

STREETFIGHTER V4





Index

5	The Fight Formula	21	エレクトロニクス・パッケージ： あらゆる状況をコントロール
7	2つのバージョン、V4およびV4S	26	ライディング・モード・ストラテジー
8	デザイン：ジョーカー・フェイス	28	最新世代のTFTメーターパネル
11	エルゴノミクス：より優れた コントロール性と快適性	32	サービスおよびメンテナンス
12	レース由来のエアロダイナミクス	35	テクニカルデータおよび装備
15	非常にパワフルなエンジン	42	アクセサリー
16	MotoGPからフィードバック されたシャシ	50	アパレル



The Fight Formula

パニガーレV4からフェアリングを取り除き、高くワイドなハンドルバーを装着、重量はわずか178kg、208psを発生する1,100ccデスモセディチ・ストラダーレ・エンジンを搭載、パイブレイン・ウイングを装着して、最新世代のエレクトロニクス・パッケージを装備。これが、ストリートファイターV4の“Fight Formula”（戦うための方程式）です。

その結果、強大なパワーと最先端のテクノロジーで武装したネイキッド・モデルが誕生しました。そのアグレッシブなキャラクターは、新たな挑戦に挑むライダーの欲望を刺激します。

このモデルは、ストリートファイターの伝統に従い、外装コンポーネントが最小限に抑えられ、フロント・フレームとデスモセディチ・ストラダーレ・エンジンがデザインの主役を演じ、無駄をそぎ落としたクリーンなラインを特徴としています。低く突き出したフロントエンドは、燃料タンクから続くダイナミックなラインを描き、ストリートファイターV4に力強いキャラクターを追加しています。

ストリートファイターV4に搭載されている1,103ccのデスモセディチ・ストラダーレは、ネイキッドバイク

としては印象的な208psのパワーを発生します。アクラヴィッチ製ドゥカティ・パフォーマンス・フルレーシング・エグゾーストを装着すると、最高出力は220psに達します。

ドゥカティコルセと共同開発したパイブレイン・ウイングは、あらゆるライディング・フェーズ、特に高速走行時に必要なダウンフォースを発生し、最大の安定性を確保すると同時に、ワインディングロードにおける俊敏なハンドリングを実現します。また、パニガーレV4から派生したエレクトロニクス・パッケージは、このモーターサイクルの優れたコントロール性に貢献しています。6軸IMU（慣性測定ユニット）をベースにしたこのシステムは、モーターサイクルのロール、ヨー、ピッチ角を瞬時に検知することが可能です。

このエレクトロニクス・パッケージは、発進、加速、ブレーキング、トラクション、コーナリングといった、あらゆるライディング・フェーズを制御します。コントロール・レベルはライダーが調整可能で、3つのライディング・モード（レース、スポーツ、ストリート）が用意されています。

2つのバージョン、 V4およびV4S

新型ストリートファイターV4は、標準バージョンと“S”バージョンを選択することができます。どちらのバージョンも、ドゥカティ・レッド・カラー、ダークグレイ・フレーム、ブラック・ホイールの組み合わせとなります。

ストリートファイターV4の車両重量は201kgで、軽合金5スポークホイール、ショーワ製ビッグピストン・フォーク（BPF）、ザックス製シングル・リアショック、ザックス製ステアリング・ダンパーが装備されています。“S”バージョンには、マルケジーニ製3スポーク鍛造ホイール、第2世代のオーリンズ製Smart EC 2.0システムをベースにしたオーリンズ製電子制御サスペンションおよびステアリング・ダンパーを採用し、車両重量は199kgに削減されています。



デザイン： ジョーカー・フェイス

ミニマリズムを体現したフルLEDヘッドライトは、ストリートファイターV4のスピリットを完璧に表現しています。そのフロントフェイスは、パニガーレV4を連想させると同時に、ドゥカティ・スタイル・センターのデザイナーが、この新しいネイキッドモデルをデザインするにあたってインスピレーションを得たコミック・キャラクター、“ジョーカー”の笑顔も思い起こさせます。

ダブル・レイヤー・フェアリングと一体化されたフルLEDヘッドライトには、エアボックスとLED用クーリング・インテークを内蔵する特別なデザインが施される一方で、リア・デフレクターは、燃料タンクに直接影響を与えるエアフローを排除する役割を果たしています。ヘッドライト上部には、パニガーレV4と同じ5インチTFTディスプレイが設置され、アタッチメントと配線を隠すスマートなフロントカバーが装着されています。



外装コンポーネントが最小限に抑えられた結果、フロント・フレームとエンジンのシャープなラインが、バイク本来のクリーンなイメージを描き出しています。ラジエーター後方には、F1マシンにヒントを得た排熱用のエアベントが設置されています。実用性を備えたこのエアベントは、フレームに直接取り付けられ、MotoGPマシンから派生したバイブレイン・ウィングとともに一体構造を形成しています。このウィングは、高速走行時にバイクの安定性を最大化するために必要なダウンフォースを生み出します。

上下のレッド・パネル間にブラックのエアベントを挟み込んだカラーリングを採用したことにより、バイクのサイドビューがさらにダイナミックになっています。



エルゴノミクス： より優れた コントロール性と 快適性

パニガーレV4よりも高い845mmのシート高は、ネイキッド・モデルのキャラクターに合わせて再定義されたものです。

ストリートファイターの流儀に従い、パニガーレV4のセパレート・ハンドルは、高くワイドなハンドルバーへと置き換えられ、前方へ移動したフットペグ・ポジションとともに、市街地走行だけでなく、ワイディングロードやサーキットを攻める場合でも、スポーティでありながらも快適なライディング・スタイルが実現しています。燃料タンクの下部は、ライダーの快適性をさらに高めるため、より厚いフォーム材を採用したシートを装着できるようにデザインが変更されています。

さらに、テールエンドも新設計されました。スチール製サブフレームに支持されたリアセクションは、設計が見直された結果、パニガーレV4のスタイルを踏襲しながらも、パッセンジャーの快適性が向上し、ライダーにより長いシートスペースを提供しています。



レース由来のエアロダイナミクス

あらゆる走行シーンで俊敏な走りを実現するためには、高速走行時および制動時における最大の安定性、加速時におけるホイールアップの低減に加え、エレクトロニクスの介入を最小限に抑える必要があります。この要件を実現するため、ドゥカティコルセのスペシャリストは、ドゥカティ・スタイル・センターと共同で、ストリートファイターV4の“バイブレイン”（二翼）ウィングを開発しました。

このモーターサイクルのエアロダイナミクスは、CFD（数値流体力学）シミュレーションを使用して開発されました。その計算方法には、特にフロントホイールにおけるダウンフォースを増加するためのエアフローと圧力のシミュレーションが含まれています。

エアロダイナミクス・チームは、ウィングの横方向への張り出しを可能な限り少なくするため、上部ウィングと下部ウィングが独立して機能する横幅の短い“翼”を備えた“バイブレイン”ウィングを採用することを決定しました。各ウィング外側の先端部には、小さなウィングレット（小翼）が設置されています。さらに、このウィングは、フロントホイールにできるだけ近く（ラジエーターのサイドパネルの横）に配置され、ホイールアップ防止効果を最大限に高めています。

この空力パーツによって、270km/hの速度で走行時に、28kgのダウンフォース（フロントホイール：20kg、リアホイール：8kg）が発生します。さらにこのウィングは、ウォーター・ラジエーター／オイル・ラジエーターを通過するエアの速度をそれぞれ、2%と10%増加させることにより、エンジンの冷却効率を高める役割も果たします。ウィングによって生成されるダウンフォースは、高速におけるフロントホイールの“浮き上がり”とウィリー傾向を抑える働きをします。また、ブレーキング、コーナー進入時、コーナリング時における安定性も向上しています。

この優れたエアロダイナミクスは、ライダーの自信を高め、電子制御システムの介入を最小限に留めます。これにより、スロットルの開放時間が長くなり、コーナー進入時のブレーキングを遅らせることが可能になり、パフォーマンスが大幅に向上します。



非常にパワフルなエンジン

新型ストリートファイターV4に搭載される1,103ccデスモセディチ・ストラダーレは、153kW (208ps) @12,750rpmの最高出力と、123Nm (12.5Kgm) @11,500rpmの最大トルクを発生します。アクラポヴィッチ製ドゥカティ・パフォーマンス・フルレーシング・エグゾーストを装着すると、最高出力は220psへと引き上げられ、重量も6kg削減されます。

デスモセディチ・ストラダーレは、MotoGPマシンのV4エンジンをベースに設計され、寸法とジオメトリを踏襲し、同じエンジン型式 (90° V型4気筒) を採用して42° 後方に傾けられています。

カウンター・ローテティング (逆回転) クランクシャフトは、ホイールのジャイロ効果を低減させることによってコーナー切り返しにおけるハンドリングや俊敏性を向上させると同時に、加速時のウィリーやハードブレーキング時におけるリアホイールのリフトアップを抑制します。70° オフセットされたクランクピンによって、“ツインパルス”と呼ばれるイグニッション・システムが実現しています。これにより、このエンジンは独特なエグゾースト・サウンドを奏で、扱いやすいハンドリングとコーナー出口における素晴らしいトラクションを生み出します。

アルミニウム製ピストンは、2本の低摩擦ピストンリングに加え、81mm径のオイルスクレーパー・リングを備えた、MotoGPデスモセディチ・エンジンと同じ“ボックス・イン・ボックス”テクノロジーを採用しています。53.5mmのストロークにより、エンジンの総排気量は1,103ccとなります。エンジンの基本設計がレーシングマシンに由来していることは、14.0:1と高めに設定された圧縮比にも表れています。

このエンジンの“デスモ”システムは、技術的に完成の域に達し、かつてないレベルの洗練性、コンパクト性、軽量性を実現することに成功しました。このユニットでは、4本のカムシャフトが16本のバルブを制御します。インテークバルブおよびエグゾーストバルブ径は、それぞれ34mmと27.5mmです。これらの寸法は、81mmのシリンダー・ボア径を考えると注目に値するサイズといえます。

エア・インテークには、長さ70mmの固定式インテーク・ファンネルに接続された4つの楕円スロットルボディ (直径52mm相当) が設置されています。

各スロットルボディには、2本のインジェクターが組み込まれ、フル・ライド・バイ・ワイヤ・システムによって複雑な制御ストラテジーを完璧に実行

し、選択されたライディング・モードに応じたエンジン“フィール”の変更を可能にする、専用の電気モーターによって作動します。

デスモセディチ・ストラダーレのバルブ・クリアランスの点検・調整 (デスモ・サービス) は24,000km毎に、通常のメンテナンス間隔は12,000km/12か月毎に設定されています。

MotoGPから フィードバックされたシャシ

フロント・フレーム

ストリートファイターV4には、エンジンをシャシのストレスメンバーとして使用し、MotoGPにおけるドゥカティの豊富な経験がフィードバックされた、パニガーレV4のフロント・フレームが搭載されています。

わずか4kgのコンパクトなフロント・フレームは、フロント・シリンダー・バンクの上部クランクケースとリア・バンクのシリンダーヘッドに直接取り付けられています。クランクケースは、リア・サスペンションの取り付けポイントと、片持ち式スイングアームのピボット・マウントも備えています。フロント・フレームの主な利点は、デスモセディチ・ストラダーレ・エンジンを使用して理想的な剛性を実現していることです。これにより、メインフレームの長さが大幅に削減され、剛性/重量比が向上しています。

シート下のトレリス・サブフレームは、上部がフロント・フレームに、下部がリア・シリンダー・バンクのヘッドにボルトで固定されています。リア・サスペンション・リンケージは、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・エンジンと接続されています。リンケー

ジは、鍛造アルミニウム製ハイトラス片持ち式スイングアームの動きに反応します。スイングアームの支点とリアホイール・アクスル間の距離は、パニガーレよりも16mm長く設定され、パイプレイン・ウイングとともに、あらゆるライディング・シーン、特に高速走行時に最大の安定性を確保します。

ステアリング・ジオメトリーは、キャスター角が24.5°、トレールが100mmに設定されています。

洗練されたサスペンション

ストリートファイター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できる、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）を装着しています。フォークボディには、ブレンボ製ラジアルキャリパーを備えたクローム・インナー・チューブが取り付けられています。さらに、ザックス製ステアリング・ダンパーも装備しています。

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。





“S”バージョンには、オーリンズ製NIX-30フォーク、オーリンズ製TTX36リア・ショックアブソーバー、Smart EC 2.0制御システムを備えたオーリンズ製ステアリング・ダンパーから構成されるドゥカティ・エレクトロニック・サスペンションEVOシステムが搭載されています。

ホイール&タイヤ

標準仕様のストリートファイターV4には鋳造アルミニウム製5スポーク・ホイールが装着される一方で、“S”バージョンにはマルケジニ製3スポーク鍛造アルミ合金ホイールが装備されます。

このホイールには、ピレリ製ディアブロ・ロッソ・コルサ2タイヤが組み合わせられます。サーキットにおけるパフォーマンスと公道における汎用性を巧みに組み合わせたこのタイヤは、スーパーバイク世界選手権のスリックタイヤに幅広く採用されており、サイズは120/70 ZR17（フロント）および200/60 ZR17（リア）です。

リア・タイヤのコンパウンドは、ピレリがストリートファイターV4専用設計したものです。このコンパウンドは、パニガーレV4に装着されているスーパーコルサSPレースレプリカ・タイヤと同じ動的挙動を示しますが、ネイキッド・バイクに期待される汎用性を確保するために、低温時のパフォーマンスが向上しています。

ブレンボ製Stylema®モノブロック・キャリパー付ブレーキ・システム

ストリートファイターV4シリーズには、既に高い評価を得ているM50キャリパーをさらに進化させた、ブレンボ製Stylema®モノブロック・キャリパーを備えています。

軽合金の塊から削り出されたStylema®キャリパーは、M50と比較すると見た目がよりコンパクトになり、剛性を犠牲にすることなく、重量が左右それぞれ70gずつ軽量化されています。また、内部ベンチレーション機能も改善されて、より安定したブレーキ性能を発揮します。

直径30mmのピストンをそれぞれ4本装着するデュアル・キャリパーは、330mm径のダブル・ディスクと組み合わせられ、力強い制動力を生み出します。リアには、245mm径のシングル・ディスクと、2ピストン・フローティング・キャリパーが装着されます。

レース仕様のタンク

16リットルのアルミニウム製タンクは、レーシング・バイクと同様にライダーシートの下へと伸びています。パニガーレV4と比較すると、より厚いパッドを備えたシートが装着できるようにタンク下部のデザインが変更され、ライダーの快適性が高まっています。





エレクトロニクス・パッケージ： あらゆる状況をコントロール

ストリートファイターV4の最新世代のエレクトロニクス・パッケージは、あらゆるライディング・シーンをコントロールする、6軸IMU（慣性測定ユニット）をベースにしています。システムの作動パラメーターは、3つのライディング・モードに合わせて予め設定されています。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。コントロール・レベルは、左側のスイッチギアを使用して、すばやく調整可能です。

ボッシュ製コーナリングABS EVO
コーナリング機能を備えたボッシュ製ABSシステムは、モーターサイクルが傾いているときでもABSの作動を可能にします。このシステムは、3つの異なるレベルに設定することが可能で、たとえグリップ・レベルが低くても、サーキットおよび公道のあらゆる状況でライダーのニーズを満たします。レベル3は、すべての路面状態で安全で安定したブレーキングを実現するため、公道やグリップの悪い道での走行に適しています。レベル2とレベル1は、制動力を優先し、グリップの高い路面やサーキットでの使用を目的としています。

ドゥカティ・トラクション・コントロール (DTC) EVO 2
新しいドゥカティ・トラクション・コントロール (DTC) EVO 2の制御ストラテジーは、MotoGPマシンのドゥカティ・デスモセディチGP18からフィードバックされたものです。6軸IMUとの連携、ホイールスピンとリーナングルに基づいた介入制御に加え、このソフトウェアは、新たに導入された“予測的に”作動する制御ストラテジーにより、コーナー出口でのパワーコントロールが飛躍的に向上しています。このストラテジーは、瞬間的なリアホイール・スピンを検知するだけでなく、その変化に基づいて機能することで、グリップが失われる状態をいち早く検知して作動することにより、ホイールスピンのピーク値を減少させて、より早く、より滑らかな介入を実現しています。それにより、(グリップ条件が最適でない場合でも) コーナー出口における安定性が向上し、サーキット走行におけるアタックラップだけでなくロングランでもパフォーマンスが向上しています。

DTC EVO2システムは、点火時期や燃料噴射量の調整に加えて、スロットルボディ・バルブの開度にも作用して理想的な燃焼パラメーターを維持し、迅速な制御が不要なあらゆる状況で、より滑らかな介入を実現しています。

ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC)
6軸IMUの採用によって、ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC) の導入が可能になりました。ドゥカティ・コルセと共同開発したこのシステムは、ドゥカティ・トラクション・コントロール (DTC) EVOに追加されています。このシステムは、スライド角に応じてエンジントルクを制御することにより、ライダーをサポートします。この機能の目的は、制御が困難になりそうなスライド角を防止することによって、コーナー出口におけるパフォーマンスを向上させることです。DSCは、6軸 IMUの機能によって実現しています。6軸IMUは、モーターサイクルの挙動に関する重要な情報（リーナングル、加速度など）をピークル・コントロール・ユニットに提供します。

ドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVO
ストリートファイターV4には、最新バージョンのドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVOも搭載されています。このシステムは、ボッシュ製6軸IMUから提供されるデータを使用して、ウィリーの発生を制御しながら、最大の加速を簡単かつ安全に実現します。DWC EVOは、以前のバージョンよりも精密にウィリーの発生を検知し、ライダーの入力により速く反応して、より正確な制御を行います。

ドゥカティ・パワー・ローンチ（DPL）
このシステムは、ライダーがクラッチ操作に集中するだけで、最高の発進加速を実現します。3つのレベル（レベル1では最高の発進加速を重視し、レベル3ではより安全で安定した加速を重視）から1つを選択したら、ギアを1速に入れてスロットルを全開にします。この状態でクラッチを徐々にリリースすると、発進の第一段階として、DPLがエンジンを理想的な回転数に維持します。クラッチが完全に離されると、第二段階として、DPLがトルクを制御してホイール・スピンを防止しながら、最高の発進加速を実現します。

ドゥカティ・クイック・シフト（DQS）アップ/ダウンEVO 2
アップ/ダウン機能を備えたドゥカティ・クイック・シフト（DQS）EVO 2は、リーンアングルのデータを使用して、コーナリング中にギアチェンジする際のバイクの安定性を最大限に確保します。DQS EVO 2では、クラッチレスのダウンシフトが可能です。フル・ライド・バイ・ワイヤの採用により、シフトアップ時とシフトダウン時には異なる制御が行われます。シフトアップ時には点火時期を早めてインジェクションを調整する一方で、シフトダウン時にはオート・ブリッピング機能が作動しま

す。さらにDQS EVO 2は、シフトダウンの際に、スリッパークラッチおよびエンジンブレーキ・コントロールと連携して作動します。

パニガーレV4 Rから直接フィードバックされたDQS EVO 2は、シフトアップの時間を短縮し、サーキット走行で必要な高回転でのギアシフト（10,000rpm以上）を可能にし、アグレッシブな加速時およびコーナリング時におけるシフトの安定性を高めます。

エンジン・ブレーキ・コントロール（EBC）EVO
エンジン・ブレーキ・コントロールは、極限状態のターンインにおいて、エンジン・ブレーキが激しくかかった状態でリアタイヤに作用する力をバランスさせることで、マシンの安定性を確保してライダーをサポートします。ストリートファイターV4のEBC EVOは、リーン・アングルに合わせて最適化され、アグレッシブなブレーキング時に、スロットルボディ・バルブの位置、選択されたギア、クランクシャフトの減速度を監視し、スロットル開度を調整して、タイヤに加わるトルクをバランスさせます。EBC EVOには3つの異なる設定があり、ライドイング・モードに統合されています。





ドゥカティ・エレクトロニック・サスペンション
(DES) EVO

“S”バージョンには、6軸IMUが提供する機能に加え、第2世代のオーリンズ製Smart EC（電子制御）システムをベースとする電子制御式サスペンション、直感的に操作可能な新しいインターフェイスも備えています。DESは、2つのモードを選択することができます。“固定”モードでは、伸び側、縮み側、ステアリング・ダンパーをマニュアル設定することが可能です（サスペンションのフル・オープンとフル・クローズ間で32段階、ショック・アブソーバーで10段階）。“ダイナミック”モードを選択すると、6軸IMUおよび他のセンサーからのデータに基づき、ライディングスタイルに適合するように、伸び側と縮み側のダンパー設定が自動的に調整されます。

ライディング・モード・ストラテジー

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、ストリートファイターV4のパフォーマンスを、ライダーの好み、路面や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・モードを変更すると、エンジン特性、電子制御パラメーターに加え、“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独自に調整したり、デフォルト設定に戻したりすることができます。また、ABSレベル1（エキスパート・ライダーがサーキットで使用することを想定したレベル）を有効にすることもできます。ABSレベル1では、フルブレーキを許容して、システムはフロント・ブレーキのみに介入します。

レース・ライディング・モード

レース・ライディング・モードを使用すると、一般ライダーも含めて、グリップの高い路面で優れたパフォーマンスを楽しむことができます。レース・モードを選択すると、208psの最高出力が発揮され、ライド・バイ・ワイヤのロットル・レスポンスは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パフォーマンス

を重視となります。レース・モードでは、安全性を低下させることなく電子制御システムの介入レベルが低めに設定され、ABSをレベル2に、リフトアップ・コントロールをオフにして、スライド・バイ・ブレーキ機能（コーナリング時にバイクを安全にドリフトさせる機能）をオンに設定します。

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208psに設定されます。ライド・バイ・ワイヤのロットル・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。電子制御システムは、乾いた路面でライダーに完璧なレスポンスを提供するように設定されます。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：

グリップの悪い路面を走行する場合は、ストリート・モードを選択することを推奨します。このライディング・モードでは、エンジンの最高出力が

208psに設定され、ライド・バイ・ワイヤのロットル・レスポンスは（スポーツ・ライディング・モードと同様）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に変化します。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。



最新世代の TFTメーターパネル

ストリートファイターV4は、パニガーレV4と同じ5インチTFTカラー液晶ディスプレイを装備しています。メーターの中央には、指針式のバーチャル・タコメーターが表示されます。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。このメーターパネルは、2つの異なるレイアウトを選択することができます。“トラック”モードを選択するとラップタイムがハイライト表示され、“ロード”モードを選択するとドゥカティ・マルチメディア・システム（DMS）の情報が表示されるようになります（装着車の場合）。タコメーターは、公道走行により適した表示となります。

ドゥカティ・ラップ・タイマーGPS

ドゥカティ・ラップ・タイマーGPSは、モーターサイクルがフィニッシュラインを通過するたびにラップタイムを自動的に記録して保存し、メーターパネルに表示します。フィニッシュラインの座標は、ターン・インジケーター・ボタンを押すことで設定することができます。ラップタイムが現在のセッション中で最高の場合、ベストラップ機能によって、タイムが5秒間点滅します。DLT GPSは、すべてのラップ（合計15の連続ラップの記録が可能）におい

て、ラップタイム、最高エンジン回転数、最高速度を記録します。このデータは、関連するメニューから呼び出すことができます。DLT GPSは、ドゥカティ・パフォーマンス・プラグ&プレイ・アクセサリーとして装着可能です。

ドゥカティ・データ・アナライザー+GPS

ドゥカティ・データ・アナライザー+GPSは、記録された特定のデータ項目を表示することで、モーターサイクルとライダーのパフォーマンスを評価することができる機能です。このシステムは、ストリートファイターV4がフィニッシュラインを通過するごとにラップタイムを自動的に表示および記録するだけでなく、スロットル開度、速度、エンジン回転数、選択されたギア、エンジン温度、走行距離といった、その他のデータも保存します。ドゥカティ・データ・アナライザーは、ドゥカティ・パフォーマンス・プラグ&プレイ・アクセサリーとして装着可能です。

ドゥカティ・マルチメディア・システム

ストリートファイターV4には、ドゥカティ・マルチメディア・システムがオプション設定されています。これにより、ライダーは、Bluetooth機能を介して着信に応答したり、お気に入りの音楽を聴い



たり、テキスト・メッセージを受信したりすることができます。この機能を利用すると、ライダーのスマートフォンとモーターサイクルをBluetoothモジュールを介して自動的に接続し、主要なマルチメディア機能を操作できるようになります。TFTディスプレイには、再生中の楽曲名や、新しいテキスト・メッセージの受信通知、発信者の名前が表示されます。DMSは、ドゥカティ・パフォーマンス・プラグ&プレイ・アクセサリーとして装着可能です。



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。

コーナリングABSEVOは、たとえバイクがコーナリング中でも、あらゆる瞬間でブレーキングを制御し、エンジンブレーキ・コントロールEVOシステムは、制動トルクを最適化するために介入します。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、ドゥカティ・スライド・コントロールがモーターサイクルの挙動を制御します。これらのシステムによって、最大のパフォーマンスを、楽しく、そして安全に引き出すことが可能になります。

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るのです。

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。

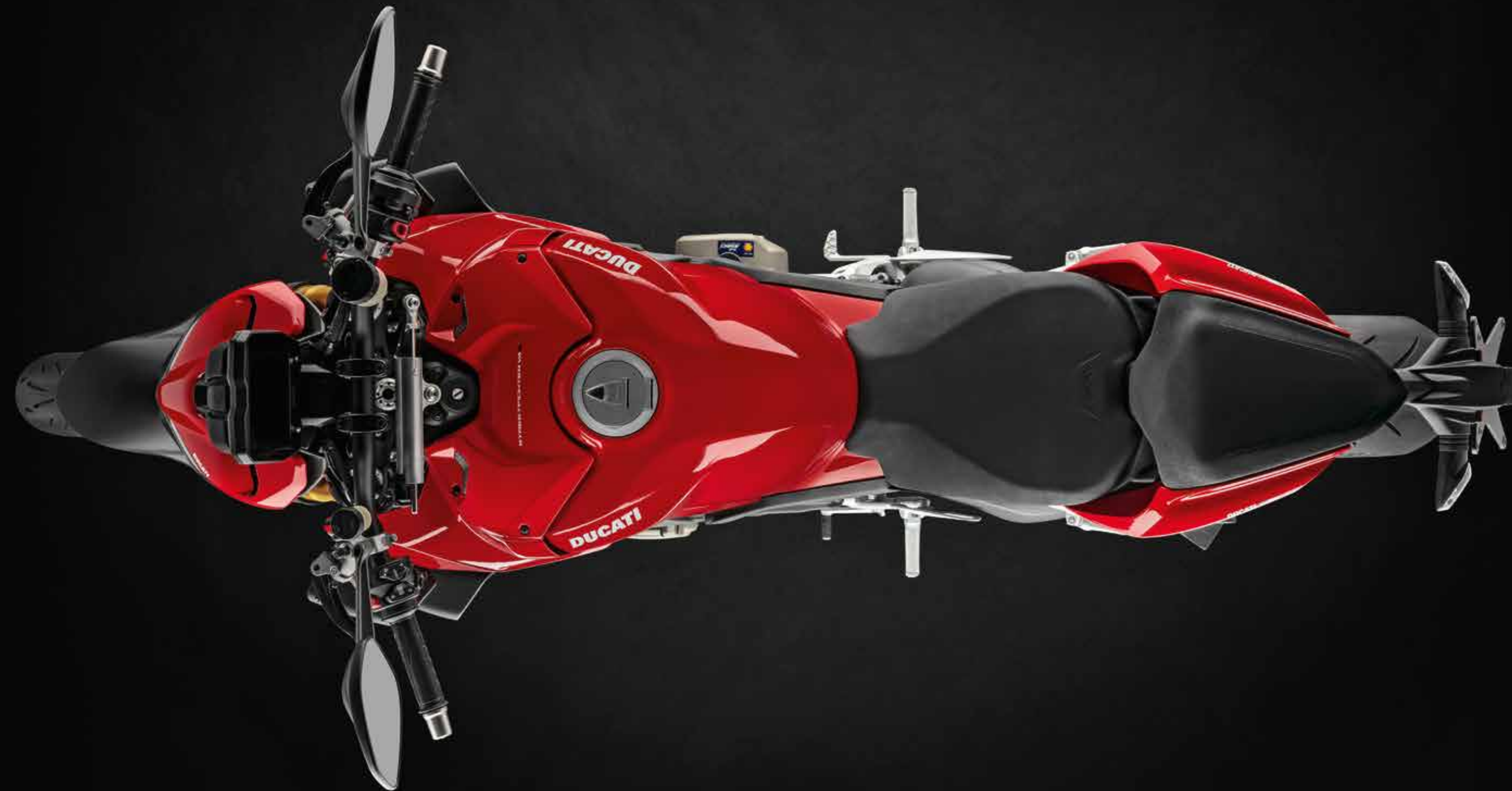
*2019年7月時点



Ever Red
延長保証

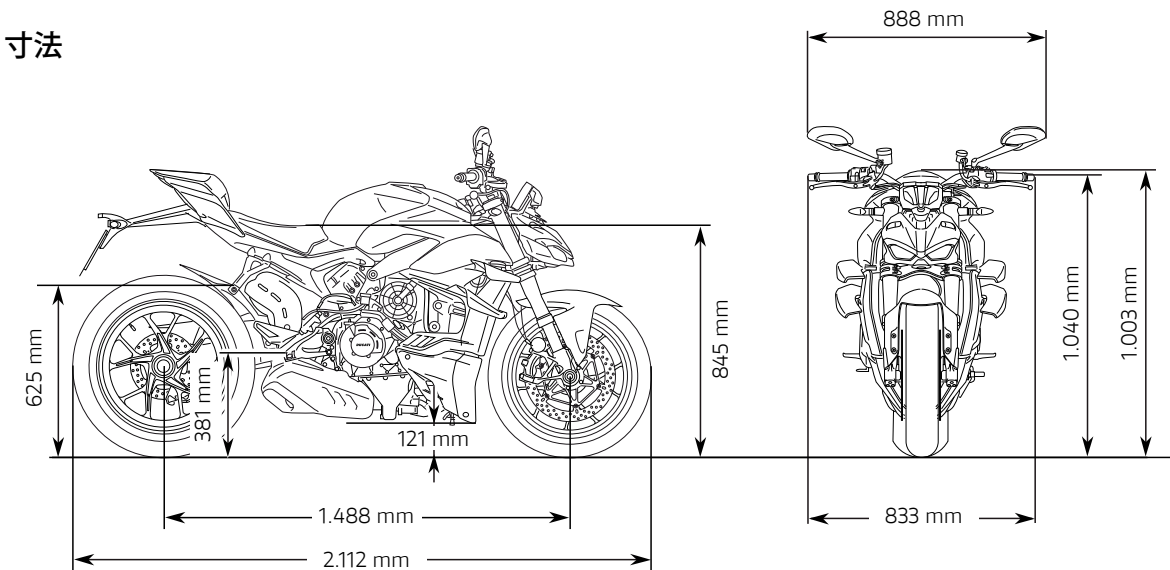


テクニカルデータ および装備

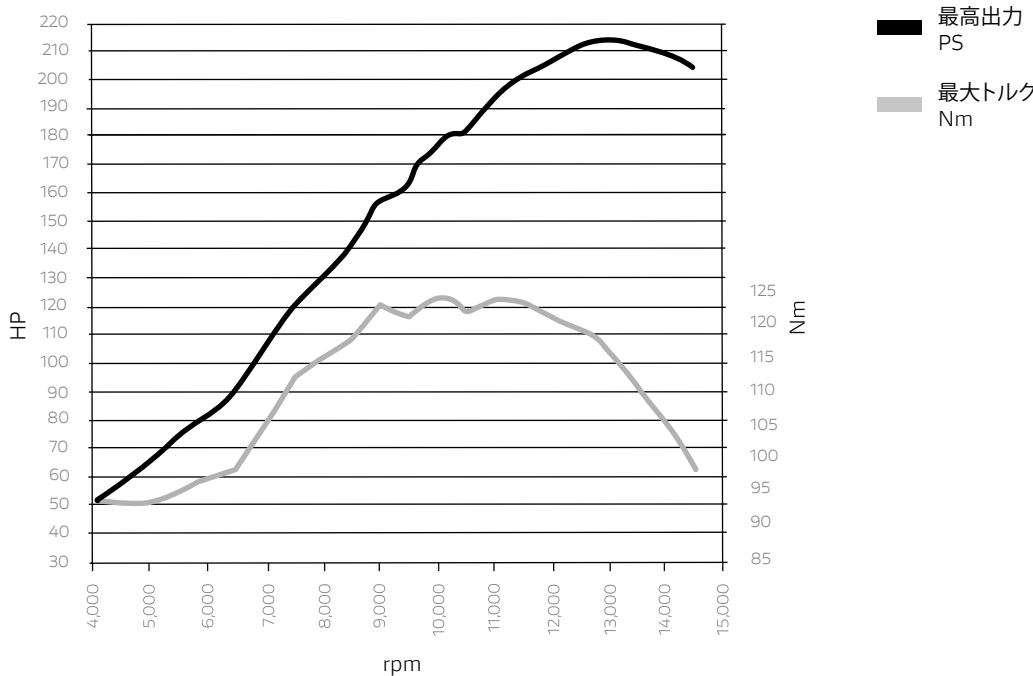


STREETFIGHTER V4

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デスモドミック・タイミング、4バルブ、水冷
排気量	1,103 cc
ボア X ストローク	81 x 53.5 mm
圧縮比	14.0:1
最高出力*	153 kW (208 ps) @ 12,750 rpm
最大トルク*	123 Nm (12.5 kgm) @ 11,500 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
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: フロント・スプロケット 15T、リア・スプロケット42T
クラッチ	湿式多板、油圧制御、セルフサーボ／スリッパー・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	軽合金 5本スポーク 3.50" x 17"
フロントタイヤ	120/70 ZR17 ピレリ製 ディアブロ・ロッソ・コルサ2
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	軽合金 5本スポーク 6.00" x 17"
リアタイヤ	200/60 ZR17 ピレリ製 ディアブロ・ロッソ・コルサ2
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、330mm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	180 kg
車両重量**	201 kg
シート高	845 mm
ホイールベース	1,488 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、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、ウインカー・オートキャンセル、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・リンク・アプリ、ドゥカティ・ラップタイマーGPS (DLT GPS) 、ドゥカティ・マルチメディア・システム (DMS) 、グリップ・ヒーター	
ワランティ	
ワランティ	2年間距離無制限
メンテナンス	12,000 km /12ヶ月
バルブクリアランス点検・調整	24,000 km



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)。

STREETFIGHTER V4 S

ストリートファイターV4		ストリートファイターV4 S
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BPFフォーク、43mm径クローム・インナー・チューブ、	オーリンズ製 NIX30 43mm径TiNコート・フルアジャスタブル・フォーク、伸び側／縮み側の減衰力を電子制御、オーリンズ製Smart EC 2.0イベントベース・モード付
リア・サスペンション	ザックス製フルアジャスタブル・ショック、	オーリンズ製TTX36 フルアジャスタブル・ショック、伸び側／縮み側の減衰力を電子制御、オーリンズ製Smart EC 2.0イベントベース・モード付
フロントホイール	軽合金 5本スポーク	マルケジーニ製 鍛造アルミニウム 3本スポーク
リアホイール	軽合金 5本スポーク	マルケジーニ製 鍛造アルミニウム 3本スポーク
乾燥重量	180 kg	178 kg
車両重量	201 kg	199 kg



1 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

2 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

STREETFIGHTER V4

ドゥカティ・レッド



STREETFIGHTER V4S

ドゥカティ・レッド



アクセサリー



ドゥカティ・パフォーマンス製アクセサリー・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) のアクセサリー・セクションを参照してください。





1 チタニウム製コンプリート・エグゾースト・システム(公道走行不可)



2 乾式クラッチ・キット



3 カーボンファイバー製乾式クラッチカバー



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



2 クラッチ&ブレーキ・フルード・リザーバー
3 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



4 マグネシウム製ホイール(1名乗車専用)



1 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



2 クラッチレバー
ProGripグリップヒーター
ビレット・アルミニウム製ハンドルバーエンド・ウエイト



3 カーボンファイバー製リアフェンダー
4 カーボンファイバー製フロント・フェンダー

アパレル

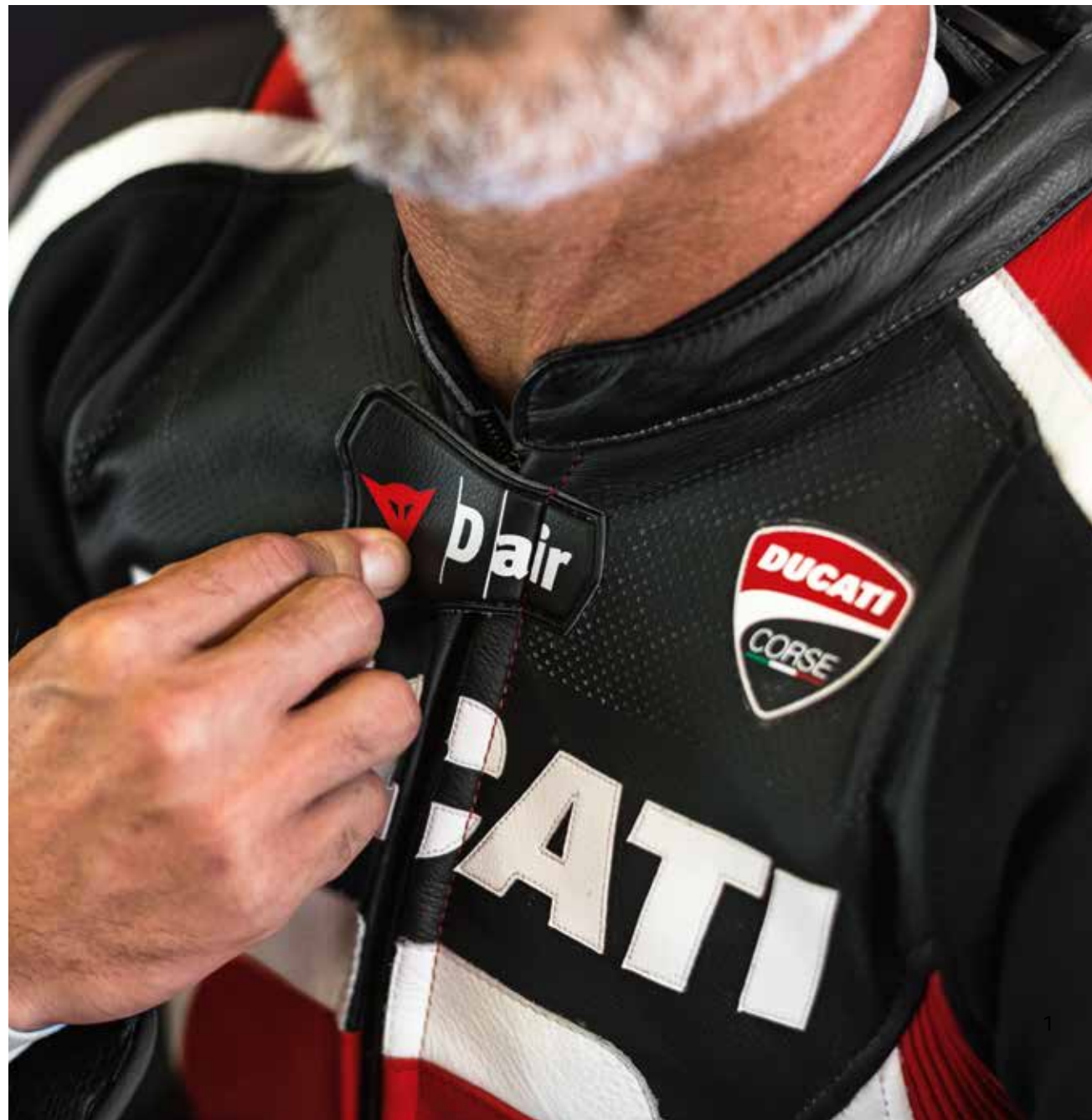
Ducati Corse |D |air® K1
エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ

Ducati Corse |D |air® C2
エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ

Ducati Corse Speed 2
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse V5 Air
レーシング・ブーツ

SuMisuraは、オーダーメイドのレーシング・スーツを作成することができるプログラムです。
www.ducatisumisura.com.



Ducati Apparel Collection designed by **Drudi Performance**





Ducati Corse K1
レーシング・スーツ

Ducati Corse C4
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 V3
フルフェイス・ヘルメット



Ducati Apparel Collection designed by *Drudi Performance*



Ducati Corse C3
レザー・グローブ

Race
チェア

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、生産段階で変更される場合があります。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、アクセサリーなど(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を装備し、燃料タンクを満タンに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。

2019年12月



ducati.com

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



WDW2020
WORLD DUCATI WEEK
17th - 19th July / Misano, Italy
wdw.ducati.com