

Museo Ducati – Moottoripyöräilyn, teollisen muotoilun, insinööritaidon, brändirakennuksen ja yrityserinnön risteyksessä

Maiju Wuokko¹

Harmaat, laatikkomaiset tehdasrakennukset Bolognan Borgo Panigalen kaupunginosassa kätkevät monen moottoripyöräharrastajan silmissä sisäänsä palan punaista paratiisia. Täällä sijaitsee italialaisen moottoripyörävalmistaja Ducatin² pääkonttori ja tehdas, jonka yhteydessä on vuodesta 1998 alkaen toiminut myös Museo Ducati.

Ducati-museo esittelee monipuolisesti paitsi Ducatin moottoripyörien teknisten ja muotoilullisten ominaisuuksien kehitystä ajan saatossa, myös yrityksen vaiheita, sen pyörien menestystä kilparadoilla, tärkeimpiä suunnittelijoita, kilpakuskeja ja moottoripyöräilyn yleistä kulttuurihistoriaa.

Pari vuotta sitten uusittu museo tarjoaa visuaalisesti näyttävän ja informaatioarvoltaan rikkaan elämyksen. Se on malliesimerkki yrityserinnön taidokkaasta hyödyntämisestä brändirakennuksen välineenä. Tyylikäs, ilmava ja harkittu näytteillepano tuo moottoripyörät ja yksittäiset pyöräosat – kuten eri moottorimallit – esiin yhtä aikaa taidokkaina insinööritaidon näytteinä ja esteettisesti upeina muotoilutuotteina.



Museo Ducati esittelee italialaismerkin valmistamia moottoripyöriä 1940-luvulta nykypäivään. Kuvassa 2000-luvun MotoGP- ja Superbike-kilpapyöriä. Kuva: Maiju Wuokko.

¹ FT, yrityshistorian yliopistonlehtori.

² Nykyään Ducatin omistaa saksalaiseen Volkswagen Groupiin kuuluva autonvalmistaja Audi.

Radioista moottoripyöriin

Vaikka Ducati kuuluu nykyään maailman tunnetuimpiin moottoripyörämerkkeihin, yrityksen juuret ovat alun perin radiotekniikassa. Bologna oli 1900-luvun alussa alan edistysaskeleiden näyttämönä. Juuri sieltä oli kotoisin Guglielmo Marconi, joka vuonna 1909 sai fysiikan Nobel-palkinnon yhdessä Karl Ferdinand Braunin kanssa ansioista langattoman lennättimen eli radion kehittämisessä.³

Radiotekniikan tuoreet harppaukset olivat innoituksena, kun veljekset Adriano, Bruno ja Marcello Cavalieri Ducati perustivat kesällä 1926 yrityksen nimeltä *Società Scientifica Radio Brevetti Ducati*. Alkuaan se valmisti kahden työntekijän ja yhden sihteerin voimin radiokomponentteja.

Menestyksen myötä Ducati kasvoi vuosikymmenessä tuhansien ihmisten työllistäjäksi ja avasi vuonna 1935 aikanaan huippumodernina pidetyn tehtaan Borgo Panigaleen. Yhteistyössä Guglielmo Marconin kanssa Ducatin veljekset laajensivat tuotevalikoimaansa muun muassa radioihin, kameroihin ja parranajokoneisiin.⁴

Toinen maailmansota jälkiseurauksineen mullisti liiketoiminnan luonteen. Tehtaan pakko-otto sotilaskäyttöön sodan aikana teki siitä liittoutuneiden maalitaulun, ja tehdas tuhoutui täysin pommituksessa syksyllä 1944. Sodan jälkeen Ducati ei enää palannut radioiden valmistajaksi, vaan jälleenrakennus vei yrityksen täysin uusille urille: ensin moottorien ja sitten moottoripyörien valmistajaksi.



Ducatin Cucciolo-moottorilla varustettu polkupyörä 1940-luvulta. Kuva: Maiju Wuokko.

³ Smith-Rose, Reginald Leslie (viimeisin päivitys 6.9.2018) 'Guglielmo Marconi, Italian physicist', sivustolla Encyclopædia Britannica. Encyclopædia Britannica, inc. <https://www.britannica.com/biography/Guglielmo-Marconi> (noudeutu 14.9.2018); 'The Nobel Prize in Physics 1909', sivustolla NobelPrize.org. Nobel Media AB 2018. <https://www.nobelprize.org/prizes/physics/1909/summary/> (noudeutu 14.9.2018).

⁴ 'Orbituary: Bruno Cavalieri Ducati'. The Telegraph, 18.5.2001. <https://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1330620/Bruno-Cavalieri-Ducati.html> (noudeutu 14.9.2018).



Ducati 60:n mainosjulisteita 1950-luvun taitteesta. Kuva: Maiju Wuokko.

Muodonmuutos onnistui, kun uusi liiketoimintastrategia osui yksin kysynnän kanssa. Italialaisilla oli yhtäältä kasvava tarve päästä liikkeelle ja toisaalta suotuisan työllisyys- ja palkkakehityksen ansiosta myös varaa kulkuvälineen hankkimiseen ja ylläpitämiseen – kunhan se oli riittävän edullinen.

Juuri tähän markkinarakoon osui Ducatin valmistama Cucciolo (”koiranpentu”) eli pieni, 48-kuutiainen moottori, joka voitiin kiinnittää polkupyörän runkoon. Cucciolon avulla pyörällä ylsi 50 kilometrin tuntivauhtiin ja litralla bensiiniä saattoi taittaa 100 kilometrin matkan. Ensimmäinen Borgo Panigalessa valmistettu kokonainen moottoripyörämalli oli 1950-luvun taitteen Ducati 60, joka sek in nojasi myyntivaltteinaan taloudellisuuteen ja keveyteen (paino 44 kg). Mallin menestyksessä ei ollut enää kyse pelkästä edullisen kulkuvälineen tarpeesta, vaan vauhdinjanon kasvaessa moottoripyöräilyyn alkoi kytkeytyä uudenlaisia kulttuurisia merkityksiä.

Moottoripyöräilyn muuttuvat merkitykset

Autojen yleistyminen vei vähitellen moottoripyöriltä niiden aseman välttämättöminä kulkuvälineinä. Tilalle tuli kuitenkin Yhdysvalloista muualle maailmaan levinnyt moottoripyöräkulttuuri, joka muutti kaksipyöräisen käytännönläheisestä kulkupelistä itseilmaisun välineeksi ja elämäntyylin ilmentäjäksi. ”Nuorten kapinallisten” makua vastaamaan Ducati kehitti dirt track -pyörä Scramblerin, joka saavutti suosiota niin Yhdysvalloissa kuin kotimaassa Italiassa.

Superbike-urheilumoottoripyörät vahvistivat 1970-luvulta alkaen entisestään moottoripyöräilyn viihteellistä ja urheilullista ulottuvuutta. Moottoripyöristä tuli toden teolla urheiluvälineitä 1980-luvulle tultaessa. Ducatin ensimmäinen superbike oli legendaarisen suunnit-

Vuonna 1962 markkinoille tuodussa Scramblerissa oli leveä ohjautanko ja pisaran muotoinen tankki. Ducati lanseerasi modernin version Scramblerista vuonna 2014. Kuva: Maiju Wuokko.

telijan Fabio Taglionin käsialaa ollut, 1970-luvun alkupuolella valmistettu 750 GT.

Pitkään jatkunut menestys kilparadoilla eri luokissa on osaltaan tuonut Ducatille monia vannoutuneita faneja. Fanikulttuuri on kehittynyt samaan aikaan, kun moottoripyöräilyn muutos liikennemuodosta elämäntyyliä varten on viimeisten kolmen vuosikymmenen aikana entisestään korostunut. Moottoripyörästä on tullut erottautumisen väline, omistautumisen kohde, statussymboli ja ylellisyysesine. Ducatin strategia on ollut pyrkiä erottautumaan muista valmistajista tietoisella, tekniikan ja muotoilun ympärille kietoutuvalla brändinrakennuksella.

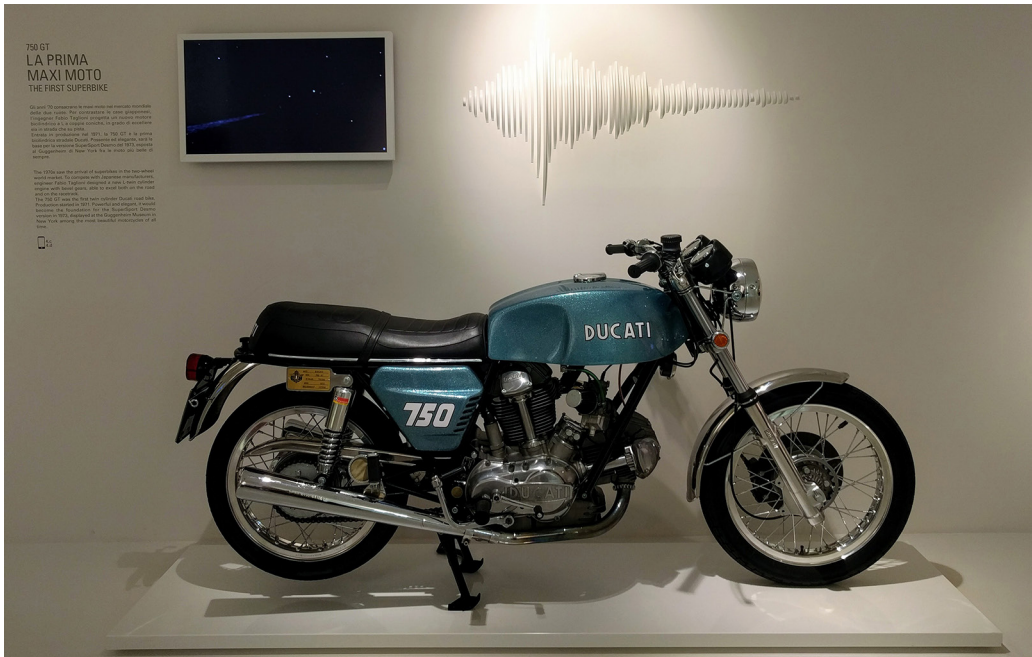
Ducatille tyypillinen, muista moottoripyörävalmistajista poikkeava moottorin ominaisuus on pakko-ohjattu (desmodrominen) venttiilikoneisto, jonka kehitti alun perin Fabio Taglioni vuonna 1956. Kaksisylinteristä moottoria ja putkirunkoa ovat käyttäneet pyörissään toki muutkin valmistajat, mutta ne yhdistetään silti vahvasti juuri Ducatiin. Ensimmäistä kertaa putkirunko oli vuoden 1979 500 Pantah -mallissa. Nykyään Ducatin moottoripyörissä on märkäkytkin, mutta myös kuivakytkimen tuottama ääni on pitkään ollut merkin tunnusomainen piirre. Ducatin viralliseksi väriksi omaksuttiin punainen vuonna 1986, kun markkinoille tuli ensimmäinen Massimo Tamburinin Ducatille suunnittelema pyörä, Paso 750.

Italialaiset osaavat

Osa vahvaa brändäystä on luonnollisesti myös Ducati-museo, joka ei voi olla herättämättä kävijässä ihailua ja innostusta esillä olevia moottoripyöriä kohtaan paitsi kulkupeleinä ja urheiluvälineinä, myös monimutkaisina insinööritaidon näytteinä ja viimeistä piirtoa myöten harkittuina, esteettisesti vaikuttavina muotoilutuotteina.

Yrityshistorioitsijana museota tulee väistämättä tarkastelleeksi myös yrityserinnön hyödyntämisen ja brändinrakennuksen perspektiivistä. Tästäkin näkökulmasta katsottuna museo on onnistunut esimerkki siitä, miten yritys voi hyödyntää perintöään tyylikkäästi ja taidokkaasti. Näyttely on tasapainoinen kokonaisuus, joka ei ainoastaan hehkuta Ducatien





Fabio Taglionin suunnittelema 750 GT oli Ducatin ensimmäinen superbike. Kuva: Maiju Wuokko.



Muotoilun ja moottoripyöräilyn yhteyttä kuvastaa muun muassa Massimo Tamburinin suunnitteleman Ducati 916:n esittelemisen New Yorkin Guggenheim-museon The Art of the Motorcycle -näyttelyssä (1998). Kuvassa Ducatin tallissa 1990-luvulla menestyksekkäästi ajaneen Carl Fogarty'n 916-kilpapyörä. Kuva: Maiju Wuokko.

menestystä kilparadoilla, vaan korostaa lisäksi muotoilun ja insinööritaidon merkitystä sekä brändille yleensä että yksittäisille pyörille legendaarisine kuskeineen.

Kriittisenä huomiona täytyy tosin esittää se, että museo esittelee Ducatin historian katkeamattomana menestystarinana. Muuta olisi kenties vaikea edellyttääkään yrityksen itsensä ylläpitämältä museolta, mutta itsekriittisyys luonnollisesti vain vahvistaisi museon arvoa ja vaikuttavuutta. Yrityshistorian tutkijana olisin ollut kiinnostunut tietämään enemmän esimerkiksi yrityksen omistusjärjestelyistä, kaupallisesti ja/tai teknisesti epäonnistuneista tuotteista, notkahduksista tai alamäistä kilparadoilla ja markkinoilla, kilpailevien yritysten antamista vaikutuksista ja kehityssysäyksistä, ja niin edelleen.

Ducati-museota voi joka tapauksessa suositella lämmöllä kaikille, jotka liikkuvat Bolognan seudulla tai joilla on muutama tunti odotusaikaa Bolognan lentokentällä. Muille lohdutuksena mainittakoon, että Ducatin internetsivuilla tarjoutuu tilaisuus perehtyä museoon runsaan kuvamateriaalin ja virtuaalikierroksen välityksellä osoitteessa http://www.ducati.com/ducati_museum/index.do.

Kiitokset: Ducati-harrastaja Petteri Jakku antoi teknistä asiantuntija-apua jutun kirjoittamisessa.