

PANIGALE V4





Index

The science of speed	5
デスモセディチ・ストラダーレ・エンジン	9
完璧なシャシ	13
MotoGPからフィードバックされたブレーキ	17
空力パッケージ	19
テラーメイドされたレーシング・エレクトロニクス	21
TFTメーターパネル	27
ライディング・モード	29
サービスおよびメンテナンス	31
テクニカルデータおよび装備	33
アクセサリ	41
アパレル	49
Ducati SuMisura	53

The science of speed

新たなレース・シーズンの始まりとともに、新型パニガーレV4も2020年モデル(MY20)へと進化を遂げました。その範囲は、シャシ、エンジン、さまざまな機能を管理するエレクトロニクス・パッケージ、エアロダイナミクス、各種セットアップ、重量配分、サスペンションのキャリブレーションからドゥカティ・パフォーマンス・アクセサリーに至るまで、あらゆるテクニカル分野に及んでいます。さらなる高みを目指してすべての内容が変更された結果、より機敏で楽しく、より迅速にコーナーの頂点に到達し、フルバンクの状態でも安定してスロットルを開けることができます。より乗りやすく、直感的にコントロール可能な量産ハイパフォーマンス・スポーツバイク、それが新型パニガーレV4です。





直感的で乗りやすい“ユーザーフレンドリー”なモーターサイクルを開発する。パニガーレV4 MY20の開発陣にとって、これは非常にやりがいのある目標となりました。なぜなら、プロフェッショナルではない一般のライダーが正真正銘のレーシングバイクのパフォーマンスをコントロールできるようにするためには、最先端のテクノロジーをフルに活用する必要があるからです。

同時に、このモーターサイクルは、高い剛性を備えながらも容易に調整可能なシャシとスーパーバイク世界選手権から派生したエンジンを搭載し、俊敏かつ素早いターンインが可能で、より迅速にコーナーの頂点に到達できる必要がありました。これらはすべて、レーシングバイクのみが実現できる目標でもあります。これは、ライディング・テクニックの面ではほぼ完成の域に達しているプロのライダーの厳しいニーズを満たしながらも、一般ライダーにとってはモーターサイクルを“自分好みに”調整できる数多くの機能も備えていることを意味しています。その結果、量産バイクとしては、かつてないレベルのモーターサイクルが誕生しました。

デスモセディチ・ ストラダーレ・エンジン

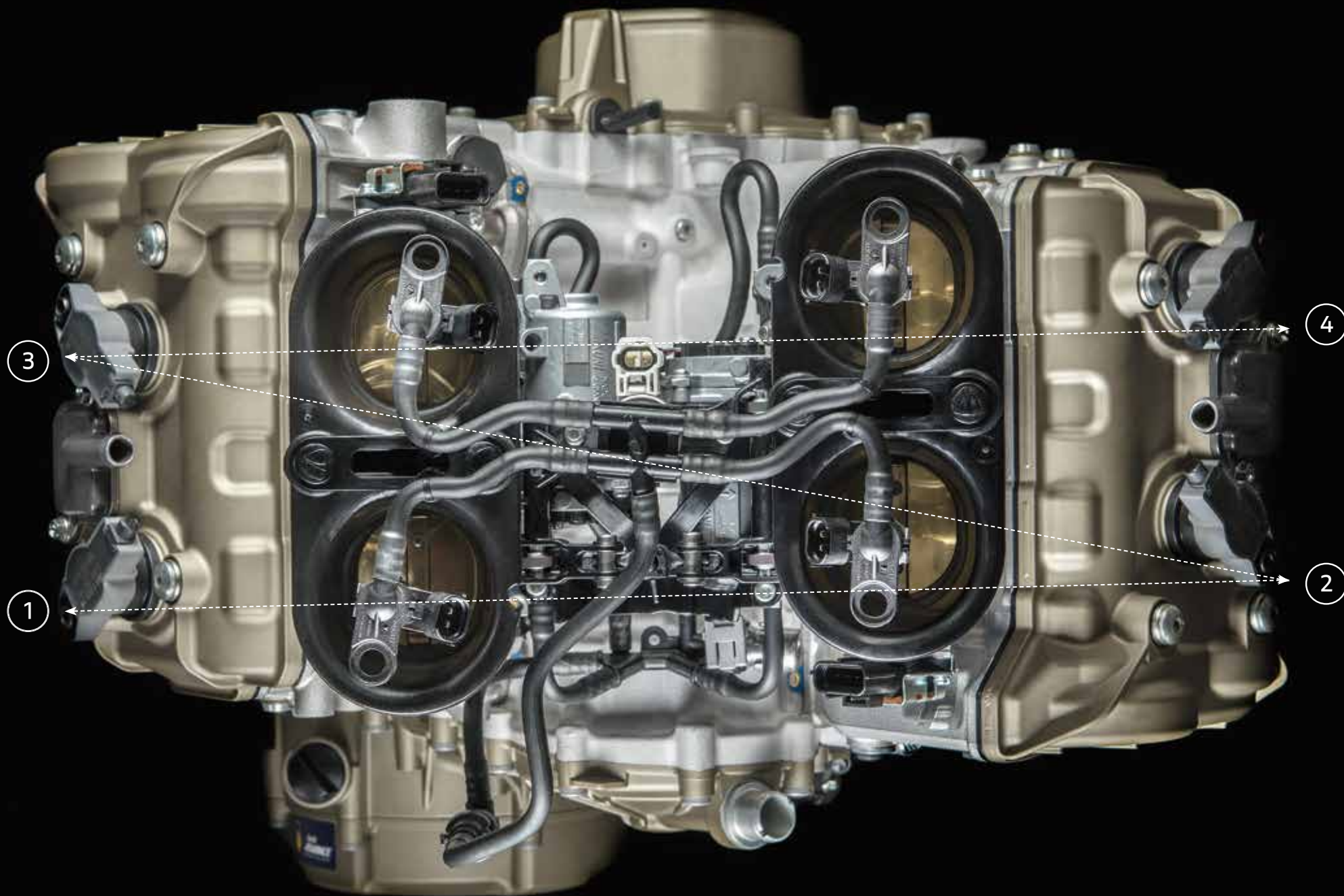
新型パニガーレV4 MY20は、複数のトルク・デリバリー・コントロール・ロジックと共に、特別に開発されたライド・バイ・ワイヤ (RbW) マッピングを搭載しています。サーキット走行専用のRbWマッピングにより、ライダーの要求と提供されるトルクが、より理想に近い状態に調整され、スロットルに対するレスポンスが、よりスムーズで予測可能なものになっています。

新しいトルク・デリバリー・コントロール・ロジックにより、コーナリング中およびコーナー出口において、ライダーは希望通りのスロットル開度を維持しながら、安定したコーナリングを行うことが可能です。さらに、選択されたライディング・モードに応じて、1〜3速ギアのトルクカーブを、よりリニアな (直線的な) 状態に調整したことにより、加速時に発生するスタビリティロスが回避されています。

パニガーレV4は、1,103ccのデスモセディチ・ストラダーレを (水平から42°後方に傾けて) 搭載しています。デスモドロミック・バルブタイミング機構を備えたこのMotoGPマシン直系の90°V型4気筒エンジンは、カウンター・ローテティング (逆回転) クランクシャフトおよび“ツインパルス”と呼ばれる点火順序を特徴としています。このエンジンは、214ps@13,000rpmの最高出力と、12.6kgm@10,000rpmの最大トルクを発生し、胸のすくようなライディング・プレジャーを提供します。

このエンジンの最大の特徴は、デスモドロミック・システムです。ドゥカティのMotoGPマシンは、世界選手権の最高峰クラスにおいて、最速マシンの1台となっていますが、それにはこのバルブ開閉システムが大きく貢献しています。この高回転型“デスモ”エンジンには、最先端のテクノロジーが投入され、コンパクトでありながらも、かつてないレベルの洗練性と軽量化を実現しています。





一般的なモーターサイクルの場合、クランクシャフトとホイールの回転方向は同一です。しかし、MotoGPマシンの場合、ホイールと逆方向に回転するカウンター・ローテティング・クランクシャフトが広く使用されています。デスモセディチ・ストラダレにも採用されているこのテクニカル・ソリューションにより、ホイールによって発生するジャイロ効果の一部が打ち消され、コーナーの切り返しにおける俊敏性が向上しています。

このシリンダー配列は、90°V型エンジン・レイアウトと組み合わせて、“ツインパルス”と呼ばれる特別な点火順序を可能にします。この点火シーケンスの特徴は、左側の2気筒が短い間隔で点火し、同様に、右側の2気筒も短い間隔で点火するという点です。タイミングチャートにおける点火ポイントは、0°、90°、290°、380°となります。そのため、このエンジンは、MotoGPマシンのデスモセディチを彷彿とさせるV4サウンドを奏でます。

エンジンの左側2気筒と右側2気筒の点火間隔は非常に近く、点火ポイントは0°、90°、290°、380°です。これは実証済みのソリューションであり、コーナー出口で加速するときに、トラクションを高める効果があります。

このクランクシャフトは典型的なレース用コンポーネントで、ホイールとは逆方向に回転することにより、加速中のホイールリフトを低減します。表面を硬化させた鍛造アルミニウム製クランクシャフトは、3つのジャーナル上に配置されたベアリング（1つのコンポーネントを構成）を介して回転します。その一方で、バルブ形状を空力学的に最適化したことによりオイル供給量が“カット”され、セミドライサンプ・システムのエネルギー消費量を削減することに成功しています。プライマリー・ドライブラインにアイドル・ホイールと呼ばれるパーツを追加することにより、逆回転が可能になっています。これによってクランクシャフトは反時計回りに回転し、加速中に時計回りに回転するコンポーネントによって生成される力とは反対方向に作用するジャイロ効果が生成されるため、ウィリーの傾向が抑制されます。軽量かつコンパクトな湿式クラッチは、クラッチを切るときに発生する負荷を軽減すると同時に、プログレッシブ・セルフサーボ・メカニズムを組み込むことにより、軽い力でクラッチを操作することができます。

ギアシフトは、電子制御システムのドゥカティ・クイック・シフトによってサポートされます。このシステムは、シフトアップあるいはアグレッシブなシフトダウンの場合でも、より迅速かつ効率的にギアチェンジが行えるように、シフトタイムとロジックがマッピングされています。



完璧なシャシ

新型パニガーレV4 MY20のハイライトの1つが、フロント・フレームの導入です。ドゥカティコルセ仕様に従ってRバージョン用に製作されたこのシャシは、サスペンション設定を変更したことにより、より高い重心、スイングアーム垂れ角の増加、サスペンション・ストロークの有効活用を実現しています。これらの変更により、コーナーへの進入がより容易になり、より迅速にコーナーの頂点に到達し、路面のくぼみやうねりをより効果的に吸収し、より自然な姿勢でコーナーから立ち上がることができるようになりました。

アルミニウム合金製のフロントエンドは、パニガーレV4 Rのフロントエンドと同じですが、ドゥカティコルセが直接関与して、剛性を低く設定しています。マシン仕上げの新しいアルミニウム製フロントプレートは、より柔軟性の高いフォークサポート・セクションを構成することで、フロントエンドの“フィール”が向上しています。

地面に対するスイングアームの角度（加速時にチェーンを引っ張る角度）が大きくなったことにより、リア・サスペンションの沈み込み（いわゆる“スクワット”）が抑制され、高速コーナーやタイトコーナーでの挙動が安定します。

パニガーレV4は、スプリング・プリロードと伸び側／縮み側の減衰力を調整可能な、フルアジャスタブル・タイプのショーワ製43mmビッグ・ピストン・フォーク（BPF）を採用しています。フォークボディには、ブレンボ製ラジアルキャリパーが取り付けられたクローム・インナー・チューブを備えています。フロント・パッケージには、ザックス製ステアリング・ダンパーも装着されています。リアには、フルアジャスタブル・タイプのザックス製ショック・アブソーバーが採用され、その片側は、鍛造アルミニウム製ブラケットを介してデスモセディチ・ストラダーレ・エンジンに固定されています。

パニガーレV4 Sでは、上記に代わり、オーリンズ製NIX-30フロント・フォークとオーリンズ製TTX36リア・ショック・アブソーバー、イベントベースのオーリンズ製ステアリング・ダンパーが装備されています。“S”バージョンのサスペンションとステアリング・ダンパーは、第2世代のオーリンズ製Smart EC 2.0システムによって制御されます。

どちらのバージョンでも、フロント・フォークと片持ち式イングアームのスプリングは、従来よりも柔らかく設定されているため、アスファルトのくぼみやうねりを効果的に吸収し、サスペンション・ストロークをより効率的に使用することができます。フロント・フォークの剛性を低下させたことによって、ブレーキング中の前輪への荷重がライダーに伝わ

りやすくなり、特に一般ライダーにとっては、より容易で直感的なターンインが実現しています。

パニガーレV4には5スポーク・デザインのダイカスト・アルミホイールが、パニガーレV4 Sには3スポーク・デザインの鍛造アルミニウム合金製ホイールが装着されています。

これらのホイールには、ピレリ製ディアブロ・スーパーコルサSPタイヤが組み合わされます。サイズはフロントが120/70 ZR17、リアが200/60 ZR17です。ディアブロ・スーパーコルサSPの最新バージョンである200/60 ZR17タイヤは、スーパーバイク世界選手権（SBK）の定番スリック・タイヤとして有名です。このタイヤは、レーシング・レプリカタイヤの性能を飛躍的に向上させました。

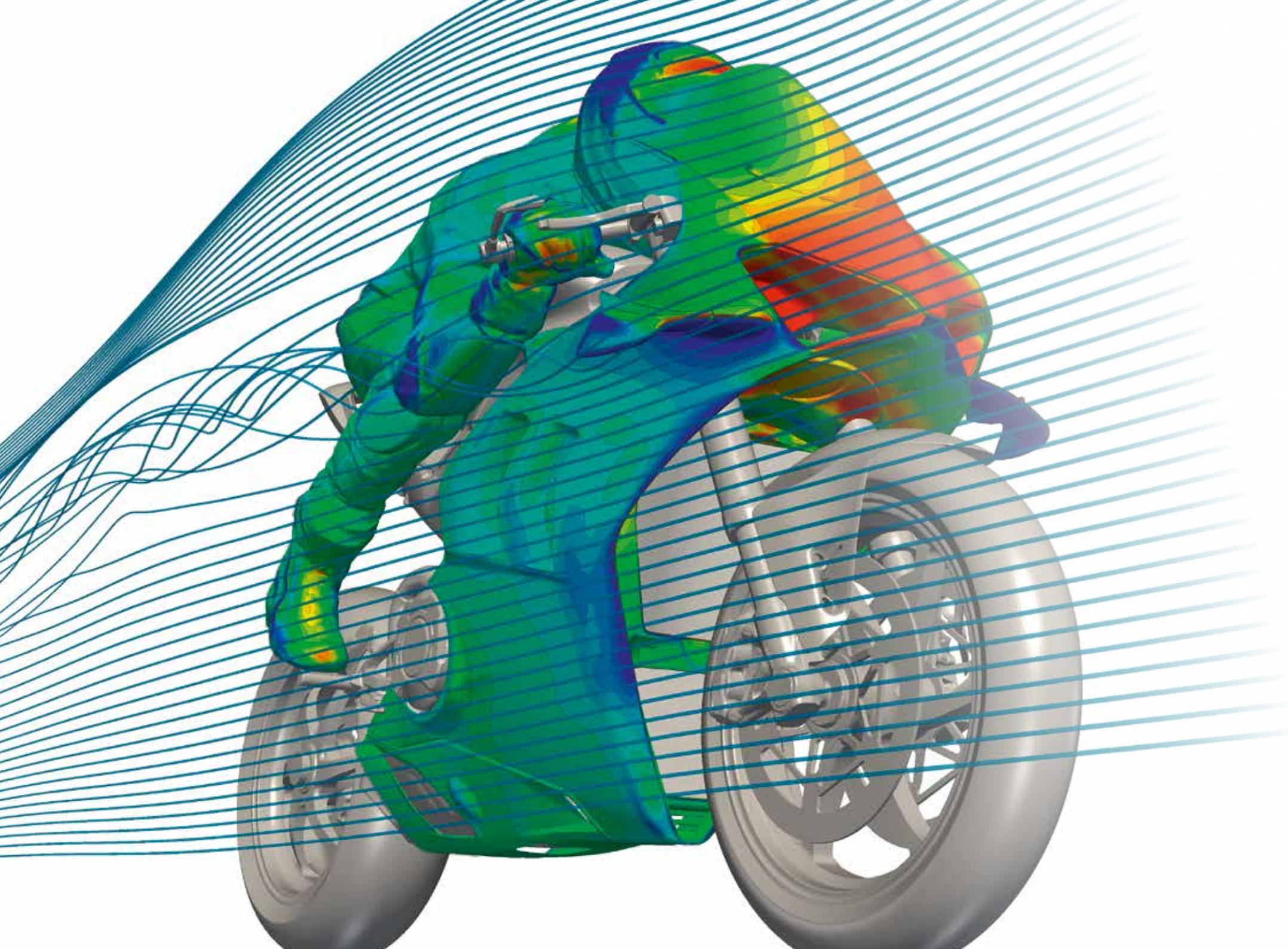
デュアルコンパウンド・デザインを採用した革新的なリアタイヤ・プロファイルにより、最大リーンアングルにおける接触面が最大化されています。このタイヤは、ショルダー・ゾーンに、レーシング・スリックで使用されているものと同じSC2コンパウンドを使用して、レースグレードのグリップを提供しますが、公道走行に必要な強度と多用途性も確保しています。



MotoGPからフィード バックされたブレーキ

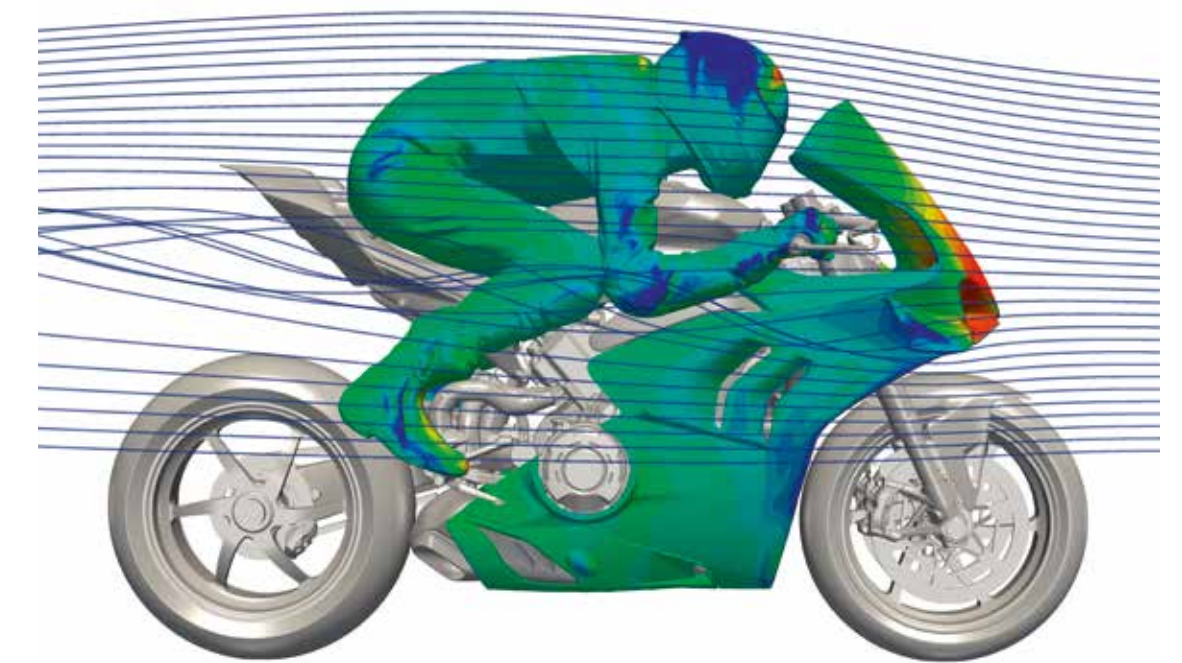
フロント・ブレーキは、330mm径のスチール製ダブル・ディスクと、ラジアル・マウントされたブレンボ製Stylemaモノブロック・キャリパーから構成されています。ボッシュ製コーナリングABS EVOは、走行条件やライディング・スタイルによって設定を変更することが可能です。また、経験豊富なライダー向けに、リアホイールに対するシステムの作動を解除して、フロントのコーナリングABS機能のみ維持する“オンリー・フロント”と呼ばれるユニークな機能も提供します。





空力パッケージ

V4 Rから継承された最新の空力パッケージには、特徴的な“フロント・ウィング”が装着されています。これは、MotoGPのレギュレーションが変更される以前の2016年まで、ドゥカティMotoGPマシンに採用されていたものです。新型パニガーレV4の空力パーツのハイライトは、全体的な空力性能を改善すると同時に大きなダウンフォースを発生し、飛行機の翼にも使用されている“ウィングレット”と“ストレーキ”です。より高く、より角度が付けられたトップ・フェアリング、より幅広くなったラテラル・フェアリング、フェアリングの側面に設置された新しいエアベントの効果により、270km/hの速度におけるダウンフォースが30kg増加しています。



270km/hにおけるフロントホイールのダウンフォースが30kg (42%) 増加

より優れた空力保護性能
 高速走行時におけるより優れた安定性
 コーナー進入時および立ち上がり時の安定性が向上
 フロントホイールの接地感が向上
 ウィリー傾向の抑制
 制動時におけるフロントホイールのロック傾向を抑制
 最高速度に影響なし

テラーメイドされた レーシング・エレクトロ ニクス

パニガーレV4は、サーキットでは驚異的な性能を発揮する“レーシング・マシン”ですが、非常にハイパフォーマンスな量産スポーツバイクでもあります。もちろん、そのフルパワーとスピードを公道で発揮することはできませんが、3つのライディング・モード、アクティブセーフティ、“ビークル・コントロール”システムによって、ライダーは安全にそのダイナミックなパフォーマンスを楽しむことができます。コーナリングABS EVOは、3段階に設定することが可能です。セットアップ1と2は、サーキットのパフォーマンスを重視しています。とくにセットアップ1には、たとえフルバンク状態であっても、ABSをフロントのみに作動させる“オンリー・フロント”機能が組み込まれています。この場合、リアホイールには、いかなる介入も行われません。セットアップ3は、公道走行時やグリップの低い路面での走行に適しています。





MotoGPマシンのデスモセディチGP18に搭載されているトラクション・コントロール・ストラテジーの一部は、すでにV4 RおよびパニガーレV4 R SBKに採用されていましたが、今回、パニガーレV4 MY20でも利用可能になりました。DTC EVO 2は、「予測的に」作動する制御ストラテジーを採用することで、グリップの低い路面でもパワー・コントロールが容易になっています。それにより、リアホイールをコントロールした状態でスライドさせることができます。

これは、モーターサイクルのポジションを正確に検知する6軸慣性プラットフォームと、新しいエレクトロニクス・ストラテジーによって実現しています。慣性プラットフォームによって、MotoGPライダーがリアタイヤから白煙を上げながら走行するときに見られるような、ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC) 機能を追加することも可能になりました。



基本的に、DSCはDTC EVO 2と同様に、インジェクションとスロットル開度に介入し、バイクを傾けながらスロットルを開けてコーナーから立ち上がる場合でも、スライド角度を安全な範囲内に保ちます。これによって、従来であれば不可能であったコーナリングが可能になっています。

ドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVOおよびドゥカティ・パワー・ローンチ (DPL) のストラテジーも更新され、レスポンスが向上しています。

新型パニガーレV4 MY20用に開発されたドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ／ダウンEVO 2は、リーンアングルのデータを使用して、コーナリング中にシフトする際のバイクの安定性を最大化します。エンジン・ブレーキ・コントロール (EBC) EVOは、スリッパークラッチと効果的に連携して作動します (湿式クラッチを標準装備、乾式クラッチはドゥカティ・パフォーマンス・オプションとして装着可能)。



TFTメーターパネル

ドゥカティは、2012年モデルのパニガーレ1199で、フルカラーTFTディスプレイを採用した、最初のモーターサイクル・メーカーです。パニガーレV4の発表とともに、ドゥカティは新たな基準を設定しました。このモーターサイクルには、人目を引くグラフィックスを備えた、明るく高解像度(186.59 PPI - 800xRGBx480)な最新の5インチ・フルカラーTFTディスプレイが装備されています。このメーターパネルは、読みやすく、各種機能へ容易にアクセスできることに焦点を当てて設計されています。

まったく新しいメーターパネルの右側には、見やすいバーチャル・タコメーターが設置されています。このタコメーターは、ハイエンド・ラグジュアリーカーからヒントを得ています。デスモセディチ・ストラダーレのタコメーターには、1,000~15,000rpmの回転数が表示されます。指針の下には、“シフト・ライト”として機能するホワイトの軌跡が表示されます。レブリミットが近づくにつれて、このカラーは、ホワイトからオレンジ、そしてレッドへと変化します。

ライダーは2つの異なるレイアウトを呼び出すことができます。“Track”モードは、ラップタイムを強調表示し、タコメーターのスケールはサー

キットで多用する回転域がより明確に見えるように変化します。“Road”モードは、ラップタイムの場所にドゥカティ・マルチメディア・システム(DMS)の情報が表示されます(情報が存在する場合)。また、タコメーターは、公道走行に適したものとなります。視認性を改善するために、デジタル式スピード表示、選択されているライディング・モード、ギア・ポジションの表示は、どのレイアウトを選択しても位置が変化しません。

パニガーレV4のメーターパネルには、オドメーター、トリップ1、トリップ2、燃料消費量、平均燃費、トリップ燃料消費量、トリップ時間、平均速度、外気温、ラップON/OFF(“Track”モードのみ)、プレーヤーON/OFF(“Road”モードでのみ)といった従来からある情報表示のほか、ディスプレイの右下に2つの機能を備えた追加のメニューが設定され、選択中のライディング・モードに関する情報や、素早く変更可能なDTC、DWC、EBC、DSCのパラメーターが表示されます。また、パニガーレV4は、オートキャンセル式ウインカーも装備しています。このウインカーは、右折または左折の終了時に自動的にオフになります。誤ってインジケーターを操作した場合でも、一定の距離(モーターサイクルの速度に応じて200~2,000m)を走行すると、自動的にキャンセルされます。



ライディング・モード

ライディング・モードは、事前に設定された3つのライディング・スタイルを提供し、パニガーレV4のパフォーマンスを、ライダーの好み、サーキット/路面、天候条件に合わせて変化させることができます。ライディング・モード（レース、スポーツ、ストリート）を変更すると、エンジン特性、電子制御システムのパラメーターに加え、新しい“S”バージョンではサスペンションのセットアップも瞬時に変更することができます。ライダーは、ライディング・スタイルに合わせてパラメーターを調整したり、デフォルト設定に戻したりことができます。

レース・ライディング・モード

その名が示す通り、レース・ライディング・モードは、グリップ・レベルの高いサーキットにおいて、経験豊富なライダーが新型パニガーレV4のポテンシャルをフルに引き出せるように開発されたものです。レースモードを選択すると、214psの最高出力が発揮され、ライド・バイ・ワイヤのスロットル・レスポンスはダイレクトな設定となり、“S”バージョンでは、サスペンションもパフォーマンス重視の非常に硬い設定になります。レースモードでは、安全性を損なうことなく、エレクトロニクスの介入レベルが低く設定されます。最大のブレーキ性能を実現するため、ABSはフロントホイールのみ介入し、コーナリング機能は常に有効な状態に維持されます。

スポーツ・ライディング・モード

このモードを選択すると、エンジンの最高出力は214psに設定されます。ライド・バイ・ワイヤのスロットル・レスポンスはスポーティでダイレクトな設定となります。“S”バージョンでは、サスペンションのセットアップもスポーティな設定となります。電子制御システムの設定により、経験の少ないライダーでも、スポーティな走りを楽しむことができます。例えば、スポーツモードでは、スライド・バイ・ブレーキ機能が有効になるため、ライダーはコーナーで安全にドリフト走行を行うことができます。ブレーキング時のリアホイール・リフト検出機能はオンになり、コーナリングABSは、コーナリング・パフォーマンスを最大化するように設定されます。

ストリート・ライディング・モード

ストリート・ライディング・モードは、パニガーレV4を公道で走らせるときに推奨されるモードです。このライディング・モードでは、エンジンの最高出力が214psに設定され、ライド・バイ・ワイヤのスロットル・レスポンスは扱いやすいプログレッシブな設定となります。“S”バージョンでは、サスペンションのセットアップは、荒れた路面に最適な設定となります。電子制御システムは、グリップと安定性を確保して、最大の安全性を確保するように設定されます。

サービスおよびメンテナンス

高度な安全システムを標準装備

ドゥカティは、最高レベルのアクティブセーフティを備えた最先端のモーターサイクルを生み出すため、明確な目標を持って設計および研究開発に継続的に取り組んでいます。この取り組みでは、レースにおけるパフォーマンスに焦点を当て、最も困難なライディング条件においてコントロールレベルを引き上げるため、常に先進的なシステムを開発することを目指しています。

パニガーレV4のコーナリングABS EVOシステムは、たとえコーナリング中であっても、あらゆる状況でABSを作動させます。エンジン・ブレーキが必要な状況では、エンジン・ブレーキ・コントロールEVOが、ブレーキトルクを注意深く調整します。加速時には、ドゥカティ・トラクション・コントロールEVO、ドゥカティ・ウィリー・コントロールEVO、ドゥカティ・スライド・コントロールがモーターサイクルを制御します。これらのシステムは、ドゥカティ史上もっともパワフルな量産スポーツバイクにおいて、最高のパフォーマンスと総合的な安全性を確保しています。

情熱を価値あるものに

Ever Redをご利用いただくと、時間が経っても変わらぬパートナーとして、ドゥカティ・ブランドの高い品質と信頼性をそのままに維持していただくことができます。Ever Redは、ドゥカティが特別にご提供する延長保証プログラムです。本延長保証プログラムをご購入いただきますと、ドゥカティのメーカー保証（24カ月）が過ぎた後も、12カ月もしくは24カ月の期間、保証を継続することができます。Ever Redでは、走行距離に関わらず、全保証期間を通じてロードサービスをご利用いただけます。そのため、何処へでも、安心してドゥカティと旅することができます。

詳細情報につきましては、お近くのドゥカティジャパン ネットワーク店までお問い合わせいただくか、ドゥカティ公式WEBサイト (www.ducati.co.jp) をご覧ください。

限界なきエキサイトメント

ドゥカティは、新しいモーターサイクルを設計する際に、サービス面のコストをできる限り削減しながら、最大の耐久性を実現することを目指しています。この取り組みによって、バルブ・クリアランスの点検と調整を含むデスモ・サービスの間隔を、24,000kmまで延長することが可能になりました。オイル交換といった簡単な点検も、12,000km/12カ月に延長しています。

ハイパフォーマンス・エンジンとしては異例に長いこの整備間隔は、素材の選択や研究開発プロセスにおいて、高い品質基準を設定することによってのみ実現することができます。ドゥカティは、ドゥカティジャパンネットワーク店のテクニカル・トレーニングにも継続的に力を入れています。ドゥカティジャパンネットワーク店が提供する専門的なスキルによって、ドゥカティ・モーターサイクルのコンディションは完璧な状態に維持されます。さらに、ドゥカティ診断システムといった先進デバイスを使用して、ソフトウェアを最新データに更新し、モーターサイクルのエレクトロニクス・コントロール・システムを常に最大限に機能させることが可能になっています。

安心はいつもあなたの側に

ドゥカティの大きな目標のひとつは、すべてのドゥカティスタに、世界中どこへ行っても、限界のない楽しさや安全なライディングをお届けすることです。ドゥカティは、この目標を達成するため、事業を展開している地域の85%で、純正スペアパーツを24/48時間以内に届ける「ファスト・デリバリー」システムを提供しています。86カ国以上を網羅する販売ネットワーク、718カ所のドゥカティネットワークおよびサービスポイント*によって、世界中どこでも心配することなしにツーリングを十分に楽しむことができます。たとえその道があなたをどこへ連れて行こうとも、ドゥカティ・クオリティによるプロフェッショナルなサポートを受けることができます。

*2019年7月時点



Ever Red
延長保証

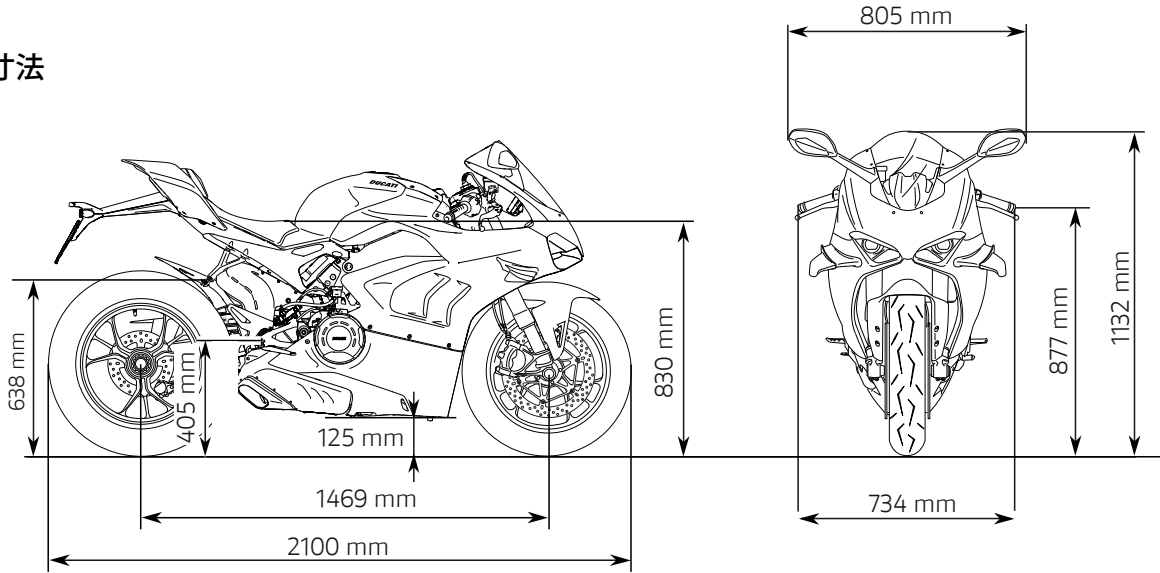




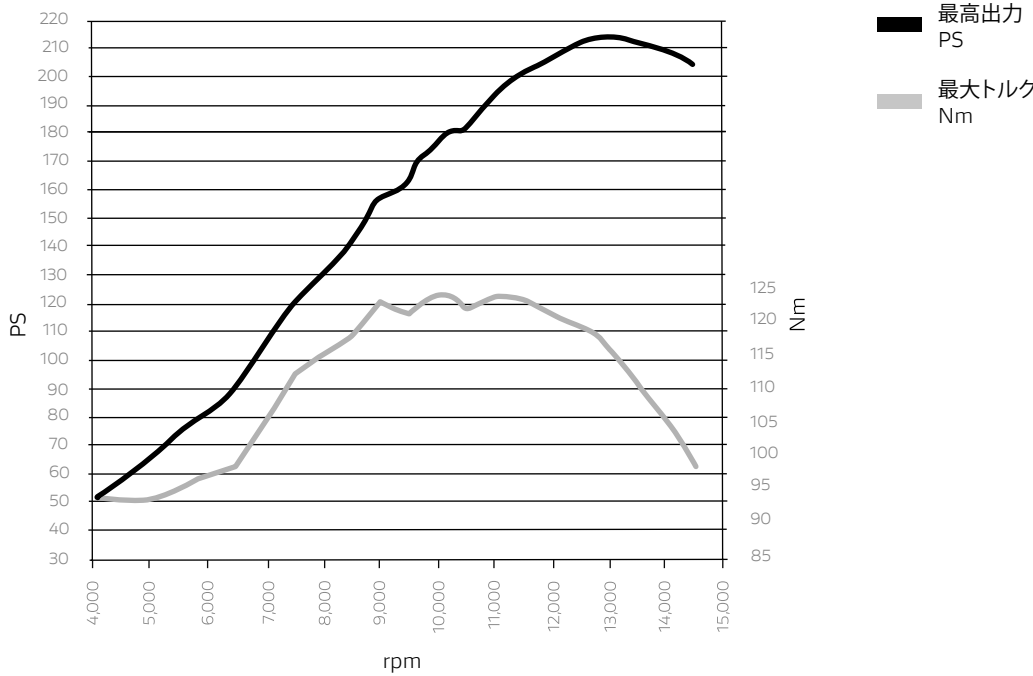
テクニカルデータ
および装備

PANIGALE V4

寸法



パワーとトルク



エンジン	
エンジン	デスモセディチ・ストラダーレ90° V4 カウンター・ローテティング・クランク シャフト、4デスモドロミック・タイミング 4バルブ、水冷
排気量	1,103 cc
ボア × ストローク	81 x 53.5 mm
圧縮比	14.0:1
最高出力*	157.5 kW (214 ps) @ 13,000 rpm
最大トルク*	124.0 Nm (12.6 kgm) @ 10,000 rpm
燃料供給装置	電子制御燃料噴射システム ツイン・インジェクター フル・ライド・バイ・ワイヤ 楕円スロットルボディ 可変長インテークシステム
エグゾースト	4-2-1-2レイアウト、O2センサーx2 触媒コンバーターx2
トランスミッション	
ギアボックス	6速、ドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ/ダウンEVO 2
1次減速比	ストレートカットギア、減速比 1.80:1
減速比	1速2.714 2速2.118 3速1.737 4速1.524 5速1.364 6速1.250
最終減速	チェーン駆動 フロント・スプロケット16T リア・スプロケット41T
クラッチ	湿式多板、油圧制御、セルフサーボ/ スリッパ・クラッチ機構付

シャシ	
フレーム	アルミニウム合金“フロント・フレーム”
フロントサスペンション	ショーワ製フルアジャスタブル 43mm径 BPFクローム・スチール倒立フォーク
フロントホイール	5スポーク 軽合金、3.50" x 17"
フロントタイヤ	120/70 ZR17 ピレリ製 ディアブロ・スーパーコルサSP
リアサスペンション	ザックス製フルアジャスタブル・ モノショック アルミニウム製片持ち式スイングアーム
リア ホイール	5スポーク 軽合金、6.00" x 17"
リアタイヤ	200/60 ZR17 ピレリ製 ディアブロ・スーパーコルサSP
ホイールトラベル (フロント/リア)	120 mm / 130 mm
フロントブレーキ	ブレンボ製4ピストン・ラジアルマウント Stylema® (M4.30) モノブロック・ キャリパー、330 mm径 セミフローティング・ダブルディスク コーナリングABS EVO
リアブレーキ	245mm径ディスク 2ピストン・キャリパー コーナリングABS EVO
メーターパネル	5インチTFTカラー液晶ディスプレイに よる次世代デジタル・メーターパネル

寸法および重量	
乾燥重量	175 kg
車両重量**	198 kg
シート高	830 mm
ホイールベース	1,469 mm
キャスト角	24.5°
トレール	100 mm
燃料タンク容量	16リットル
乗車定員数	2名
安全装備	
ライディング・モード、パワー・モード、 コーナリングABS EVO、 ドゥカティ・トラクション・コントロール (DTC) EVO 2、 ドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVO、 ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC) 、 エンジン・ブレーキ・コントロール (EBC) EVO、 オート・タイヤ・キャリブレーション	
標準装備	
ドゥカティ・パワー・ローンチ (DPL) 、 ドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ/ダウンEVO 2、 フルLEDヘッドライト、ザックス製ステアリング・ダンパー、 コントロールユニット・レベル変更用ボタンスイッチ、 オートキャンセル式ウインカー	
追加工装	
パッセンジャー・シート&フットペグ・キット	

オプション設定	
GPSモジュール付ドゥカティ・データ・アナライザー+ (DDA+) 、 ドゥカティ・マルチメディア・システム (DMS) 、 ドゥカティ・ラップタイマーGPS (DLT GPS)	
ワランティ	
ワランティ	2年間距離無制限
メンテナンス	
メンテナンスおよび サービス間隔	12,000 km /12カ月
バルブ・クリアランス 点検・調整	24,000 km (デスモ・サービス)



初回のデスモ・サービスまたは 必要に応じたバルブクリアランス点検と調整までの距離を表示。

* 記載されている出力/トルクデータは、ホモロゲーション規則に従い、静的テストベンチを使用して測定された値であり、日本の認証申請時に提出した値と同様です。

** 車両重量とは、動作に必要なすべての液体類、標準装備品を装備し、燃料タンクを90%満たした状態をいいます (EU規則No.168/2013)。

PANIGALE V4 S



Panigale V4

Panigale V4 S

オーリンズ製Smart EC 2.0システム	-	✓
フロント・サスペンション	ショーワ製 43mm径 BPFフォーク	オーリンズ製 43mm NIX30フォーク
リア・サスペンション	ザックス製ショック・アブソーバー	オーリンズ製TTX36ショック・アブソーバー
ステアリング・ダンパー	ザックス製	オーリンズ製
レーシングスタイル・ハンドグリップ	-	✓
リチウムイオン・バッテリー	-	✓
ホイール	軽合金	マルケジーニ製鍛造アルミホイール
フロント・フェンダー・カラー	ドゥカティ・レッド	ブラック
乾燥重量	175 kg	174 kg
車両重量	198 kg	195 kg



1 マルケジーニ製鍛造アルミホイール

3 オーリンズ製Smart EC TTX36モノショック

2 レーシングスタイル・ハンドグリップ

4 オーリンズ製NIX30フォーク、
オーリンズ製Smart EC 2.0イベントベース・モード付

PANIGALE V4

ドゥカティ・レッド



PANIGALE V4S

ドゥカティ・レッド





アクセサリ



ドゥカティ・パフォーマンス製アクセサリ・ラインナップ、技術仕様、取扱方法の詳細に関しては、ドゥカティジャパンネットワーク店にお問い合わせいただくか、WEBウェブサイト (ducati.com) のアクセサリ・セクションを参照してください。

チタニウム製コンプリート・エグゾースト・アセンブリー    





1 マグネシウム製ホイール(1名乗車専用)



2 カーボンファイバー製ヒールガードアルミニウム製アジャスタブル・ライダー・フットペグ



3 乾式クラッチ・キットカーボンファイバー製乾式クラッチカバー



4 カーボンファイバー製タンクカバービレット・アルミニウム製タンクキャップ



5 カーボンファイバー製チェーンガード



6 カーボンファイバー製ジェネレーター・カバー・プロテクター



1 テクニカル・ファブリック製レーシング・シート



2 カーボンファイバー製フロント・フェンダー



3 ブレーキレバー・プロテクション

4 カーボンファイバー製スイングアーム・カバー

アクセサリ・ラインナップ、技術仕様、取扱方法の詳細に関しては、ドゥカティジャパンネットワーク店にお問い合わせいただくか、WEBサイト (ducati.com) のアクセサリ・セクションを参照してください。





1 パニガーレV4タイヤ・ウォーマー・セット

アクセサリ・ラインナップ、技術仕様、取扱方法の詳細に関しては、ドゥカティジャパンネットワーク店にお問い合わせいただくか、WEBサイト (ducati.com) のアクセサリ・セクションを参照してください。

 本製品は、クローズド・サーキットを走行するレース用バイク専用設計されています。公道で本製品を使用することは、法律で禁止されています。

アパレル

Ducati Corse |D |air® K1
エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ

Ducati Corse V3
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse C3
レザー・グローブ



Ducati Apparel Collection designed by **Drudi Performance**





Race
チェア

Ducati Corse Speed 2
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse C4
レーシング・スーツ

Ducati SuMisura

Ducati SuMisuraは、ドゥカティ・エンスージアストのために特別に用意されたプログラムで、ライダーの体型にぴったりとフィットしたレーシング・スーツにカスタマイズすることができます。これにより、お客様専用のレーシング・スーツを、高度に専門化されたラインで製作することが可能です。ウェブサイト(ducatisumisura.com)のコンフィギュレーターを使用して、お客様に最適なSuMisuraスーツをデザインしてください。

Ducati Corse |D |air® C2

エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ

Ducati Corse |D |air® K1

エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ

Ducati Corse Carbon 2

フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse V5 Air

レーシング・ブーツ





DC Power
半袖ポロシャツ

DC Power
Tシャツ

Mauï
サングラス

Rome
サングラス

アパレル・コレクションに関する詳しい情報については、www.ducati.co.jpをご覧くださいか、
最寄りのドゥカティジャパンネットワーク店までお問合せください。



重要マーク



本製品は、クローズド・サーキットを走行するレース用バイク専用に設計されています。公道で本製品を使用することは、法律で禁止されています。



本製品は、公道で使用するための型式認証を受けていません。



競技専用。このシンボルマークが付いた製品は、競技用車両にのみ使用することができます。本製品を装着したモーターサイクルで、競技用コース以外を走行することは、法律で禁止されています。制約に関する詳細は、各競技用コースにお問い合わせください。本製品を装着したモーターサイクルで、公道を走行することは禁止されています。



本アクセサリは、日本市場では採用/販売されていません。



欧州標準2005/30/ECに準拠した型式認証済みサイレンサー。



アルマイト



レッド



マット



ブラック



ティンテッド



シルバー



クリア



ducati.com

モーターサイクルのライディングを心ゆくまで楽しんでいただくため、ドゥカティは、ライダーに最大限の安全性を提供することに全力を注いでいます。ドゥカティは、乗りやすさと高い信頼性を追求し、ライディングがさらに楽しいものになるよう最高のアクティブセーフティを確保する装備を搭載しています。テクニカルウェアは、常に最先端の素材を採用し、十分な保護性能と高い視認性を確保します。モーターサイクリストの安全を守るのがドゥカティの使命です。詳しい情報につきましては、WEBサイトwww.ducati.comの安全に関するセクションをご覧ください。

警告:本カタログに掲載されている写真および技術情報は、試作品のものである場合があります。これらは、例示および参考のために掲載されているものであり、Ducati Motor Holding S.p.A. - 単独株主企業 Audi AG の管理運営会社 (以下、「ドゥカティ」) を拘束するものではありません。ドゥカティは、翻訳の誤りに関して、いかなる責任も負いません。本カタログは、世界各国で配布されるため、各国の法規制によっては、一部の製品は販売されていないか、装備の内容が異なる場合があります。国によっては、お取り扱いしていないカラーやバージョンがございます。ドゥカティは、事前の予告なしにあらゆる製品に変更および改良を加える権利を保有し、それらの導入に先立って販売された製品に同様の変更および改良を施す義務を一切負いません。製品の詳しい仕様は、各製品のオーナーズマニュアルに記載されています。掲載されている製品は最終バージョンではなく、事前の予告なしにドゥカティの裁量で変更される場合があります。本カタログに掲載されている写真は、管理された道路条件でプロのライダーのみを写しています。本人や他の通行人を危険に巻き込むおそれがありますので、プロライダーによるライディングのまねをしないでください。本カタログは、本書内のブランド、ロゴ、テキスト、イメージ、グラフィック、目次を含め、ドゥカティの知的財産権を構成するものであり、ドゥカティは複製の権利を保有しています。事前にドゥカティの書面による許可を得ずに、カタログやその内容の全部または一部の複製、変更、インターネット上での公開を含むその他の使用は禁止されています。

実際の燃費は、ライディング・スタイル、メンテナンスの状態、天候、路面の状況、タイヤ空気圧、積載量、ライダーやパッセンジャーの体重、アクセサリなど(ただし、これらに限定されません)、多くの要素によって変化します。

モーターサイクルの乾燥重量に、バッテリー、油脂類、冷却水(水冷モデルの場合)の重量は含まれていません。車両重量とは、動作に必要なすべての液体類、標準装備品を装備し、燃料タンクを90%満たした状態をいいます(EU規則No.168/2013)。詳細はドゥカティ公式ウェブサイト(www.ducati.com)を参照してください。2020年1月

ドゥカティジャパン株式会社 神奈川県横浜市港北区新横浜3-13-9