίσω 16,5 ιντσών, διαθέσιμοι με ζάντες διαφορετικών διαστάσεων
Ελαστικά :	Εμπρός Michelin 17 ιντσών, πίσω 16,5 ιντσών,
Ελαστικά :	Εμπρός Michelin 17 ιντσών
	Πίσω Michelin 16,5 ιντσών
	διαθέσιμα σε slick, ενδιάμεσα, βροχής και αυλακωτά
Καύσιμο :	Shell Racing Fuel
Λιπαντικό :	Shell Advance Ultra 4 20w60
Ξηρό βάρος :	145 κιλά (κανονισμοί FIM)

I

Marchio leggendario, spesso denominata la Ferrari delle moto dai suoi fan. Ducati affascina un gran numero di persone ad essa appassionate nel mondo. Per la prima volta dopo trent'anni, ma dopo quindici anni di successi nel Mondial Superbike, Ducati segna l'anno 2003 con il suo arrivo nel MotoGP. I suoi piloti Loris Capirossi e Troy Bayliss beneficiano di un nuovissimo prototipo: la Desmosedici V4. Grazie all'arrivo di Ducati Corsa il campionato del mondo di MotoGP suscita un nuovo interesse.

Gli ingegneri di Ducati Corsa, organizzazione che riunisce 110 persone ed occupa 3.850 m² nella fabbrica Ducati a Bologna, non sottovalutano in nessun caso le equippe giapponesi, italiane e britanniche che essi affronteranno in questa categoria particolarmente rilevata. La Desmosedici è un progetto a lungo termine che permetterà a Ducati di sperimentare delle nuove tecnologie. Così il regime massimo del motore della Desmosedici è di 18.000 giri/min. E' il più elevato regime raggiunto da un motore a distribuzione desmodromica.

Gli studi, il design e l'analisi dei dati utilizzeranno 16 software di progettazione mobilitando 24 postazioni di progettazione assistita dal computer, 5 piloti parteciperanno ai test in galleria aerodinamica, saranno realizzate 1000 ore di test motori sul banco, ed i prototipi compiranno 20.000 Km di prova su 10 circuiti diversi prima del Suzuka 2003!

La DUCATI Desmosedici V4 aveva già stabilito degli ottimi tempi durante le prove invernali 2002/2003, e già dal GP di Suzuka, primo della stagione, Loris Capirossi saliva sul podio. Alla fine della stagione 2003, termina ai piedi del podio Campionato dei Piloti, e Troy Bayliss è sesto. Ducati è seconda nel Campionato dei Costruttori ed il Team Ducati MotoGP terzo classificato nel Campionato delle Equippe. Risultati scintillanti per un ritorno in gran forza.

Scheda tecnica DUCATI DESMOSEDICI (GP di CATALOGNA)

Motore :	4 tempi 4 cilindri a V a 90°, raffreddamento con liquido, doppio albero a camma in testa desmodromica, 4 valvole per cilindro
Cilindrata :	989 cm ³
Alimentazione :	iniezione elettronica indiretta Magneti Marelli programmabile
Scappamento :	nuovo sistema Termignoni sistema 4 in 2
Trasmissione :	cambio 6 velocità rapporti modulabili, frizione dischi multipli a secco, trasmissione con catena
Potenza :	più di 220 CV a 16000 giri
Velocità max. :	più di 320 km/h
Telaio :	in tubi d'acciaio, direzione, interasse e altezza di pilotaggio regolabili; braccio oscillante in alluminio.
Sospensioni :	ANT telescopiche invertite Öhlins 42mm
	POST Öhlins pre-regolabili
Freno ant. :	Brembo due dischi 305 mm in carbonio, ganasce 4 pistoni
Freno post. :	Brembo 1 disco acciaio inox 220mm, ganasce 2 pistoni
Ruote :	Marchesini ANT 17 pollici POST 16.5 pollici, disponibili in larghezza dei cerchioni variabile
Pneumatici :	Michelin ANT 17 pollici, POST 16.5 pollici,
Pneumatici :	ANT Michelin 17 pollici
	POST Michelin 16.5 pollici
	disponibili in slick, intermedi, pioggia e ritagliati
Carburante :	Shell Racing Fuel
Lubrificante :	Shell Advance Ultra 4 20w60
Peso "a secco" :	145 kg (regolamento FIM)

NL

Als legendarisch merk werkt Ducati, dat door de fans vaak als de Ferrari van de moto's bestempeld wordt, fascinerend voor een heleboel amateurs over de hele wereld. Voor het eerst sinds dertig jaar, maar na vijftien succesvolle jaren in de Mondial Superbike, zet Ducati het jaar 2003 in het teken van zijn komst in de MotoGP. De piloten Troy Bayliss en Loris Capirossi krijgen een volledig nieuw prototype ter beschikking: de Desmosedici V4. Met de komst van de Ducati Corse dit seizoen wint het wereldkampioenschap MotoGP opnieuw aan spankracht.

Het ingenieursteam van Ducati Corse, dat 110 personen omvat, onderschat in geen geval de Japanse, Italiaanse en Britse ploegen die het in deze bijzonder hoogstaande categorie zal ontmoeten. De Desmosedici is een project op lang termijn waardoor Ducati met nieuwe technologieën kan experimenteren. Zo ligt het maximale toerental van de motor van de Desmosedici op 18.000 opm. Dit is het hoogste toerental dat ooit bereikt werd door een motor met een desmodromische verdeling.

De studies, het design en de analyse van de gegevens zullen 16 ontwerpsoftwareprogramma's gebruiken en 24 computergestuurde ontwerpstations inpalmen, 5 piloten zullen meedoen aan de tests in de windtunnel, de motor zal 1000 uren draaien op een testbank en de prototypes zullen 20.000 km proefritten afgelegd hebben op 10 verschillende circuits vooraleer in Suzuka 2003 te starten!

De DUCATI Desmosedici V4 klokte reeds zeer goede tijden tijdens de wintertests in 2002/2003 en vanaf de GP van Suzuka, de eerste van het seizoen, klom Loris Capirossi al op het podium. Na afloop van het seizoen 2003 eindigt hij aan de voet van het podium voor het wereldkampioenschap voor Piloten en Troy Bayliss is zesde. Ducati is tweede in het kampioenschap van de Constructeurs en het Team Ducati MotoGP derde in het Teamkampioenschap. Verbluffende resultaten voor een daadkrachtige terugkeer.

Technische fiche DUCATI DESMOSEDICI (GP van CATALONIË)

Motor :	takt 4 cilinders in V met 90°, vloeistofgekoeld, dubbele nokkenas bovenaan met desmodromische kop, 4 kleppen per cilinder
Cilinderinhoud :	989 cm ³
Voeding :	elektronische en programmeerbare indirecte Magneti Marelli-inspuiting
Uitlaat :	nieuw systeem Termignoni 4-in-2-systeem
Overbrenging :	6-versnellingsbak met moduleerbare verhoudingen, droge koppeling met meervoudige schijven, kettingoverbrenging. meer dan 220 PK bij 16000 opm
Vermogen :	meer dan 320 km/u
Max. snelheid :	in staalbuis, sturing, regelbare stuurhoogte en wielbasis; wieldraagarm in aluminium
Chassis :	Vooraan omgekeerde telescopische Öhlins 42mm
Ophanging :	Achteraan vooraf regelbare Öhlins
Voorrem :	Brembo twee schijven 305 mm in koolstof, remblok met 4 zuigers
Achterrem :	Brembo 1 schijfrem in roestvrij staal 220mm, remblok 2 zuigers
Wielen :	Marchesini vooraan 17 duim en achteraan 16,5 duim, beschikbaar in verschillende velgbreedtes
Banden :	Michelin vooraan 17 duim, achteraan 16,5 duim,
Banden :	Vooraan Michelin 17 duim
Banden :	Achteraan Michelin 16,5 duim beschikbaar in slicks, intermediates, regenbanden en geprofileerde banden
Brandstof :	Shell Racing Fuel
Smeermiddel :	Shell Advance Ultra 4 20w60
"Leeg" gewicht :	145 kg (FIM-reglement)

P

Marca lendária, denominada a Ferrari das motos pelos seus fãs, a Ducati fascina um grande número de aficionados em todo o mundo. Pela primeira vez desde há trinta anos e após quinze anos de sucesso em Mundial de Superbike, a Ducati marca o ano de 2003 com a sua entrada em MotoGP. Os pilotos Loris Capirossi e Troy Bayliss beneficiam de um novo protótipo: a Desmosedici V4. Graças à entrada da Ducati Corse, o campeonato do mundo de MotoGP ganha um interesse renovado.

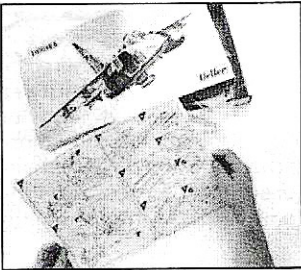
Os engenheiros da Ducati Corse, equipa composta por 110 pessoas, com as suas instalações de 3.850 m² na fábrica Ducati em Bolonha, não subestimam de forma alguma as equipas japonesas, italianas e britânicas com que se defrontam nessa categoria particularmente exigente. A Desmosedici é um projecto de longo prazo que permite à Ducati experimentar novas tecnologias. Assim, o regime máximo do motor da Desmosedici é de 18.000 rpm. É o mais elevado regime atingido por um motor de distribuição desmodrómica.

Os estudos, o design e a análise de dados utilizam 16 softwares de concepção que mobilizam 24 postos de concepção assistida por computador, 5 pilotos participam nos testes de sopragem, efectuam-se 1000 horas de testes de motores em banco e os protótipos realizam 20.000 Kms de ensaios em 10 circuitos diferentes antes de participar no Grande Prémio de Suzuka 2003! Já nos ensaios efectuados no Inverno 2002/2003, a DUCATI Desmosedici V4 tinha realizado óptimos tempos e no GP de Suzuka, primeiro da temporada, Loris Capirossi subia para o pódio.

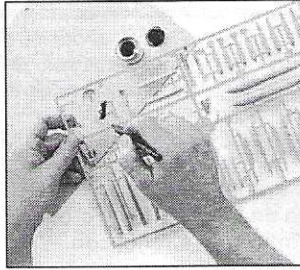
O final da temporada 2003, sobe para o pódio do Campeonato dos Pilotos e Troy Bayliss acaba no sexto lugar. A Ducati termina em segundo lugar do Campeonato dos Constructores e o Team Ducati MotoGP, terceiro do Campeonato de Equipas. Resultados estrondosos para um retorno em força.

Ficha técnica DUCATI DESMOSEDICI (GP da CATALUNHA)

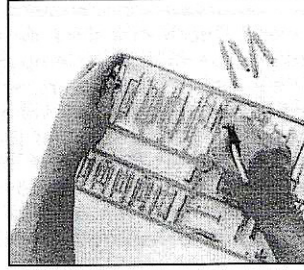
Motor :	4 tempos 4 cilindros em V a 90°, arrefecimento por líquido, dupla árvore de came à cabeça desmodrómica, 4 válvulas por cilindro
Cilindrada :	989 cm ³
Alimentação :	injecção indirecta electrónica Magneti Marelli programável
Escape :	novo sistema Termignoni sistema 4 em 2
Transmissão :	caixa de 6 velocidades relações moduláveis, embraiagem a seco discos múltiplos, transmissão por corrente.
Potência :	mais de 220 CV às 16000 rpm
Velocidade máxima :	mais de 320 km/h
Chassis :	em tubos de aço, direcção, distância entre-eixos e altura de pilotagem reguláveis; braço oscilante em alumínio
Suspensão :	Dianteira telescópica invertida Öhlins 42mm
Travão dianteiro :	Traseira Öhlins pré-regulável
Travão traseiro :	Brembo dois discos de 305 mm em carbono, pinças de 4 pistões
Rodas :	Brembo 1 disco de aço inox 220 mm, pinça de 2 pistões
Pneus :	Marchesini Dianteiras 17 polegadas e traseiras 16,5 polegadas, disponíveis com jantes de largura variável.
Pneus :	Michelin dianteiros 17 polegadas, traseiros 16,5 polegadas
Pneus :	Dianteiros Michelin 17 polegadas
Pneus :	Traseiros Michelin 16,5 polegadas disponíveis em slick, intermédios, chuva e recortados
Combustível :	Shell Racing Fuel
Lubrificante :	Shell Advance Ultra 4 20w60
Peso "em seco" :	145 kg (regulamento FIM)



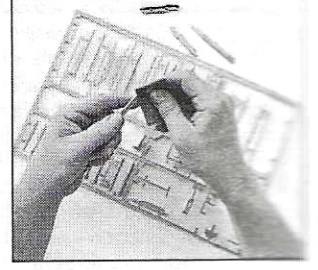
- (F) Lire attentivement les instructions de la notice.
- (GB) Read the instruction manual with care.
- (D) Lesen Sie die Anweisungen sorgfältig durch.
- (E) Leer atentamente las instrucciones del folio.
- (DK) Læs omhyggeligt brugsanvisningen.
- (SF) Lue tarkasti käyttöohjeet.
- (I) Leggere attentamente le istruzioni d'uso.
- (NL) Lees de gebruikshandleiding aandachtig door.
- (P) Ler atentamente as instruções do folheto.
- (N) Les bruksanvisningen nøye.
- (SF) Lå noga igenom instruktionsnotisen.
- (GR) Διαβάστε προσεκτικά τό φυλλάο οδηγίων.



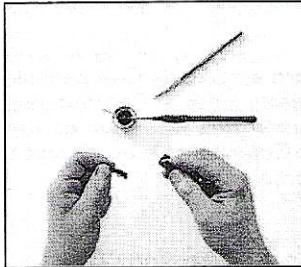
- (F) Peindre les petites pièces sur leur support.
- (GB) Paint the small parts on their support.
- (D) Streichen Sie die kleinen Teile auf deren Halterung an.
- (E) Pintar las pequeñas piezas sobre su soporte.
- (DK) Mal de små dele på deres holder.
- (SF) Maalaa pienet osat alustallaan.
- (I) Verniciare i pezzi piccoli dopo averli posti sul supporto relativo.
- (NL) Schilder de kleine onderdelen in het raamwerk.
- (P) Pintar as pequenas peças sobre o suporte.
- (N) Mal de små delene uten å losne dem fra underlaget.
- (S) Måla smådelarna på stativet innan Du tar loss dem.
- (GR) Βάψτε τα μικρά τεμάχια στο στήριγμά τους.



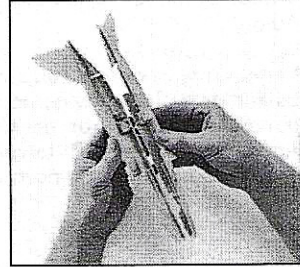
- (F) Détacher les pièces selon l'ordre de montage.
- (GB) Detach the parts in the order of assembly.
- (D) Lösen Sie die Teile in Montagereihenfolge.
- (E) Desprender las piezas según el orden de montaje.
- (DK) Losn delene i montage rækfølgen.
- (SF) Irrota osat kokoomiskirje styksessä.
- (I) Staccare i pezzi secondo l'ordine di montaggio.
- (NL) Maak de onderdelen los volgens de montagevolgorde.
- (P) Desencaixar as peças respeitando a ordem de montagem.
- (N) Lösne delene i overensstemmelse med rekkefølgen for monteringen.
- (S) Lösgr delarna i monteringsordning.
- (GR) Αποσπάστε τα τεμάχια ακολουθώντας τη σειρά με την οποία πρέπει να συναρμολογηθούν.



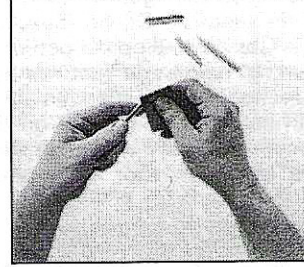
- (F) Poncer les points d'attache.
- (GB) Sand the attaching points.
- (D) Schleifen Sie die Befestigungsstellen.
- (E) Alisar los puntos de ajuste.
- (DK) Slib fastgørelsespunkterne.
- (SF) Hio kiinnityskärjet.
- (I) Levigare i punti di attacco.
- (NL) Schuur de hechtvlakken.
- (P) Polir os pontos de encaixe.
- (N) Puss festepunktene.
- (S) Sandpappra fästpunkterna.
- (GR) Τρίψτε τα σημεία σύνδεσης.



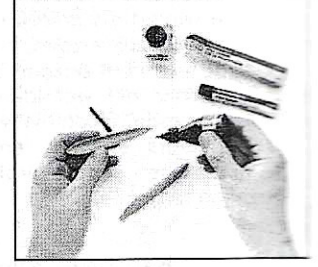
- (F) Retoucher les points d'attache des pièces déjà peintes.
- (GB) Touch up the attaching points of painted parts.
- (D) Streichen Sie die Befestigungspunkte der bereits angestrichenen Teile nach.
- (E) Retocar los puntos de ajuste de las piezas ya pintadas.
- (DK) Afruds fastgørelsespunkterne på de malede dele.
- (SF) Käsittile uudelleen jo maalattujen osien kiinnityskärjet.
- (I) Ritoccare i punti d'attacco dei pezzi gi verniciati.
- (NL) Werk de hechtvlakken van de reeds geschilderde delen bij.
- (P) Retocar os pontos de encaixe das peças já pintadas.
- (N) Frisk opp malingen på fe stepunktene til deler som alla rede er malt.
- (S) Bättra på fästpunkterna på de redan målade delarna.
- (GR) Ρετουσαίτε τα σημεία σύνδεσης των τεμαχίων που έχουν βαφεί.



- (F) Simuler l'assemblage.
- (GB) Simulate the assembly.
- (D) Simulieren Sie die Montage.
- (E) Simulare un ensamblaje.
- (DK) Simuler samlingen.
- (SF) Asettele osat kohdakkain.
- (I) Simulare l'assiemeaggio.
- (NL) Pas, alvorens te lijmen.
- (P) Simular a motagem.
- (N) Foreta en prøvemontering.
- (S) Simulera monteringen.
- (GR) Κάντε μία πρόβα συναρμολόγησης.



- (F) Poncer la peinture ou le chrome avant d'appliquer la colle.
- (GB) Rub down the chromium paint before applying the glue.
- (D) Schmiereln Sie die Farbe oder den Chrom, bevor Sie den Kleber auftragen.
- (E) Lijar la pintura o el cromo antes de aplicar la cola.
- (DK) Lak eller krom slibes, inden limen påføres.
- (SF) lo maali tai kromattu pinta ennen kuin levität liiman.
- (I) Levigare la vernice o la parte cromata prima di applicare la colla.
- (NL) Verf of chroom eerste schuren alvorens de lijm operation te brengen.
- (P) Lixar a pintura ou o cromo antes de aplicar a cola.
- (N) Slip malingen eller kromlaget for du påfører limet.
- (S) Putsa lacken eller kromen innan limmet läggs på.
- (GR) Τρίψτε τη βαφή ή το χρώμο πριν βάλετε την κόλλα.



- (F) Utiliser la colle avec parcimonie.
- (GB) Use glue sparingly.
- (D) Tragen Sie den Kleber stellenweise auf.
- (E) Utilizar la cola con moderación.
- (DK) Anvend moderate mængder lim.
- (SF) Käytä liimaa säästeliäästi.
- (I) Utilizzare la colla con parsimonia.
- (NL) Maak spaarsaam gebruik van de lijm.
- (P) Utilizar a cola com moderação.
- (N) Vær nøysom med limet.
- (S) Använd klistret sparsamt.
- (GR) Χρησιμοποιήστε μικρή ποσότητα κόλλα.



11
Argent
Silver
Silber



16
Or
Gold
Gold



19
Rouge vif brillant
Gloss bright red
Glänzend-Hellrot



21
Noir brillant
Gloss black
Glänzend-Schwarz



22
Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss



87
Gris acier mat
Matt steel grey
Matt-Stahlgrau

$$M1 = \begin{matrix} \text{drop} & \text{drop} & \text{drop} & \text{drop} \\ + & & & \\ 11 & & & 16 \end{matrix}$$

M1
Or pâle
Pale gold
Blassgold

$$M2 = \begin{matrix} \text{drop} & \text{drop} \\ + & \\ 11 & 87 \end{matrix}$$

M2
Gris métallique
Gunmetal
Metallgrau

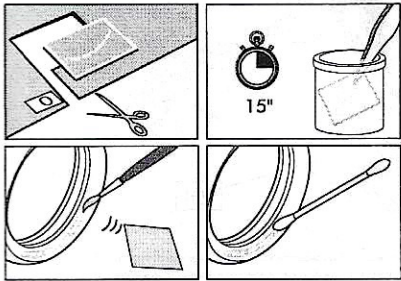
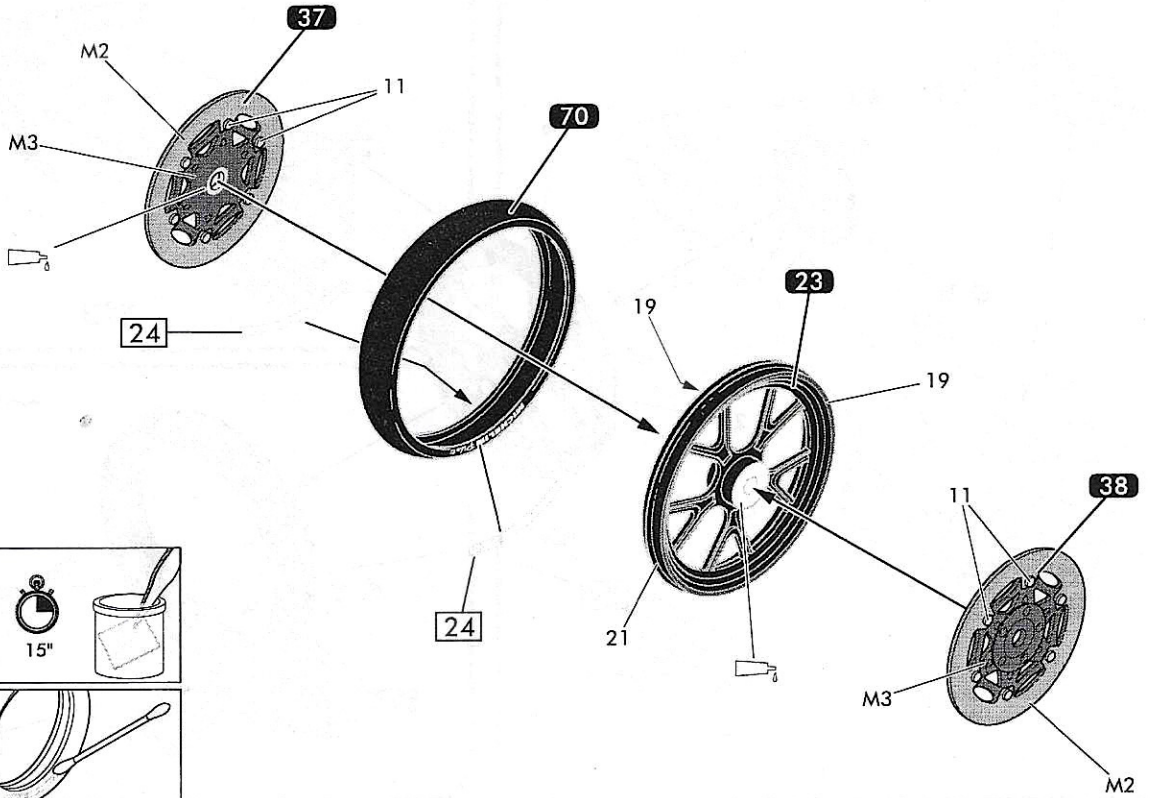
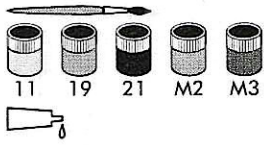
$$M3 = \begin{matrix} \text{drop} & \text{drop} & \text{drop} \\ + & & \\ 11 & & 21 \end{matrix}$$

M3
Acier
Steel
Stahl

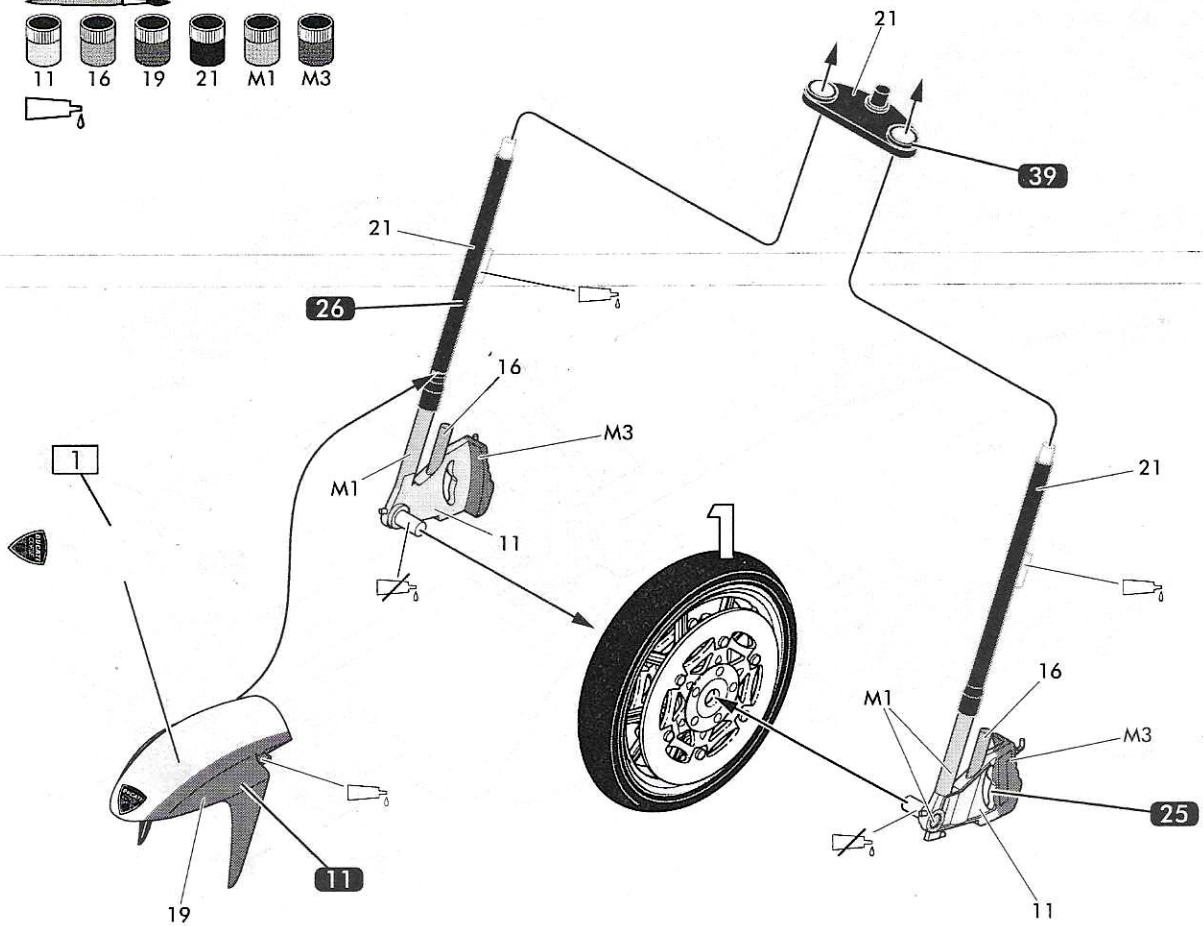
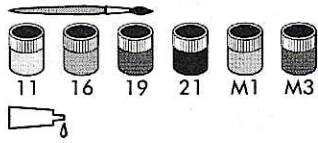
$$M4 = \begin{matrix} \text{drop} & \text{drop} & \text{drop} & \text{drop} \\ + & & & \\ 11 & & & 21 \end{matrix}$$

M4
Aluminium
Aluminium
Aluminium

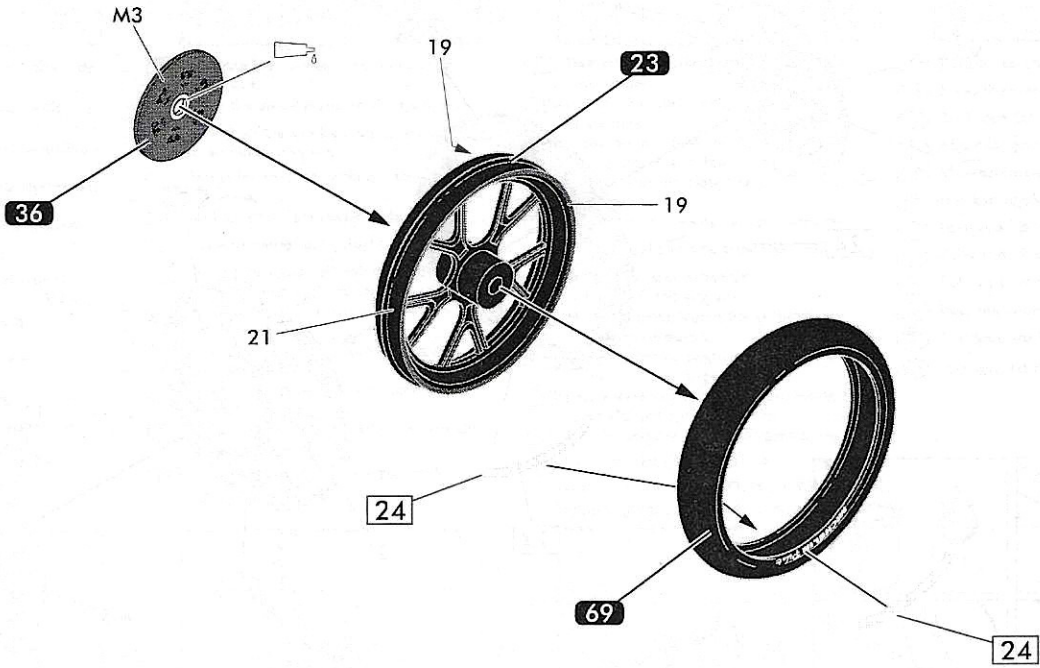
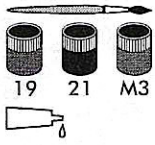
1



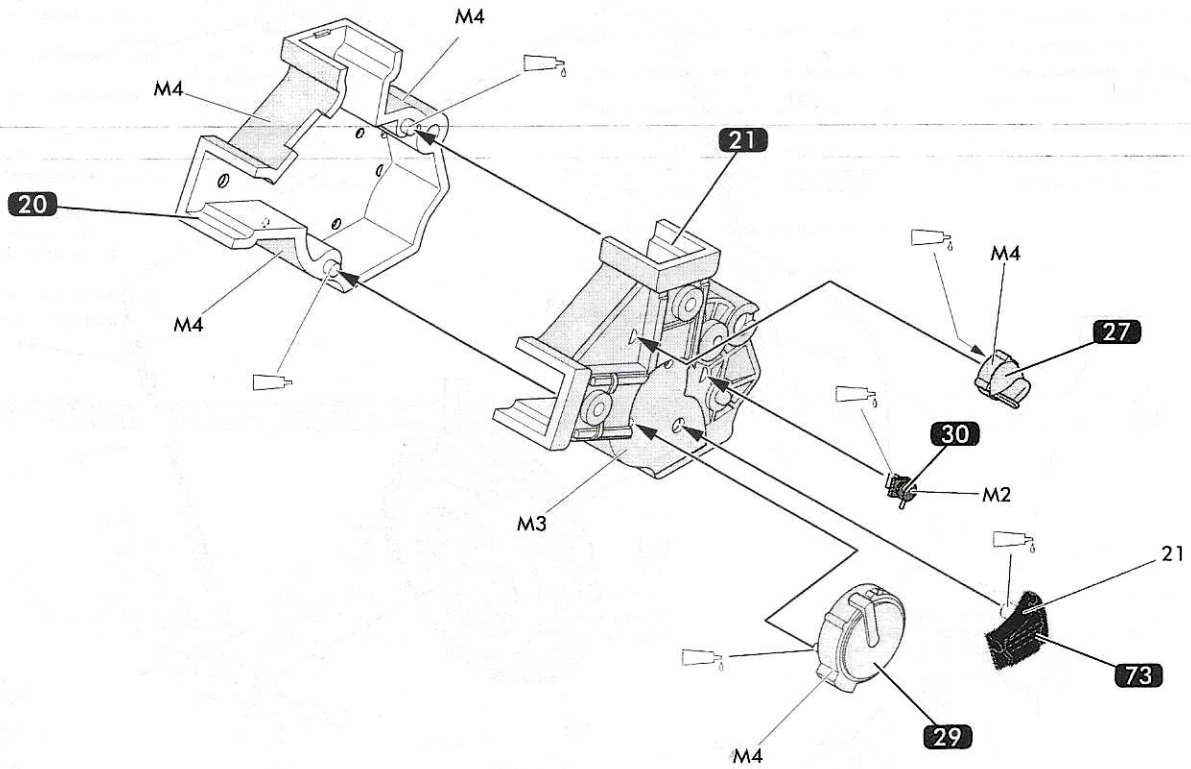
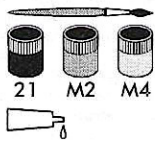
2



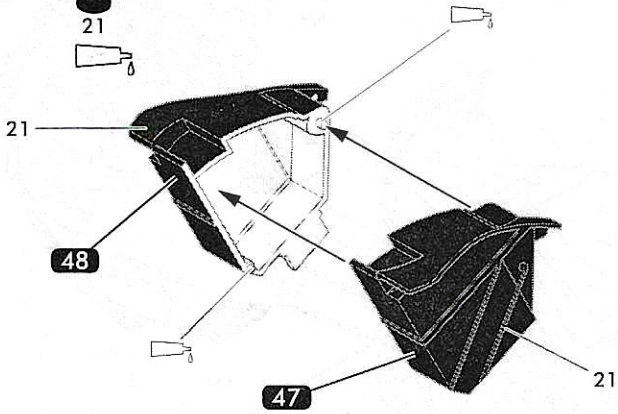
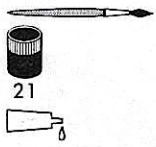
3



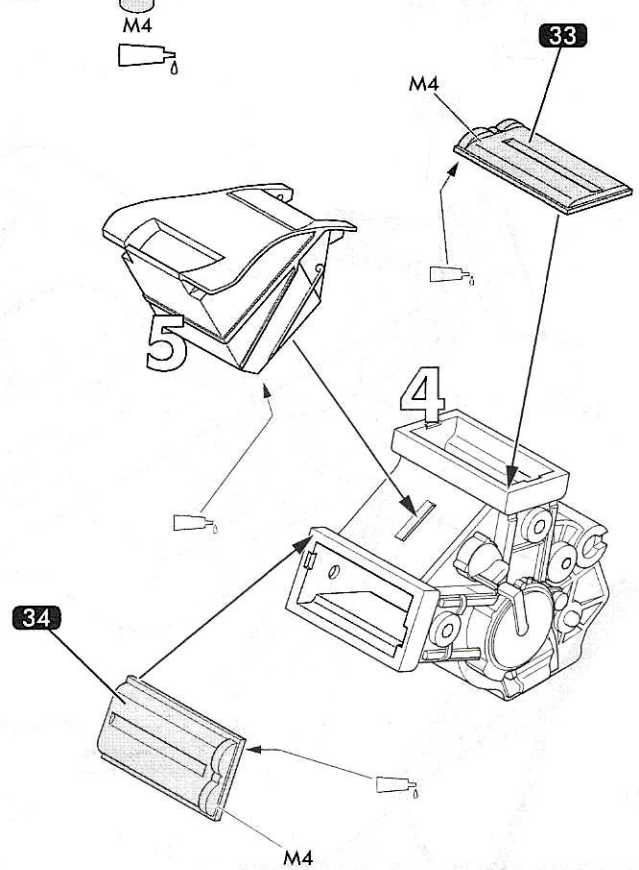
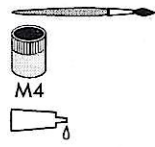
4



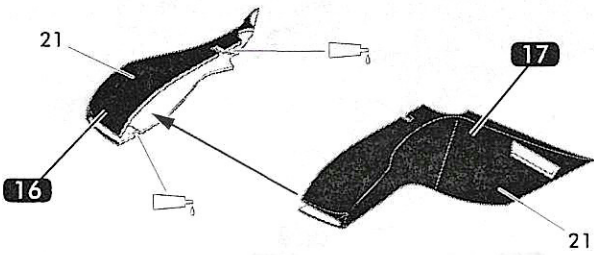
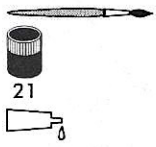
5



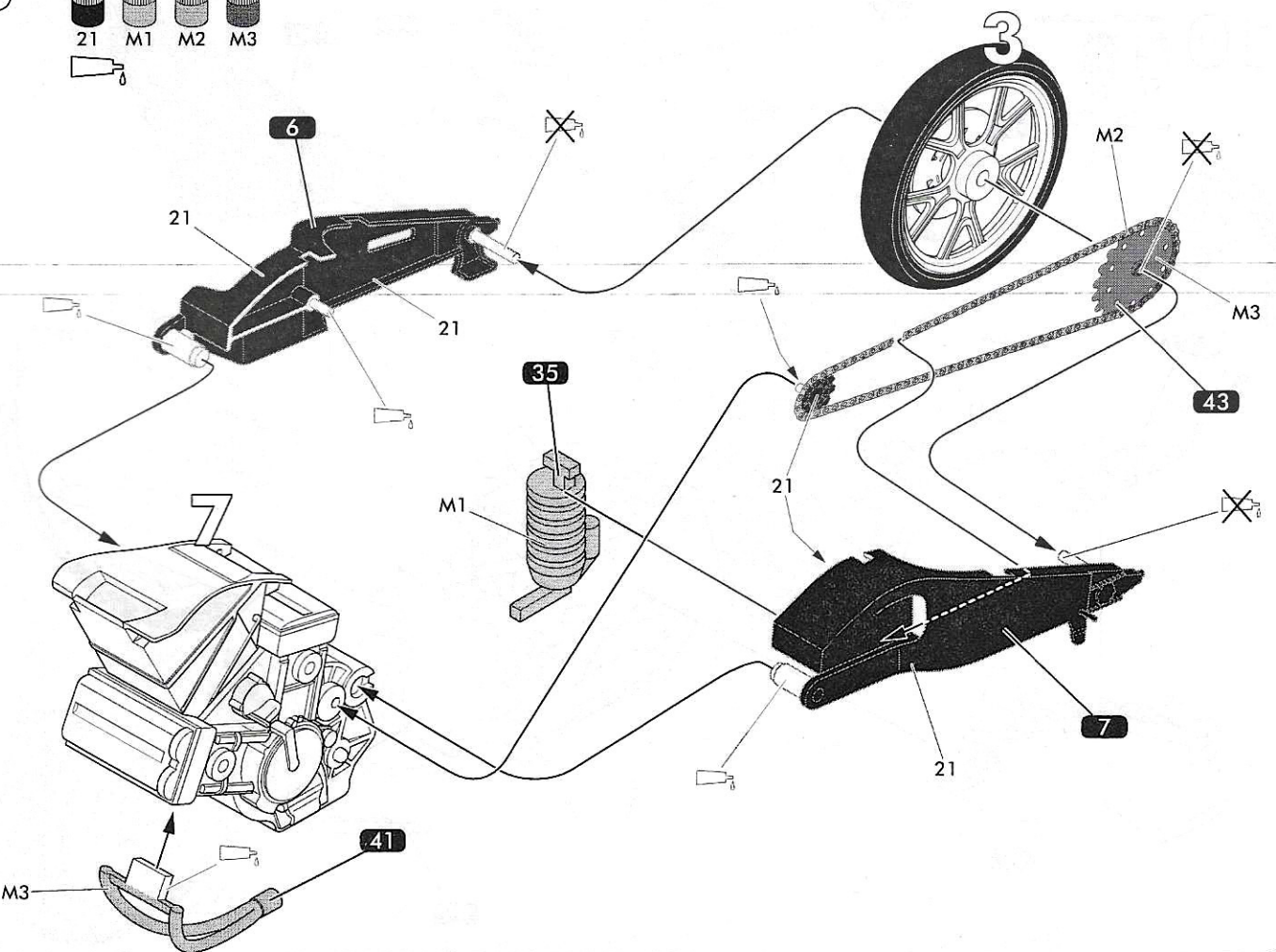
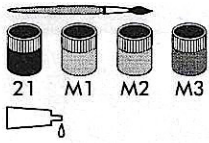
7



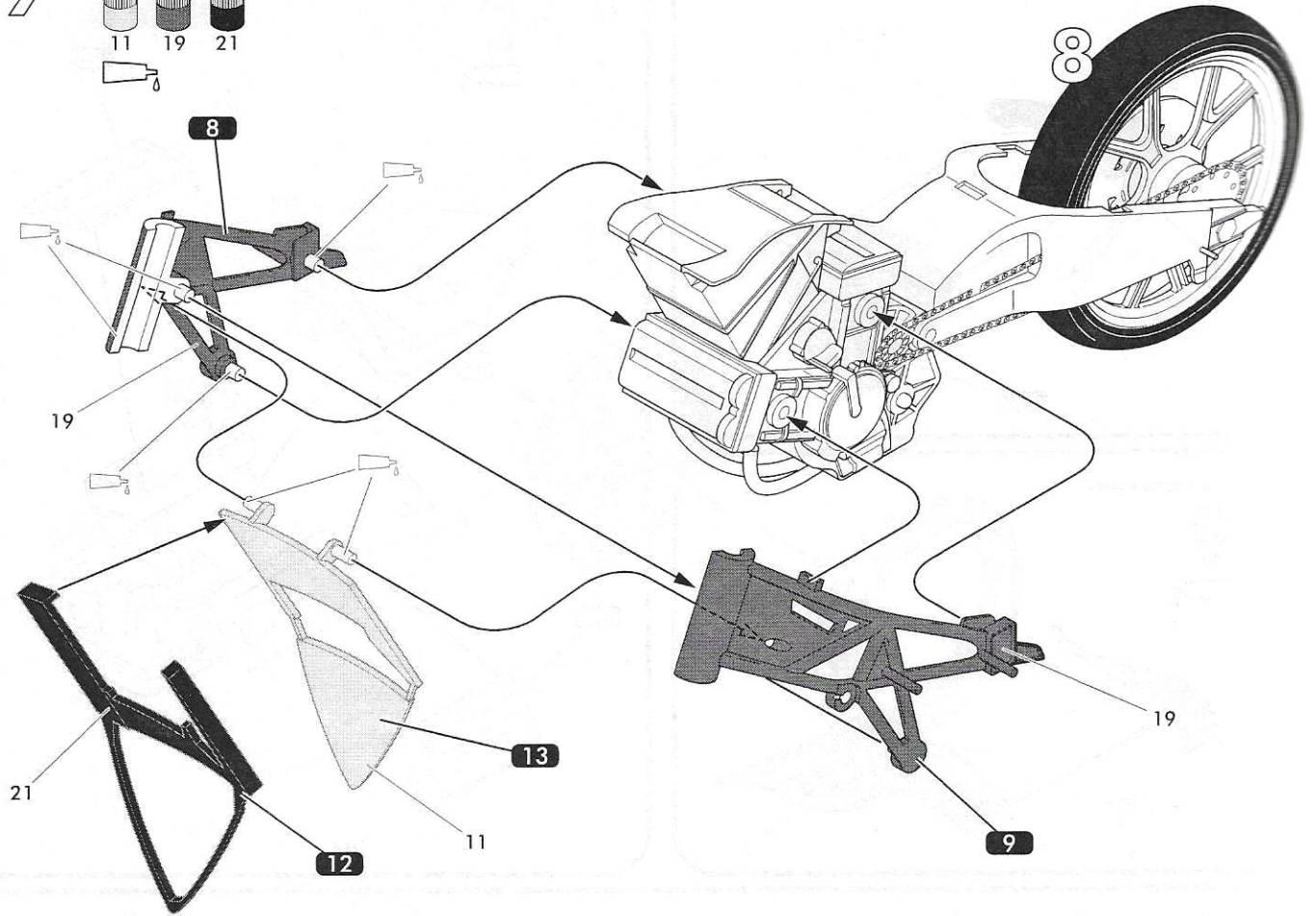
6



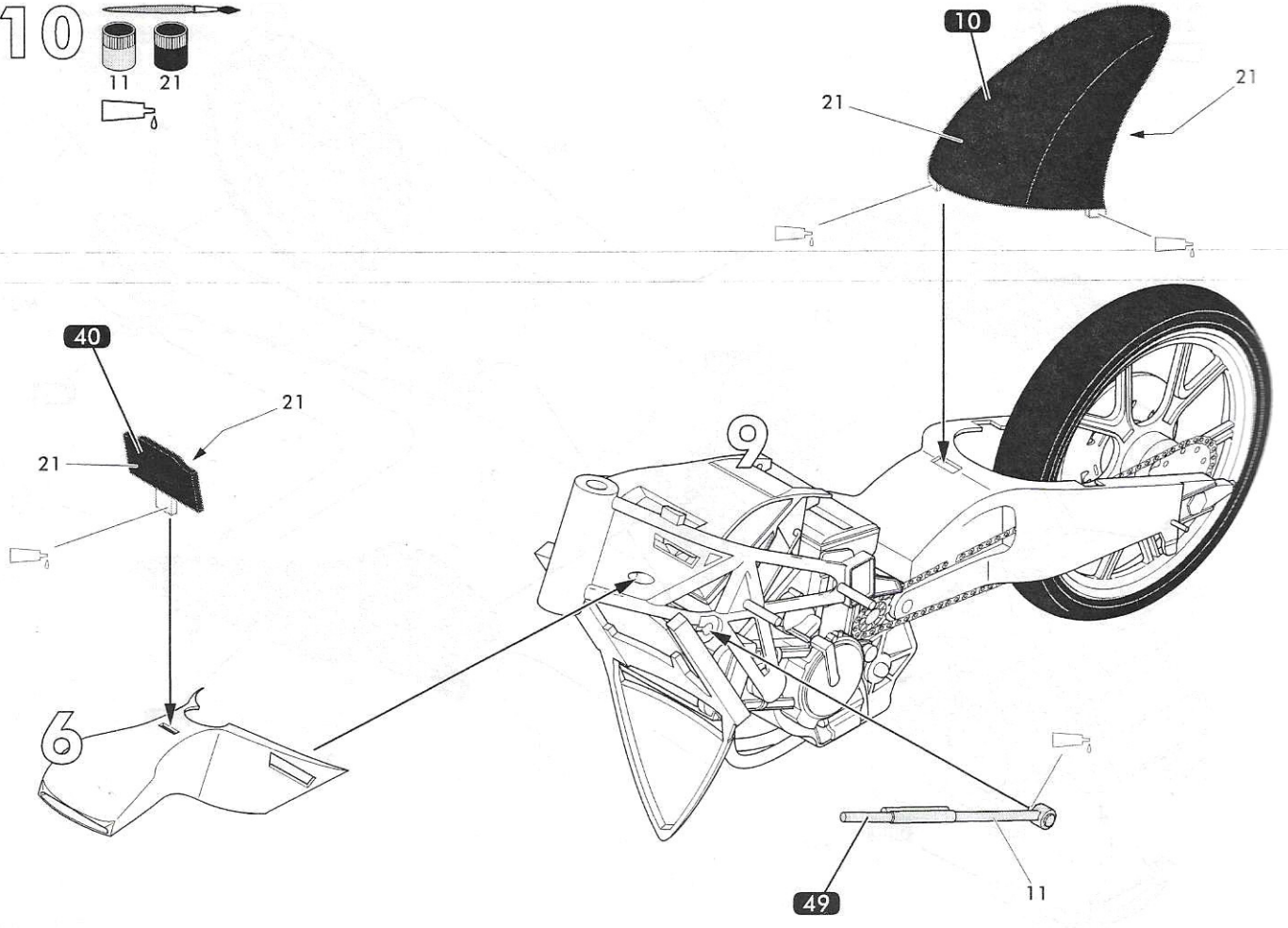
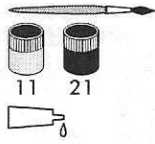
8



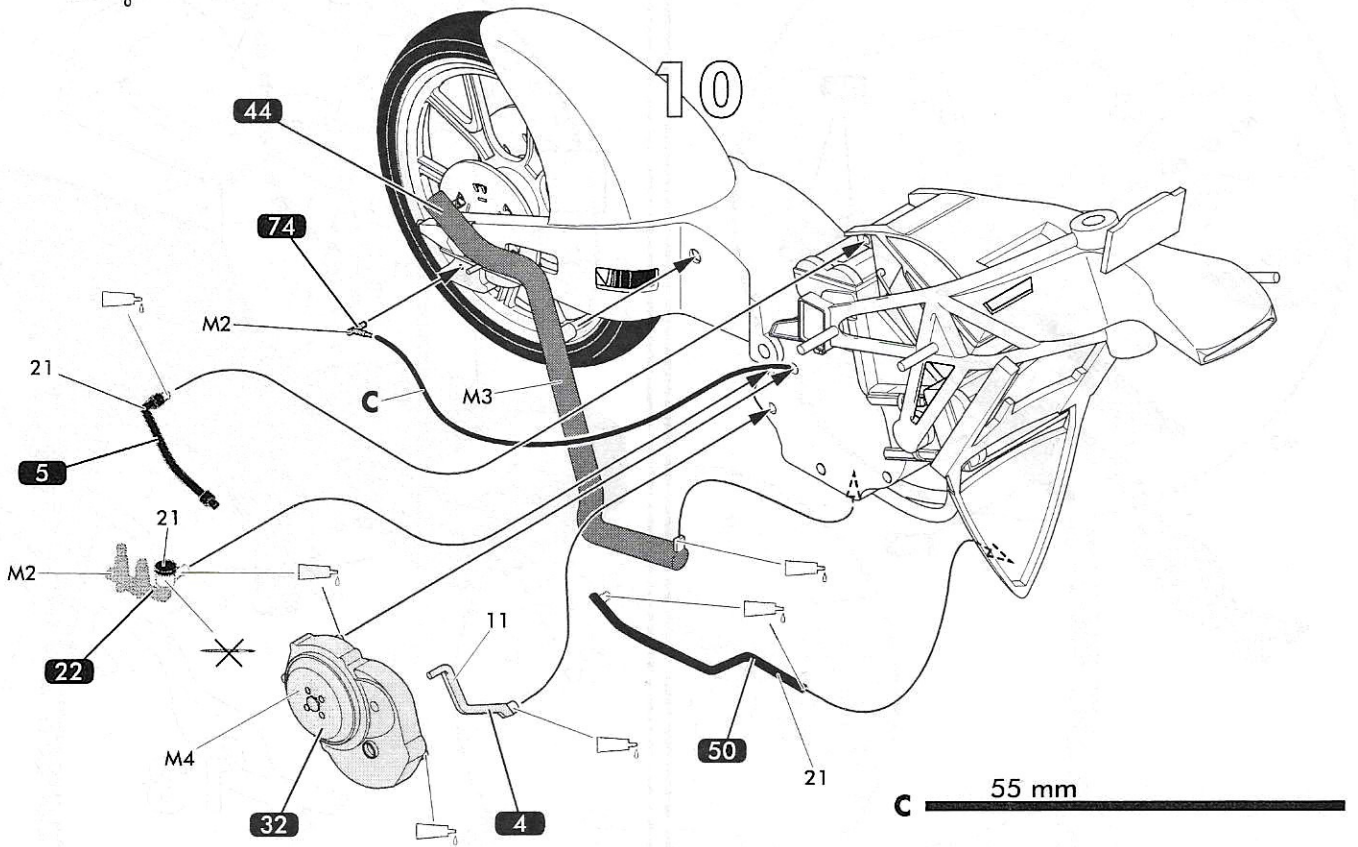
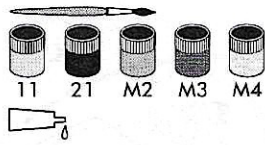
9



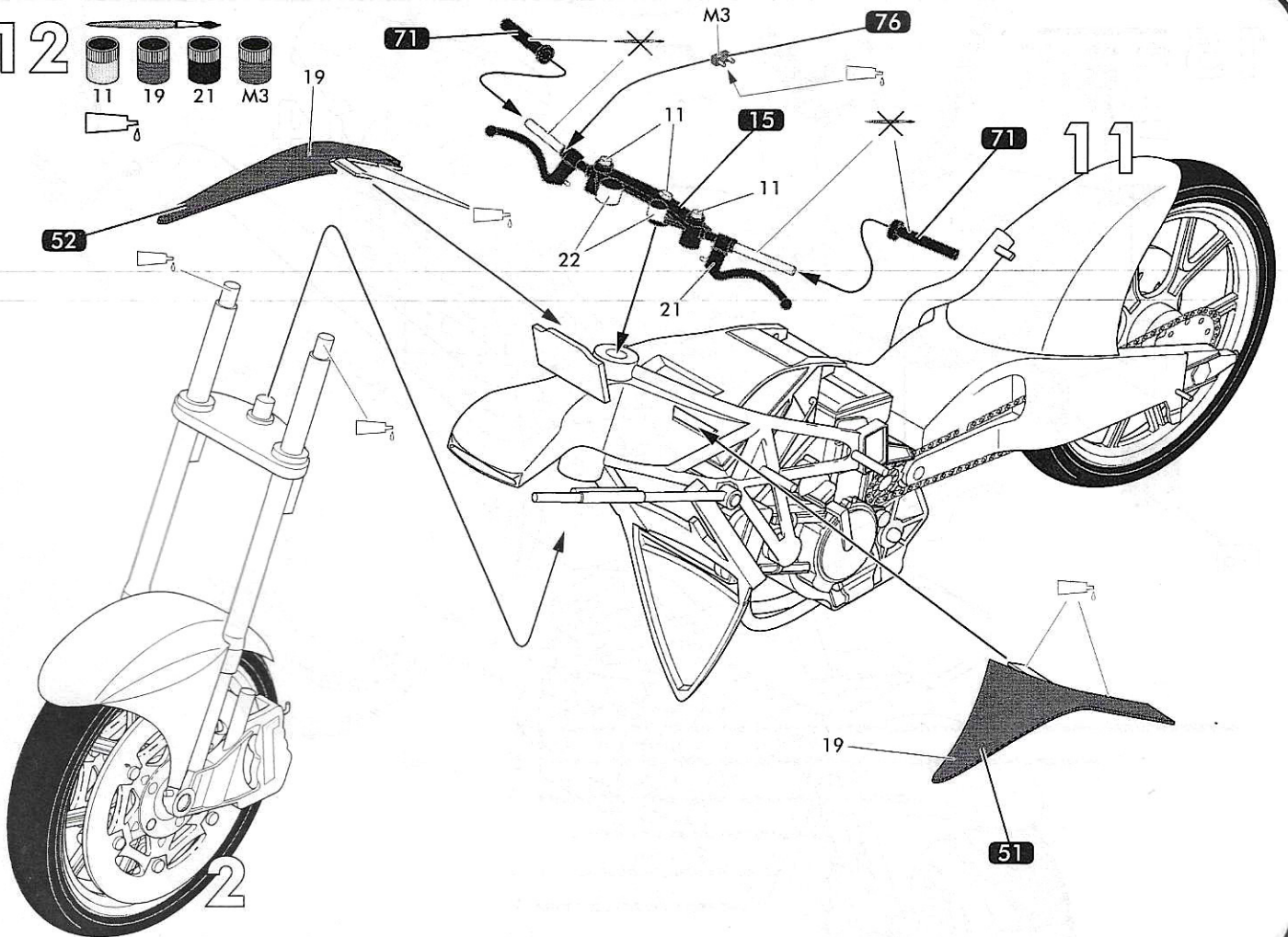
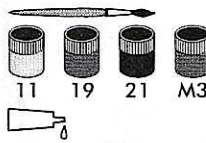
10



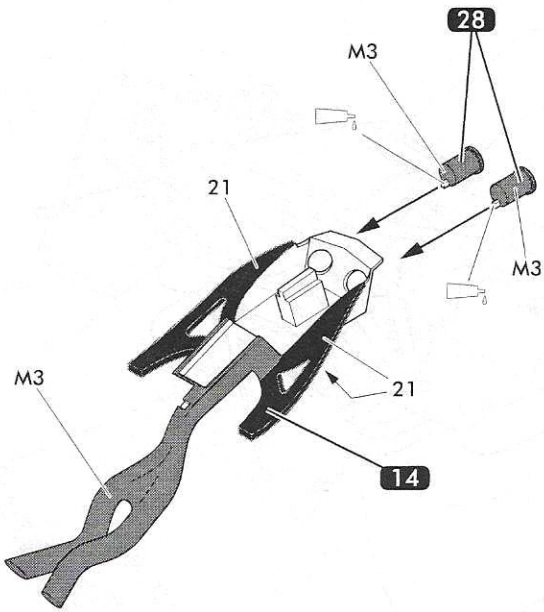
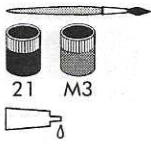
11



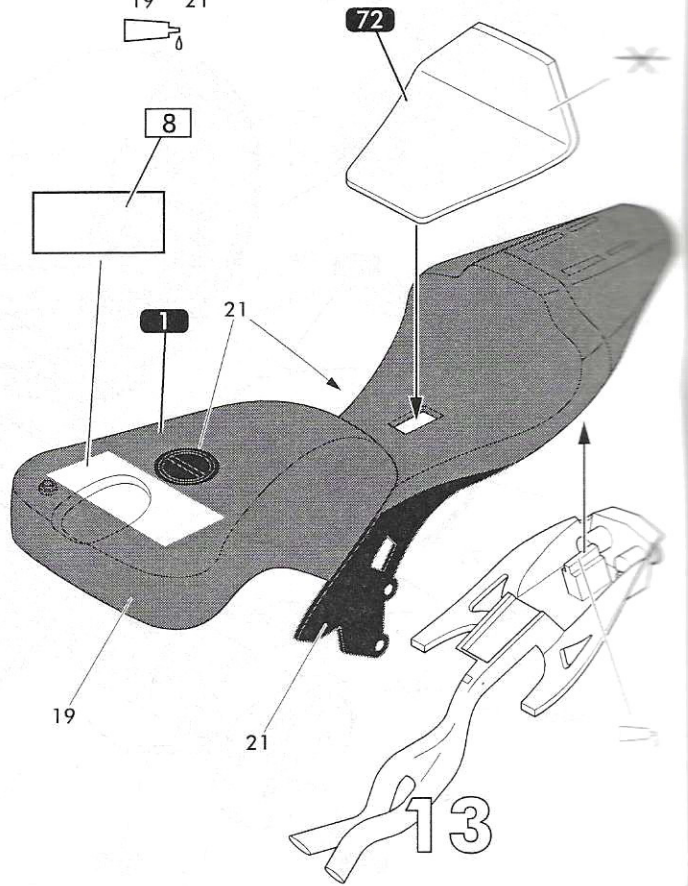
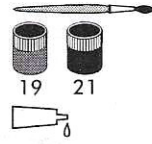
12



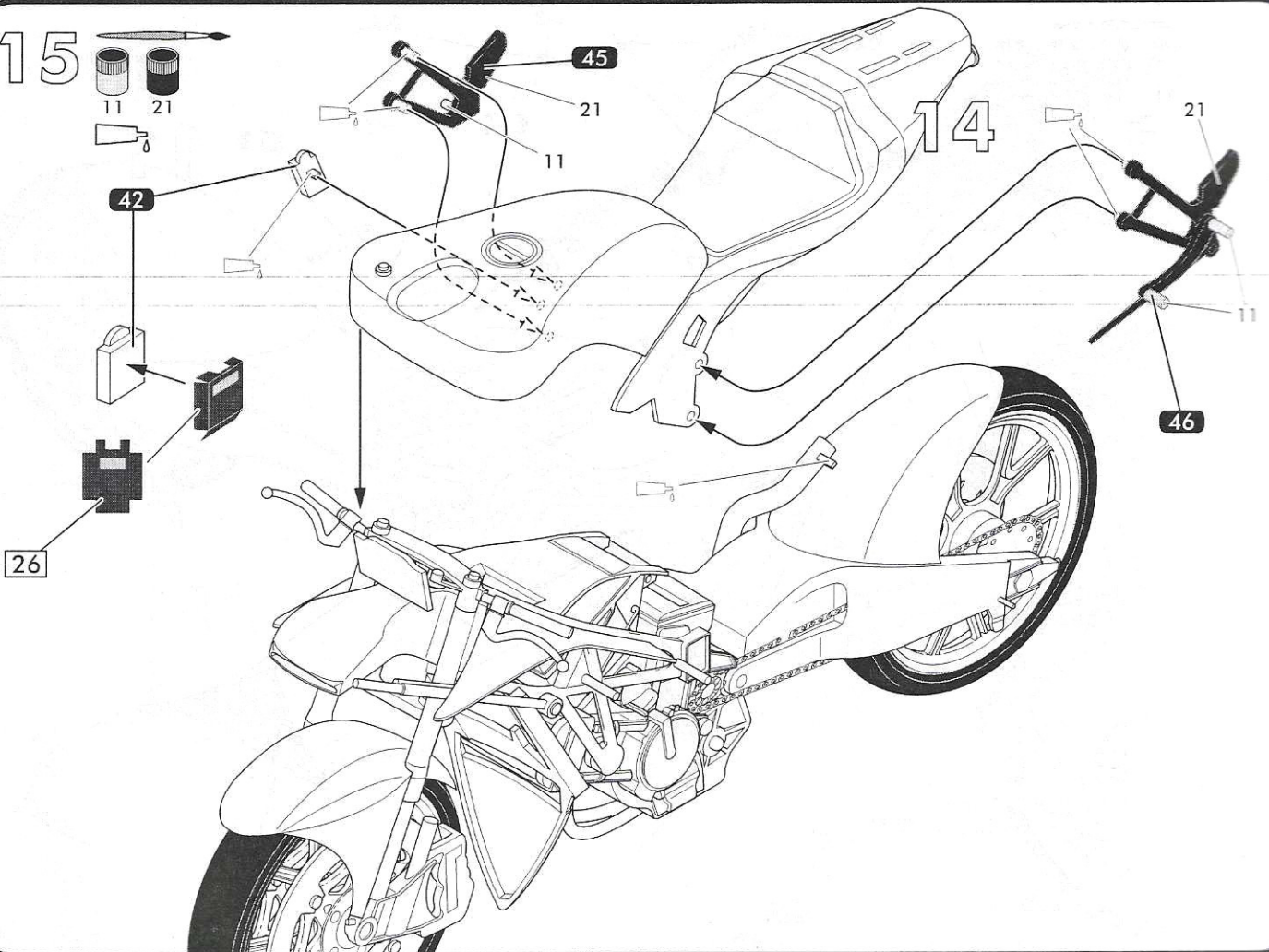
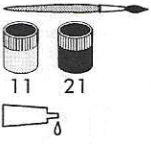
13



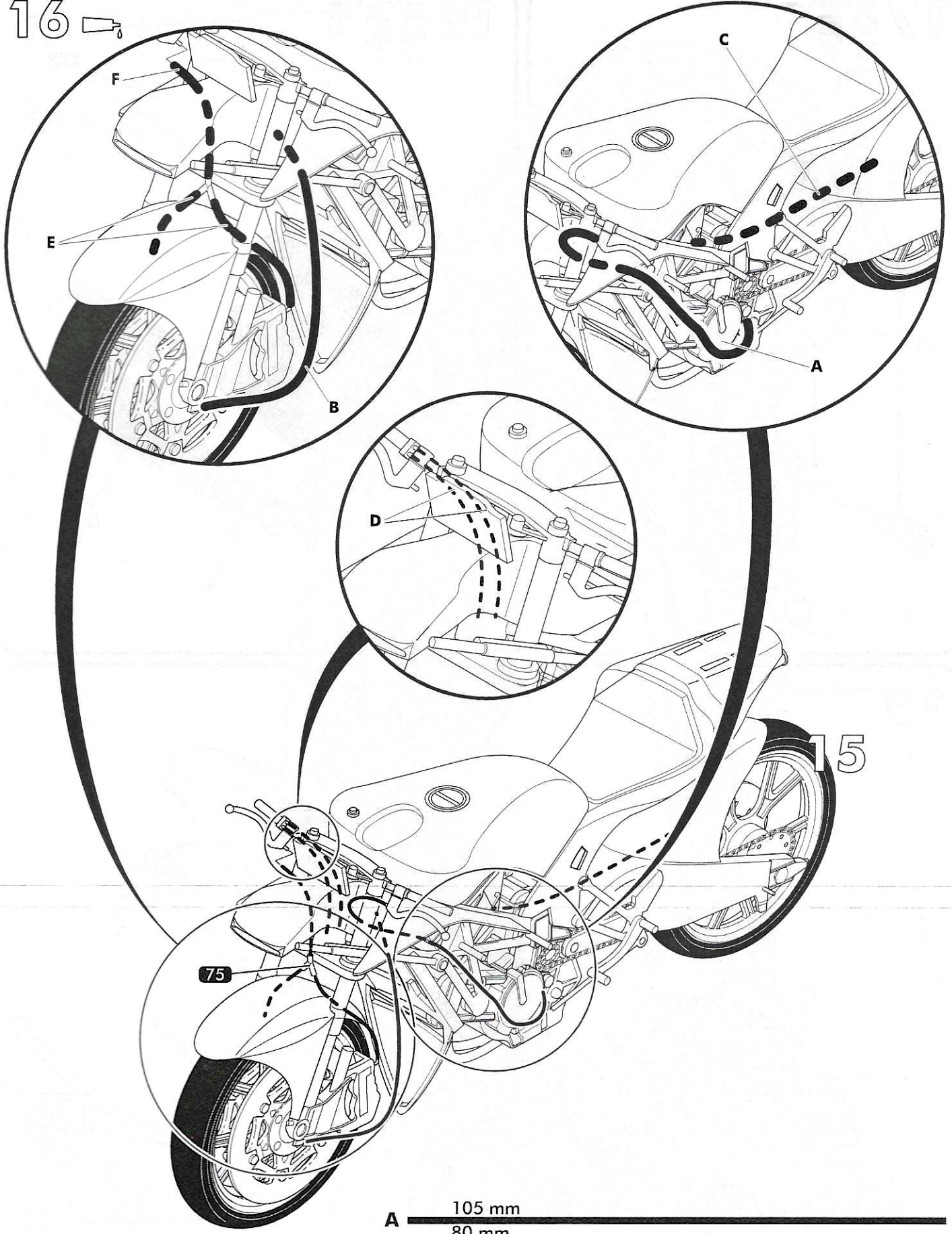
14




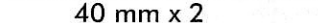
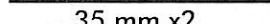



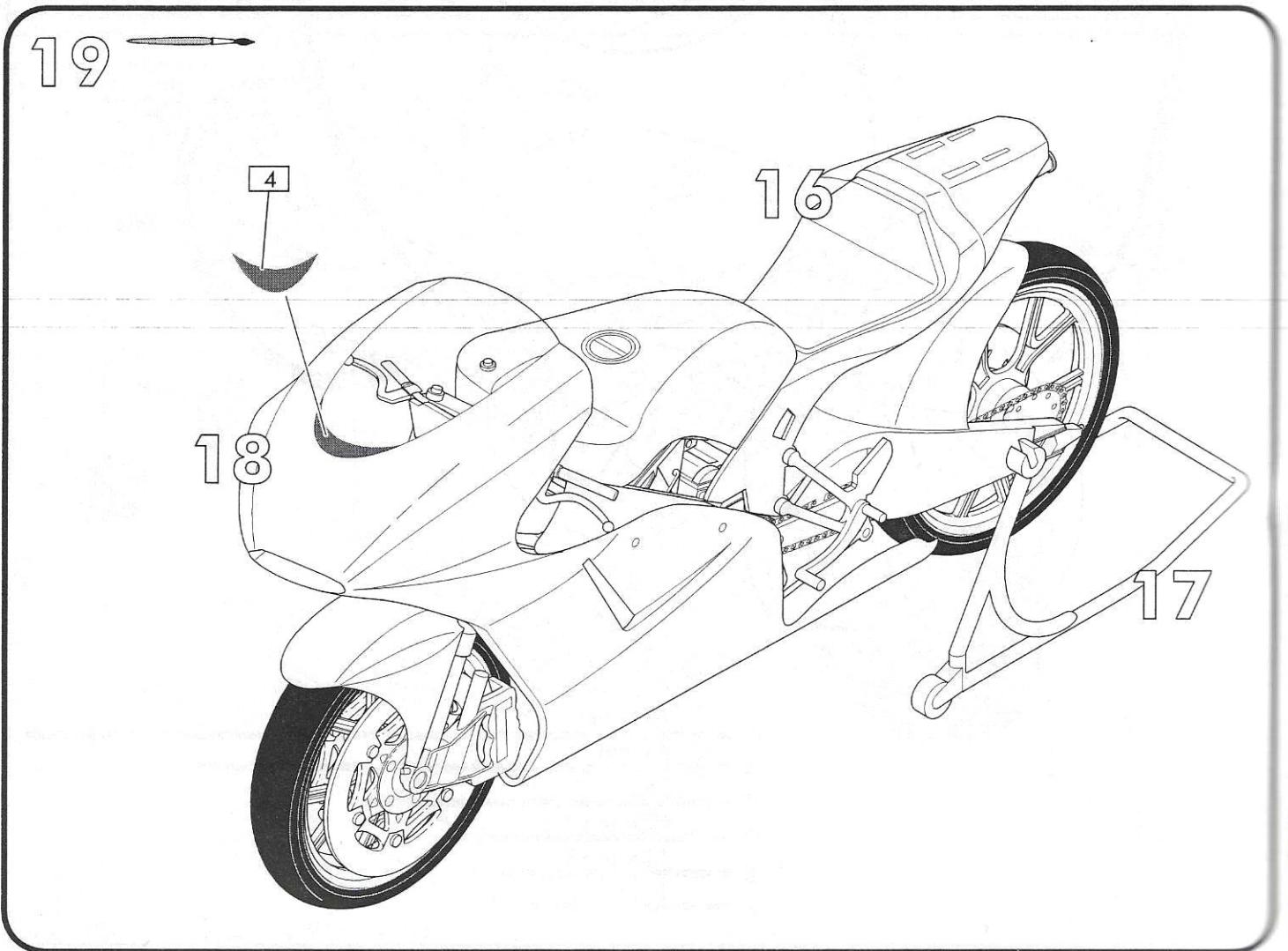
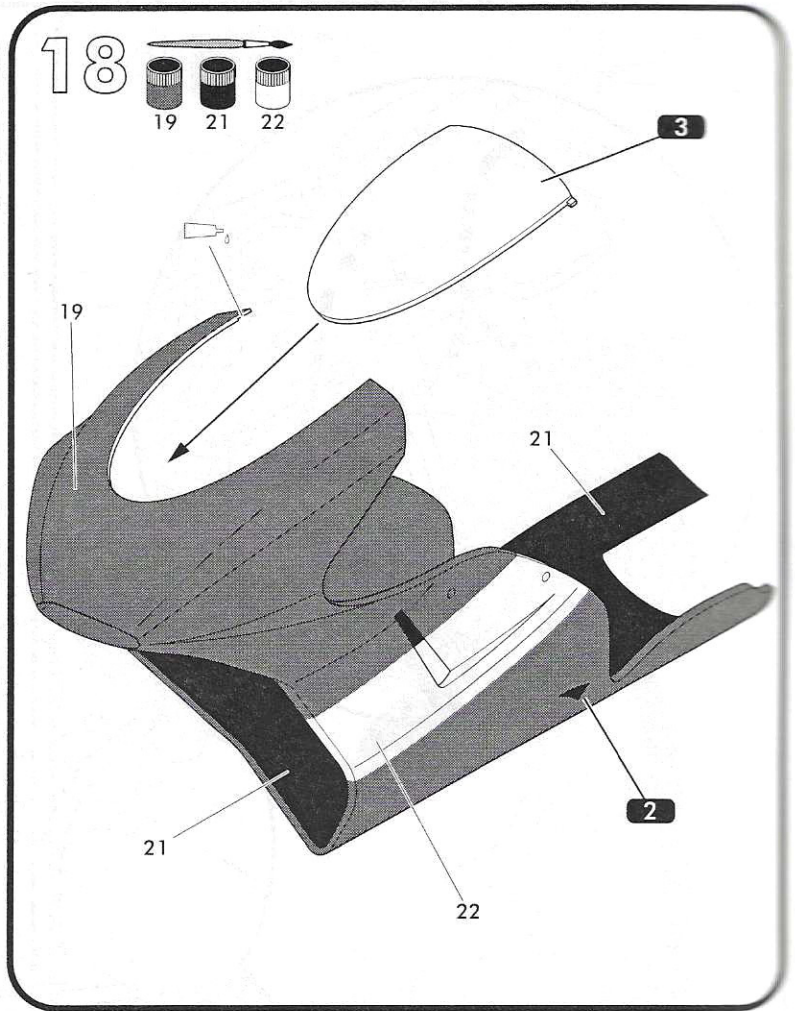
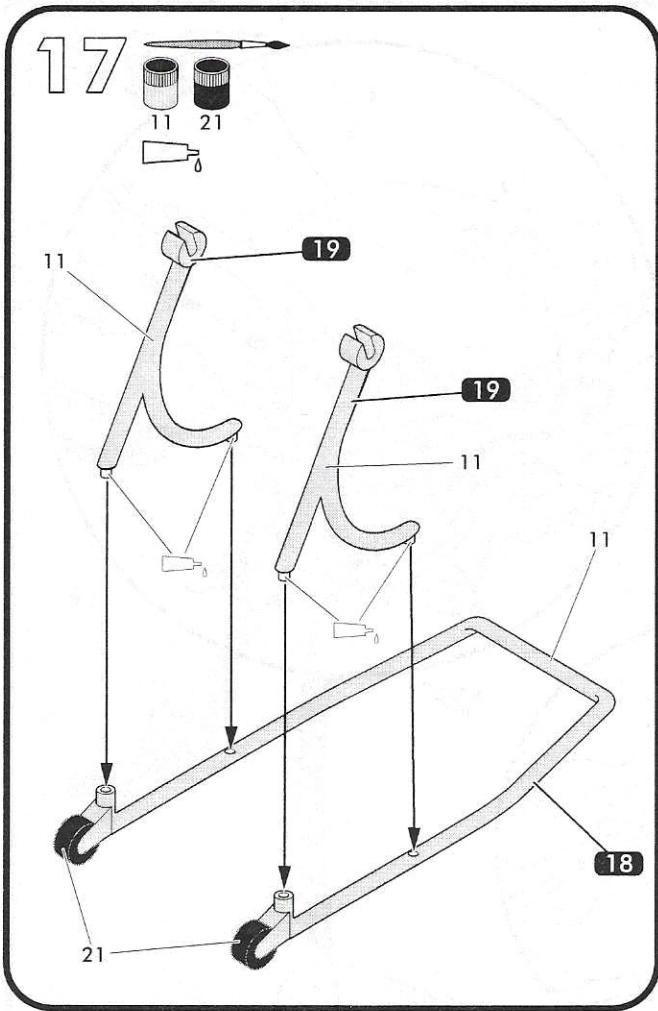
15



16 



- A  105 mm
- B  80 mm
- C  55 mm
- D  40 mm x 2
- E  35 mm x 2
- F  30 mm



20

