



DUCATI STREETFIGHTER V4 S A ULTRANAKED COM O CONJUNTO TECNOLÓGICO MAIS COMPLETO DO BRASIL

Uma Panigale V4 despojada das carenagens, com guidão alto e largo, peso de 178 kg, motor Desmosedici Stradale de 1.100 cm³ com 208 cv, mantido à distância por duas asas laterais de cada lado e um pacote eletrônico de última geração: é a "Streetfighter", ou a fórmula que dá vida à Streetfighter V4.

O resultado é uma Ducati exagerada, naked moderna e tecnológica com um design agressivo e empolgante, que nada faz para esconder a performance no topo do segmento.

O espírito da Streetfighter V4 é perfeitamente representado pelo design minimalista do farol full-LED que lembra a frente da Panigale V4 e remete à expressão do Joker, o personagem Coringa dos quadrinhos, que inspirou o designer da nova naked. A assinatura da Ducati é então representada pelo DRL em forma de V que já caracteriza a Panigale V4 e a SuperSport.

Na Streetfighter, o "Front Frame" e o motor Desmosedici Stradale ficam o mais visíveis possível, apenas parcialmente cobertos por superestruturas reduzidas ao mínimo e com linhas nítidas, que criam um todo limpo e essencial. A frente baixa, inclinada para a frente, dando continuidade às linhas carregadas do tanque, dá à Streetfighter uma aparência predatória e pronta para o ataque. Como dita a cultura do modelo streetfighter, os semiguídões são substituídos por um guidão alto e largo que, junto com uma posição menos extrema dos pedais do piloto, garantindo uma posição de pilotagem esportiva, mas confortável, ideal para uso na rua.

Tanta personalidade no design só poderia ser combinada com um motor potente como o Desmosedici Stradale de 1.103 cm³ na versão 208 cv: uma potência impressionante para uma naked, que um mapa dedicado de controle do motor permite que você use facilmente na estrada. O motor, combinado com um peso seco de 178 kg (da versão "S", modelo à venda no Brasil) traz a relação potência / peso para um valor de 1,17. O desempenho pode aumentar ainda mais com a instalação do escapamento de corrida Ducati Performance by Akrapovič, que aumenta a potência para 223 cv e permite uma redução de peso de menos 5,5 kg.

O desempenho exuberante da Streetfighter V4 é mantido sob controle pela eletrônica refinada tirada diretamente da Panigale V4 e pelas asas duplas laterais de configuração do desenvolvidas pela aerodinâmica da Ducati Corse. As asas, colocadas em posição avançada para maximizar o efeito, geram 28 kg de "downforce" à 270 km / h, reduzindo a "flutuação" da roda dianteira em altas velocidades e a tendência ao wheelie, e aumentando a estabilidade durante as fases de frenagem, entrada e curvas.

Este comportamento dinâmico inspira segurança na estrada, enquanto na pista, ao limitar a intervenção dos comandos eletrônicos e permitir travar posteriormente, apresenta grandes benefícios em termos de desempenho.

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



O pacote eletrônico de última geração da Streetfighter V4 é baseado no uso de uma plataforma inercial de 6 eixos (6D IMU - Unidade de Medição Inercial) capaz de detectar instantaneamente o ângulo de rotação, guinada e inclinação da moto no espaço. Os comandos gerenciam todas as fases da direção: alguns são responsáveis pela partida, aceleração e frenagem, outros supervisionam a tração, outros ainda se relacionam com as fases de deslocamento e saída de curva.

A **Streetfighter V4 S**, versão comercializada no Brasil, vem com aros forjados Marchesini e a adoção de suspensões (garfo NIX30 de 43 mm e TTX36 mono) e amortecedor de direção Öhlins controlado eletronicamente. Todos baseados no sistema Öhlins Smart EC 2.0 de segunda geração que, além de explorar todo o potencial oferecido pelo IMU 6D, possui uma interface com o piloto mais intuitiva.

Streetfighter V4 S

- › Cor
 - Vermelho Ducati com quadro cinza escuro e aros pretos

- › Equipamento padrão principal:
 - Desmosedici Stradale 90° V4, contra-rotativo, 4 válvulas por cilindro de acionamento desmodrômico, refrigerado a água, 1.103 cc, 208 cv
 - Moldura "Front Frame"
 - Tanque de alumínio de 16 litros
 - Garfo de pistão Showa grande (BPF) 43 mm, totalmente ajustável
 - Suspensão traseira monochoque Sachs, totalmente ajustável
 - Amortecedor de direção Sachs
 - Sistema de freio com pinças monobloco Brembo Stylema®
 - Pneus Pirelli Diablo Rosso Corsa II com traseira 200/60 e dianteira 120/70 ZR17
 - Asas de configuração do biplano
 - Pacote eletrônico de última geração com Unidade de Medição Inercial de 6 eixos (6D IMU): ABS Cornering EVO; Controle de tração Ducati (DTC) EVO 2; Ducati Slide Control (DSC); Ducati Wheelie Control (DWC) EVO; Ducati Power Launch (DPL); Ducati Quick Shift up / down (DQS) EVO 2; Controle de freio do motor (EBC) EVO
 - Unidade digital de última geração com display colorido TFT de 5 "
 - Modos de pilotagem (sport, race, street)
 - Projetor Full-LED com DRL
 - Configuração de dois lugares
 - Preparada para Ducati Data Analyzer + GPS (DDA + GPS) e Ducati Multimedia System (DMS), dispositivo anti-furto, aquecedor de manoplas
 - 6 marchas com Ducati Quick Shift (DQS) up/down EVO 2
 - Embreagem anti-blocante servo-assistida de acionamento hidráulico e cilindro mestre auto-sangrável

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



- Chassi dianteiro em liga de alumínio
- Roda dianteira: Liga leve de 5 raios 3,50 "x 17"
- Roda traseira: Liga leve de 5 raios 6,00 "x 17"
- 2 discos semiflutuantes de 330 mm, ancorados radialmente. Brembo Monobloc Stylema®

(M4.30) com pinças de 4 pistões e Bosch ABS cornering. Cilindro mestre auto-sangrável
Disco de 245 mm, pinça de 2 pistões com Bosch ABS cornering

- Equipamentos de segurança com modos de pilotagem, modos de potência, Cornering ABS EVO, Ducati Traction Control (DTC) EVO 2, Ducati Wheelie Control (DWC) EVO, Ducati Slide Control (DSC), Engine Brake Control (EBC) EVO, Auto tyre calibration.

Ergonomia

Em comparação com a Panigale V4, a posição de pilotagem do piloto está posicionada à uma altura de 845 mm do solo. Conforme a cultura do modelo streetfighter, os semi guidões são substituídos por um guidão alto e largo que, junto com um assento com 60 mm de acolchoamento e uma posição menos extrema dos pedais do piloto, garantindo o conforto esportivo na pilotagem urbana e o controle necessário para o uso em estradas ou pista.

Mantendo as características estilísticas da Panigale, a rabetta é sustentada por um sobrechassi de aço e foi redesenhada para oferecer maior conforto para o garupa e mais espaço longitudinal para o piloto.

Asas laterais da Ducati Corse

As asas foram desenvolvidas para a Ducati Streetfighter V4 para garantir a máxima estabilidade tanto em altas velocidades quanto na frenagem e uma menor tendência ao wheelie durante a aceleração, limitando ao máximo as intervenções no chassi para ter um comportamento ágil e rápido em condições mistas. As asas foram desenvolvidas para a Streetfighter V4 em configuração biplano, projetadas por especialistas da Ducati Corse em colaboração com o Ducati Style Center.

O desenvolvimento aerodinâmico foi realizado inteiramente com simulações CFD (Computational Fluid Dynamics) utilizando um método de cálculo que envolve simulações estacionárias dos campos de movimento e pressão com o objetivo de aumentar a força vertical no veículo, em particular na roda dianteira.

Para reduzir ao máximo as dimensões laterais dos apêndices (asas), optou-se por desenvolver uma configuração aerodinâmica que proporcionasse duas asas, de abertura reduzida, e posicionadas em forma de biplano (referência ao modelo de aeronave com configuração de

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



asas em que há duas superfícies de sustentação verticalmente paralelas, uma sobre a outra) com o objetivo de fazê-las funcionar de forma independente. As asas foram posicionadas o mais próximo possível da roda dianteira (perto dos painéis laterais do radiador) para maximizar o efeito anti-wheelie.

O efeito da introdução dos apêndices aerodinâmicos é de 28 kg de "downforce" a 270 km / h, dos quais 20 kg na roda dianteira e 8 kg na roda traseira. As asas também trazem benefícios em termos de descarte térmico, aumentando a velocidade de cruzamento dos radiadores a água e óleo, respectivamente em + 2% e + 10%.

A carga vertical gerada pelas asas reduz a "flutuabilidade" da roda dianteira em altas velocidades, a tendência ao wheelie e aumenta a estabilidade durante a frenagem, entrada e curva.

Este comportamento dinâmico inspira segurança e limita a intervenção dos comandos eletrônicos, fazendo com que o piloto seja levado a manter o acelerador aberto por mais tempo, bem como a travar mais tarde à direita na curva com grandes benefícios em termos de desempenho.

Motor poderoso

A nova Streetfighter V4 está equipada com o Desmosedici Stradale de 1.103 cm³. Nessa configuração, o V4 90 ° entrega 208 cv a 13.000 rpm, potência elevada para uma naked, inigualável no segmento, consistente com a imagem exagerada da nova Streetfighter V4. O valor de torque máximo de 123 Nm (12,5 kgm) a 9.500 rpm é praticamente inalterado em comparação com a Panigale V4. Um mapa dedicado de controle do motor permite que você explore com segurança o desempenho da Streetfighter V4 quando usado na estrada.

A marcha final mais curta do que a da Panigale V4 dá torque à roda superior do + 10% o que garante resposta imediata aos comandos do acelerador.

A potência e o torque podem aumentar ainda mais, chegando a 223 cv e 130 Nm, respectivamente, com a montagem do escapamento de corrida Ducati Performance by Akrapovič, que também reduz o peso em menos 6 kg.

Motor derivado da MotoGP

A Desmosedici Stradale foi desenhada partindo do coração do motor V4 do MotoGP. A dinâmica dos fluidos da Desmosedici Stradale ecoa as dimensões e geometria usadas na Desmosedici GP, bem como a configuração do motor:

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



90 ° V4 inclinado 42 ° em relação à horizontal. Esta solução torna o motor extremamente compacto e permite centrar as massas, permitindo uma integração perfeita na motocicleta.

O virabrequim, assim como nos protótipos Ducati usados na corrida, é contra-giratório *, a fim de reduzir o efeito giroscópico das rodas e dar manobrabilidade e agilidade nas mudanças de direção, além de reduzir a tendência de "cavalinho" na aceleração e capotamento em frenagem. Os pinos da biela escalonados de 70 ° resultam em uma ordem de disparo "Twin Pulse" que, além de dar um som único e fascinante para o entusiasta, gera uma entrega fácil de gerenciar e excelente tração na saída de curvas.

A Desmosedici Stradale foi projetada em torno do sistema Desmodromic, que ajuda a fazer da MotoGP e da SBK Ducati as motos mais rápidas em seus respectivos campeonatos. Neste motor de alta velocidade, o "Desmo" encontra seu valor técnico máximo e atinge níveis de sofisticação, compacidade e leveza nunca antes vistos em uma Ducati. Os quatro eixos de comando movimentam as dezesseis válvulas de aço, com medidas de 34 mm de diâmetro para as de admissão e 27,5 mm de diâmetro para as de exaustão, valores bastante notáveis em relação ao diâmetro de 81 mm adotado.

A admissão é confiada a quatro corpos de borboleta ovais com um diâmetro equivalente a 52 mm conectados a chifres de admissão fixos de 70 mm de comprimento. Cada corpo do acelerador está equipado com dois injetores: um sob o acelerador específico para condições de baixa carga e outro acima do qual é ativado quando o motor precisa ter o melhor desempenho. Os corpos do acelerador de cada banco são movidos por um motor elétrico dedicado, que graças ao sistema completo Ride by Wire permite estratégias complexas de controle eletrônico e permite que o caráter do motor seja modulado em relação ao modo de pilotagem escolhido pelo piloto.

Para melhorar o conforto na condução na cidade, a desativação automática dos cilindros do banco traseiro é prevista quando a temperatura da água for superior a 75 °. Com isso há uma significativa redução na emissão de calor sob o assento.

* Este layout requer uma roda dentada adicional, a chamada roda ociosa, necessária para transferir o movimento do virabrequim para a caixa de câmbio e, em seguida, para as rodas a fim de retornar a rotação correta para o sentido de deslocamento. A presença da roda livre determina um componente de transmissão adicional no sistema que conecta o eixo de transmissão à roda. Isso deve ser considerado na determinação da potência do virabrequim, se esta for derivada do valor medido na roda. Tanto na homologação como nas medições com bancos de aceleração é portanto necessário considerar uma eficiência ou em qualquer caso um coeficiente adicional que por lei é fixado em 0,98.



Intervalos de manutenção

O Desmosedici Stradale permite o ajuste da folga das válvulas (Desmo Service) a cada 24.000 km, enquanto a manutenção é feita a cada 12.000 km / 12 meses.

Ciclística

Quadro "Front-Frame"

A Streetfighter V4 usa o chassis "Front Frame", derivado da experiência adquirida no MotoGP, que usa o motor Desmosedici Stradale com função de suporte de carga.

A principal diferença de layout está na utilização do motor como elemento estrutural. O "Frame Frontal" possui uma estrutura frontal compacta, pesando apenas 4 kg, fixada diretamente na metade superior do banco dianteiro e na cabeça do banco traseiro da V4, cuja base também atua como uma fixação para o banco traseiro suspensão e como ponto de apoio do braço oscilante unilateral.

A vantagem mais importante do "Quadro Dianteiro" da Ducati é o aproveitamento do motor Desmosedici Stradale para atingir a rigidez desejada: isso permitiu reduzir significativamente a extensão do quadro principal e seu peso, obtendo uma relação rigidez / peso maior. Somase à esta vantagem o comprimento reduzido dos montantes que correm lateralmente ao motor, o que nos permitiu projetar uma moto compacta, especialmente na área do assento do piloto.

A suspensão traseira usa uma articulação fixada ao motor Desmosedici Stradale por meio de um alumínio forjado. A articulação reage aos movimentos transmitidos por um braço oscilante de alumínio fundido de um lado com uma treliça alta.

A inclinação do cabeçote de direção é de 24,5 °, enquanto a trilha é de 100 mm.

Suspensão refinada

A Streetfighter V4 apresenta um Big Piston Fork (BPF) Showa com 43 mm de diâmetro totalmente ajustável sem freio hidráulico, compressão e recuperação e pré-carga. Os controles deslizantes do garfo alojam hastes cromadas nas quais as pinças de freio radial Brembo são fixadas. O pacote dianteiro é completado por cabelo amortecedor de direção Sachs. Na parte traseira há um amortecedor Sachs totalmente ajustável, fixado de um lado ao motor Desmosedici Road para meio de um forjado de alumínio.

Em vez disso, a Streetfighter V4 S está equipada com um garfo Öhlins NIX-30, amortecedor traseiro Öhlins TTX36 e amortecedor de direção Öhlins com sistema de controle baseado em

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



eventos. Nesta versão, a suspensão e o amortecedor de direção são controlados pelo sistema de controle Öhlins Smart EC 2.0 de segunda geração, instalado, entre outras coisas, pela nova interface de ajuste OBTi (Objective Based Tuning Interface).

Rodas e pneus

A Streetfighter V4 está equipada com pneus Pirelli Diablo Rosso Corsa II, que combinam desempenho em pista com versatilidade na estrada, nos tamanhos 120/70 ZR17 na frente e 200/60 ZR 17 na traseira, tamanhos já amplamente utilizados para o slick em o campeonato FIM Superbike World Championship.

O composto traseiro foi especialmente desenhado pela Pirelli para a Ducati Streetfighter V4 a fim de garantir o mesmo comportamento dinâmico do modelo de réplica de corrida Supercorsa SP que equipa a Panigale V4, mas com um aumento no desempenho a frio, a fim de garantir a versatilidade necessária de um modelo naked.

Sistema de frenagem com pinças Brembo Stylema®

A linha Streetfighter V4 apresenta os poderosos compassos de calibre monobloco Brembo Stylema® com discos flutuantes de 330 mm de diâmetro, garantindo uma potência de frenagem excepcional. Enquanto na parte traseira encontramos um único disco de 245 mm com pinça de 2 pistão. O sistema de travamento é assistido pelo sistema ABS Cornering EVO, que utiliza a unidade de controlo muito leve de 9.1MP.

Tanque

O tanque é feito de alumínio de 16 litros que, como acontece nas motocicletas de pista, tem parte da capacidade colocada sob o assento do piloto. Comparado com a Panigale V4, o tanque foi adequadamente modificado na área inferior para permitir o encaixe de um assento com mais espuma para aumentar o conforto do piloto.

Na frente, o espaço não ocupado pelo combustível foi aproveitado para colocar toda a eletrônica, inclusive a bateria.



Eletrônica

Controles eletrônicos derivados do MotoGP

O pacote eletrônico de última geração da Streetfighter V4 é baseado no uso de uma plataforma inercial de 6 eixos (6D IMU - Unidade de Medição Inercial) capaz de detectar instantaneamente o ângulo de rotação, guinada e inclinação da motocicleta no espaço.

O pacote eletrônico inclui controles que gerenciam todas as fases da direção: alguns são responsáveis pela partida, aceleração e frenagem, outros supervisionam a tração, outros ainda dizem respeito às fases de deslocamento e saída de curvas.

- › ABS Cornering EVO

Controle de tração Ducati (DTC) EVO 2

Controle deslizante Ducati (DSC)

Controle Ducati Wheelie (DWC) EVO

Ducati Power Launch (DPL)

- › Ducati Quick Shift up / down (DQS) EVO 2
- › Controle de freio do motor (EBC) EVO

Suspensão Eletrônica Ducati (DES) EVO

Os parâmetros operacionais de cada controle são associados por padrão aos três modos de condução com os quais a Streetfighter V4 está equipada. O piloto tem a oportunidade de personalizar seus estilos de pilotagem e restaurar os parâmetros definidos pela Ducati. É possível alterar rapidamente o nível de uma das funções de controle DTC, DWC, DSC ou EBC usando as teclas de acesso direto no botão esquerdo.

ABS Cornering EVO

O sistema ABS da Streetfighter V4 inclui a função "curvas", que estende a intervenção do ABS mesmo com uma motocicleta inclinada e tem a mesma lógica de intervenção e tipos de controle que a Panigale V4. O ABS Cornering EVO pode ser definido em três níveis para satisfazer plenamente as necessidades de todos os pilotos, tanto em pista como em estrada, mesmo nas situações mais críticas de baixa aderência.

O nível 3 é adequado para a estrada ou para condições de baixa aderência, garante uma travagem segura e estável em todas as condições, mantendo sempre a elevação da roda traseira sob controle nas desacelerações mais acentuadas. Os níveis 2 e 1, por outro lado, favorecem a força de frenagem e, portanto, são mais voltados para a direção esportiva em superfícies de alta aderência e na pista.

O nível 2 é recomendado para uso na pista pelo piloto amador. O sistema gere os sistemas de travagem dianteiro e traseiro, mantém a função de "curva" ativa enquanto não existe

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



controle de elevação, permitindo um travamento mais esportivo. Selecionar o nível 2 ativa a função "deslizamento por freio", que permite que você derive ao entrar em uma curva para uma condução espetacular e segura.

O nível 1, não associado por padrão a nenhum dos modos de pilotagem, é recomendado para pilotos experientes no uso de pista. Garante uma intervenção de corrida do sistema ABS que atua apenas na roda dianteira. Tanto a função de "curva" quanto a intervenção anti-weeling são desativadas para gerar desempenho máximo.

Controle de tração Ducati (DTC) EVO 2

A nova estratégia Ducati Traction Control (DTC) EVO 2 deriva da Ducati Desmosedici GP18 e já é usada na Panigale V4 R e V4 R SBK. Além de fazer interface com a Unidade de Medição Inercial de 6 eixos (IMU) e adaptar a intervenção e o escorregamento ao ângulo de inclinação da moto, o software melhora significativamente a gestão da potência fora das curvas graças à nova estratégia de controle "preditiva". Por atuar não só no valor instantâneo do giro traseiro, mas também na sua variação, intercepta a perda de aderência mais rapidamente e reduz os picos de escorregamento, garantindo assim uma intervenção mais rápida e regular. Tudo isso se traduz em maior estabilidade do veículo ao sair das curvas, mesmo em condições de aderência não ideais, maior aceleração e desempenho aprimorado tanto na única volta quanto em corridas longas.

Além disso, o DTC EVO 2, além do gerenciamento do avanço de ignição e injeção, prevê a intervenção das válvulas dos corpos estranguladores quando não é necessária uma intervenção rápida do controle, permitindo manter parâmetros ótimos de combustão e obter mais suavidade resposta e intervenção do motor.

O DTC EVO 2 pode ser regulado em 8 níveis diferentes (6 em piso seco e 2 em piso molhado), permitindo ao piloto adaptar a estratégia de controle ao seu estilo de condução e condições de aderência, obtendo o máximo rendimento.

Ducati Slide Control (DSC)

A introdução do 6D IMU tornou possível adicionar o Ducati Slide Control (DSC), desenvolvido em colaboração com a Ducati Corse, ao Ducati Traction Control (DTC) EVO. Este sistema auxilia o piloto controlando o torque entregue pelo motor Desmosedici Stradale em função do ângulo de deslizamento. Seu objetivo é melhorar o desempenho fora dos cantos, evitando ângulos de deslizamento que, de outra forma, seriam difíceis de gerenciar. O DSC funciona graças ao 6D IMU que fornece à unidade de controle de dinâmica da motocicleta informações sobre a dinâmica da moto (como ângulo de inclinação, aceleração e muito mais).

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



Assim como o DTC EVO, o DSC gerencia as reduções de torque intervindo na abertura das válvulas borboleta, na redução do avanço e nos cortes de injeção. Em todas as situações onde a intervenção rápida DSC não é necessária, o uso das válvulas do corpo do acelerador permite que você mantenha os parâmetros de combustão ideais, obtendo uma resposta da Desmosedici Stradale e uma intervenção mais suave.

O DSC é ajustável em dois níveis: passando do nível 1 ao nível 2, o sistema permite controlar mais facilmente os valores do ângulo de deslizamento que, de outra forma, seriam difíceis de gerenciar. É possível modificar o nível de intervenção DSC entrando no menu, a partir do qual também é possível definir os valores de DTC EVO e DWC EVO. Também é possível definir o controle direto do DSC também por meio das teclas de acesso direto localizadas na chave esquerda. O valor definido de DSC está sempre visível no painel.

Ducati Wheelie Control (DWC) EVO

A Streetfighter V4 também está equipada com a última versão do Ducati Wheelie Control (DWC) EVO. Este sistema, usando informações do Bosch 6D IMU, controla o wheelie e permite o máximo desempenho de aceleração com facilidade e segurança. O DWC EVO detecta com maior precisão a presença e extensão dos cavalinhos e intervém para controlá-los com um maior nível de precisão, de forma a satisfazer os pedidos do piloto de forma ainda mais precisa.

Ducati Power Launch (DPL)

Este sistema, ajustável em três níveis, é capaz de garantir partidas extremamente rápidas, permitindo ao piloto se concentrar apenas no controle do desengate da embreagem. Uma vez ajustado, será suficiente engatar a primeira marcha e abrir o acelerador: o DPL durante a primeira fase da partida, enquanto o motorista modula a liberação da embreagem, manterá a Desmosedici Stradale estável em torno de uma velocidade ótima de acordo com o nível DPL selecionado; na segunda fase, quando a embreagem é totalmente liberada, o DPL controlará o torque entregue para garantir a aceleração máxima possível com base no nível predefinido.

Para o seu funcionamento, o DPL explora as funções do DWC e mantém sempre o DTC ativo, para garantir o mais alto nível de segurança em todas as situações. O sistema é desengatado automaticamente acima da velocidade no final da manobra ou quando a terceira marcha é engatada. Para preservar a embreagem, o sistema usa um algoritmo que permite apenas um número limitado de partidas consecutivas. O número de giros disponíveis é restabelecido quando o usuário usa a motocicleta normalmente.



O DPL é ajustável em 3 níveis e é ativado pressionando o botão específico. O nível 1 é o que prefere o desempenho no início, o nível 3 é o mais "seguro e estável".

Ducati Quick Shift up / down (DQS) EVO 2

A DQS EVO 2 com função subir/descer, desenvolvida para a Panigale V4, aproveita as informações sobre o ângulo de inclinação para maximizar a estabilidade da bicicleta durante a fase de mudança nas curvas.

O DQS EVO 2, além de minimizar os tempos de troca, permite que você reduza a marcha sem usar a embreagem, garantindo uma frenagem ainda mais eficaz. O sistema inclui um microinterruptor bidirecional integrado na cinemática da alavanca que, em correspondência com cada manobra de marcha, envia um sinal para a central Desmosedici Stradale. O sistema atua de forma distinta para troca e redução de marcha, integrando a ação de avanço e injeção da ignição, já presente no sistema up-shift, com a abertura controlada da válvula borboleta para operação de down-shift graças ao sistema de gerenciamento full Ride by Wire.

A extensão e a duração das diversas atuações visam garantir a máxima fluidez nas mudanças mesmo ao dirigir no limite da pista, trabalhando na fase de redução em sinergia com a embreagem anti-hopping e o Engine Brake Control (EBC).

O DQS EVO 2, também derivado do Panigale V4 R, reduz os tempos de corte em up-shift, permitindo mudanças mais esportivas em altas cargas, acima de 10.000 rpm, típico de uso em pista, e aumenta a estabilidade das mudanças sob forte aceleração com motocicleta dobrada.

Controle de freio do motor (EBC) EVO

O EBC (Motor Brake Control) foi desenvolvido para ajudar os pilotos a otimizar a estabilidade da moto em condições extremas de curva, equilibrando as forças a que o pneu traseiro é submetido em condições de aplicação intensiva do freio motor Desmosedici Stradale. O EBC EVO do Streetfighter V4, otimizado com base no ângulo de inclinação, monitora a posição do acelerador, a marcha selecionada e a desaceleração do eixo Desmosedici Stradale durante a frenagem mais agressiva e ajusta com precisão a abertura do gás para equilibrar as forças de torque aplicadas ao pneu. O EBC EVO pode ser configurado em três níveis integrados nos Modos de Equitação.



Suspensão Eletrônica Ducati (DES) EVO

A versão S está equipada com suspensão Öhlins com controle eletrônico baseado em eventos, baseado no sistema Öhlins Smart EC (Controle Eletrônico) de segunda geração que, além de explorar todo o potencial oferecido pelo IMU 6D, possui uma nova e mais intuitiva interface piloto chamado OBTi (Objective Based Tuning Interface) para as configurações.

As suspensões eletrônicas oferecem a escolha entre o modo manual ("Fixo"), que permite definir manualmente, por meio de "cliques" virtuais (32 de totalmente aberta a totalmente fechada para a suspensão e 10 para o amortecedor), os níveis de compressão, extensão e amortecimento do amortecedor de direção e modo automático ("Dinâmico").

Quando o modo "Dinâmico" é selecionado, com base nas informações recebidas do IMU 6D e outros sensores, o sistema ajusta automaticamente a compressão e o amortecimento de retorno em resposta ao estilo de direção.

As principais vantagens oferecidas pelo sistema Öhlins Smart EC 2.0 dizem respeito à possibilidade oferecida ao piloto de personalizar a intensidade de intervenção nas suspensões de acordo com os eventos de direção individuais (frenagem, curvas, aceleração), bem como modificar os parâmetros operacionais do indivíduo Componentes de hardware. Para o piloto, isso significa ter acesso a um nível mais alto de controle da dinâmica da moto em benefício da segurança na estrada e dos tempos de volta na pista.

Modos de Pilotagem

Os modos de pilotagem permitem que você escolha entre três estilos de pilotagem predefinidos para oferecer um comportamento Streetfighter V4 perfeitamente adaptável ao piloto, ao tipo de pista e às condições ambientais. Cada modo de pilotagem é programado para alterar instantaneamente as características do motor, os parâmetros dos controles eletrônicos e, na versão S, também a configuração da suspensão.

Riding Mode **Race** - Como o nome sugere, a RM Race permite aos pilotos menos experientes um comportamento de direção eficaz na pista com asfalto de alta aderência. Ao selecionar Race, o piloto pode contar com 208 cv, com resposta direta da Ride by Wire quando o acelerador é acionado e, na versão S, uma configuração de suspensão bastante sustentada para o melhor desempenho. O modo Race fornece uma configuração pré-definida da eletrônica com baixa intrusividade, mas sem diminuir o nível de segurança, com ABS no nível 2 sem controle de levantamento, o acionamento da função "slide por freio" e o drift controlado na frenagem, que permite que você cruze a bicicleta com segurança na fase de entrada em curva.



Sport Riding Mode - Ao selecionar o Sport Riding Mode, o piloto pode contar com 208 cv de saída com resposta esportiva Ride by Wire quando o acelerador é aberto e, na versão S, em uma configuração de suspensão esportiva. Os comandos eletrônicos são configurados de forma a apoiar perfeitamente o piloto ao dirigir em estradas secas. Controle de elevação da roda traseira quando a frenagem é acionada e o ABS Cornering está definido para desempenho máximo nas curvas.

Modo **Street Riding** - O modo Street Riding é recomendado para uso em superfícies de baixa aderência. O RM fornece ao piloto 208 cv de potência com resposta progressiva, Ride by Wire quando o acelerador é aberto e, na versão S, uma configuração de suspensão particularmente adequada para melhor absorver os solavancos. O nível padrão de controles eletrônicos é definido para oferecer segurança máxima, garantindo melhor aderência e estabilidade.

O piloto tem a possibilidade de customizar seus próprios estilos de pilotagem e posteriormente restaurar os parâmetros definidos pela Ducati, bem como é possível habilitar o nível 1 do ABS (recomendado para pilotos mais experientes para dirigir em pista) que intervém apenas na roda dianteira para oferecer o máximo desempenho de frenagem.

Instrumentação TFT de segunda geração

A Streetfighter V4 usa o mesmo instrumento avançado full-TFT de 5" de alta resolução (186,59 PPI - 800xRGBx480) que a Panigale V4. O elemento dominante do painel é o tacômetro circular virtual, localizado no lado direito. As voltas da Desmosedici Stradale são apresentadas por meio de um ponteiro, seguido em seu movimento por uma trilha branca que atua como um "shiftlight" mudando de cor de branco para laranja, até se tornar vermelha ao se aproximar da área de ultrapassagem.

Existem dois layouts diferentes que podem ser recuperados pelo motorista: o display "Track", que destaca a indicação do tempo da volta e no qual a escala do conta-rotações torna as velocidades do motor usadas na pista claramente mais visíveis, e o display "Estrada", que substitui o tempo da volta pelas indicações referentes ao Sistema Multimídia Ducati (DMS), se houver, e dá mais visibilidade às rotações do motor utilizadas na estrada.

Ducati Lap Timer GPS (DLT GPS)

O GPS DLT, disponível como acessório Ducati Performance, permite que os tempos das voltas sejam automaticamente detectados, armazenados e exibidos diretamente no painel da motocicleta em cada passagem na linha de chegada da qual o piloto tenha registrado previamente as coordenadas pressionando o botão piscando. O sistema está equipado com a útil função "Best Lap", que mostra o tempo decorrido por 5 segundos se for a melhor medição cronométrica da sessão de volta atual. Para cada volta, num total de 15 voltas

Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.

Av. das Nações Unidas 14.261, Torre A, Conj 14
04794-000 São Paulo, Brazil



consecutivas, são armazenados o tempo, a rotação máxima e a velocidade máxima, a informação pode ser visualizada no painel de instrumentos ao entrar no menu específico. DLT GPS está disponível como um acessório plug-and-play Ducati Performance.

Ducati Data Analyzer + GPS (DDA + GPS)

O Ducati Data Analyzer + GPS (DDA + GPS) permite avaliar o desempenho da moto e do piloto, apresentando de forma gráfica canais de dados específicos. O DDA + GPS, uma ferramenta essencial na condução em pista para monitorar seu desempenho, além de exibir e registrar automaticamente os tempos de volta toda vez que a Streetfighter V4 cruza a linha de chegada em um circuito, permite armazenar vários canais de dados, incluindo: abertura do acelerador, velocidade do veículo, rotação do motor, marcha selecionada, temperatura do motor, distância percorrida, rpm do motor, índice DTC. O DDA + GPS está disponível como um acessório plug-and-play Ducati Performance.

Sistema Multimídia Ducati (DMS)

A versatilidade do Streetfighter V4 é evidenciada pela predisposição para o Sistema Multimídia Ducati (DMS), por meio do qual é possível aceitar ligações, selecionar e ouvir uma música e receber notificações por SMS com o auxílio da tecnologia Bluetooth. Ao subir na moto, o smartphone se conecta automaticamente à própria motocicleta via Bluetooth, permitindo ao ciclista gerenciar as principais funções multimídia. A faixa da música que está sendo reproduzida, o ícone que indica o recebimento de um novo SMS ou o nome do chamador são exibidos no display TFT. O áudio da chamada e a música são transmitidos para os fones de ouvido do capacete do piloto. O DMS está disponível como um acessório plug-and-play Ducati Performance.