





Index

5	La « Fight Formula »	21	Module électronique : un contrôle total
7	Deux versions, V4 et V4S		
8	Conception : Le visage du Joker	26	Stratégie des modes de conduite
11	Ergonomie : plus de confort et plus de sécurité	28	Instrumentation TFT dernière génération
12	Une aérodynamique inspirée des courses	32	Entretien et maintenance
		35	Données techniques
1 -			· ·
15	Un moteur extraordinairement puissant		et équipements
15		42	·
16		42	et équipements





La « Fight Formula »

La Panigale V4, dépouillée de son carénage, avec un guidon haut et large, un poids de 178 kg, et un moteur Desmosedici Stradale de 208 ch et 1100 cc, maîtrisée par des ailerons et un boîtier électronique de dernière génération : c'est la « Fight Formula », la formule qui donne vie au Streetfighter V4.

Le résultat est une Ducati naked inégalée, équipée d'une technologie de pointe, qui ne cache rien de ses performances.

Conformément à la culture du Streetfighter, le cadre avant et le moteur Desmosedici Stradale restent le plus visibles possible, les superstructures sont réduites au minimum, offrant ainsi un look épuré minimaliste. En suivant les lignes dynamiques du réservoir, la partie avant basse proéminente donne au Streetfighter V4 plus de force et de caractère.

Le moteur Desmosedici Stradale de 1103 cc du Streetfighter V4 développe 208 ch, une puissance impressionnante pour un modèle naked qui peut en fait atteindre 220 ch avec l'échappement full racing Ducati Performance d'Akrapovič.

Conçus en collaboration avec Ducati Corse, les ailerons biplan génèrent la force d'appui nécessaire pour assurer une stabilité maximale pendant toutes les phases de pilotage, en particulier à haute vitesse, ainsi qu'une maniabilité rapide et agile en terrains mixtes. Le module électronique contribue également au contrôle de la moto. Il est dérivé de la Panigale V4 et repose sur une centrale à inertie 6 axes détectant instantanément les angles de roulis, de lacet et de tangage de la moto.

Le module électronique comprend des commandes permettant de gérer toutes les phases de conduite, du démarrage à l'accélération, en passant par le freinage et le système antipatinage en courbe et en sortie de virage. Les commandes peuvent être réglées par le pilote et combinées avec les modes de conduite Race, Sport et Street disponibles.





Deux versions, V4 et V4S

Le nouveau Streetfighter V4 est disponible en version standard et S. Les deux versions sont disponibles en rouge Ducati avec un cadre gris foncé et des roues noires.

Le Streetfighter V4 pèse 201 kg. Il est équipé de jantes en alliage léger à 5 rayons, d'une fourche Showa Big Piston (BPF), d'un amortisseur arrière unique Sachs et d'un amortisseur de direction Sachs. La version S se distingue par ses jantes forgées Marchesini à 3 rayons, l'adoption de la suspension et de l'amortisseur de direction Öhlins commandés électroniquement, fondés sur le système Öhlins Smart EC 2.0 de deuxième génération, et un poids en ordre de marche de 199 kg.

Conception : Le visage du Joker

Le design minimaliste de l'éclairage avant Full LED reflète parfaitement l'esprit du Streetfighter V4. Bien que rappelant l'avant de la Panigale V4, il fait référence à l'expression de Joker, le personnage de comics qui a inspiré le designer responsable de la création du nouveau naked de Borgo Panigale au Ducati Style Center.

Le phare full LED est intégré dans un carénage double épaisseur conçu avec soin, qui inclut les entrées du caisson d'air et de refroidissement des LED. Un déflecteur arrière, quant à lui, arrête les flux impactant directement le réservoir. Le phare est surmonté d'un écran TFT de 5 pouces, identique à celui de la Panigale V4, avec un saute-vent sophistiqué qui cache élégamment les fixations et le câblage.





Le cadre avant et le moteur Desmosedici Stradale ne sont que partiellement recouverts par des superstructures réduites au minimum, avec des lignes épurées et des volumes sculptés. Derrière le radiateur se trouvent les bords de l'extracteur d'air chaud, inspirés du monde des F1. Leur fonction est structurelle. Ils sont fixés directement au cadre et intègrent les ailerons doubles à chevauchement dérivés du MotoGP qui génèrent la force d'appui nécessaire pour assurer une stabilité maximale.

De plus, la combinaison de deux zones rouges et de l'extracteur noir au centre permet une vue latérale encore plus dynamique.



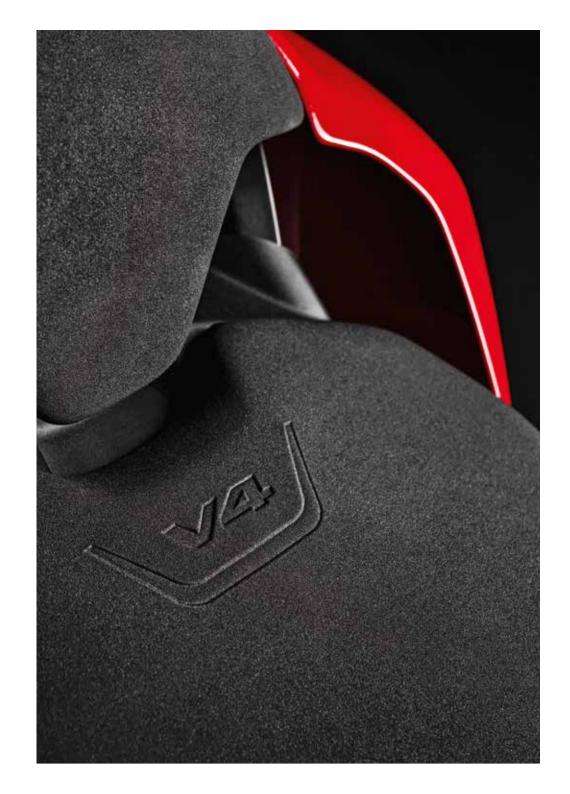


Ergonomie : plus de confort et plus de de sécurité

Par rapport à la Panigale V4, la position de conduite, avec une hauteur de selle de 845 mm, a été redéfinie selon les spécifications d'un Roadster.

Le semi-guidon a été remplacé par un cintre haut et large. Associé à un positionnement modéré des repose-pieds du pilote, il assure un confort propre aux modèles de sport lors des balades urbaines tout en procurant le contrôle nécessaire pour affronter les routes de campagne comme les circuits. La partie inférieure du réservoir a été modifiée pour permettre le montage d'une selle comportant plus de mousse, afin d'améliorer le confort du pilote.

De plus, l'arrière a été redessiné. Tout en conservant de nombreuses caractéristiques stylistiques de la Panigale, l'arrière est soutenu par un sous-cadre en acier et a été redessiné pour améliorer le confort des passagers et donner plus d'espace au pilote dans le sens de la longueur.



Une aérodynamique inspirée des courses

Des performances rapides et agiles en terrains mixtes exigent une stabilité maximale à haute vitesse et au freinage, une réduction du flottement de la roue avant à l'accélération et un contrôle électronique minimal de la suspension : c'est pourquoi les spécialistes de Ducati Corse ont développé, en collaboration avec le Ducati Style Centre, des ailerons biplan pour le Streetfighter V4.

Le développement aérodynamique a entièrement été réalisé avec des simulations CFD (Computational Fluid Dynamics) . La méthode de calcul consiste en des simulations stationnaires des champs de mouvement et de pression pour augmenter la force verticale sur le véhicule, en particulier sur la roue avant.

Afin de réduire autant que possible les débordements latéraux, l'équipe d'aérodynamique a décidé d'adopter une configuration « biplan » d'envergure limitée avec des ailerons travaillant indépendamment. Chaque appendice peut être décrit comme une aile avec un seul élément et un plan rectangulaire, muni d'un winglet à l'extrémité latérale

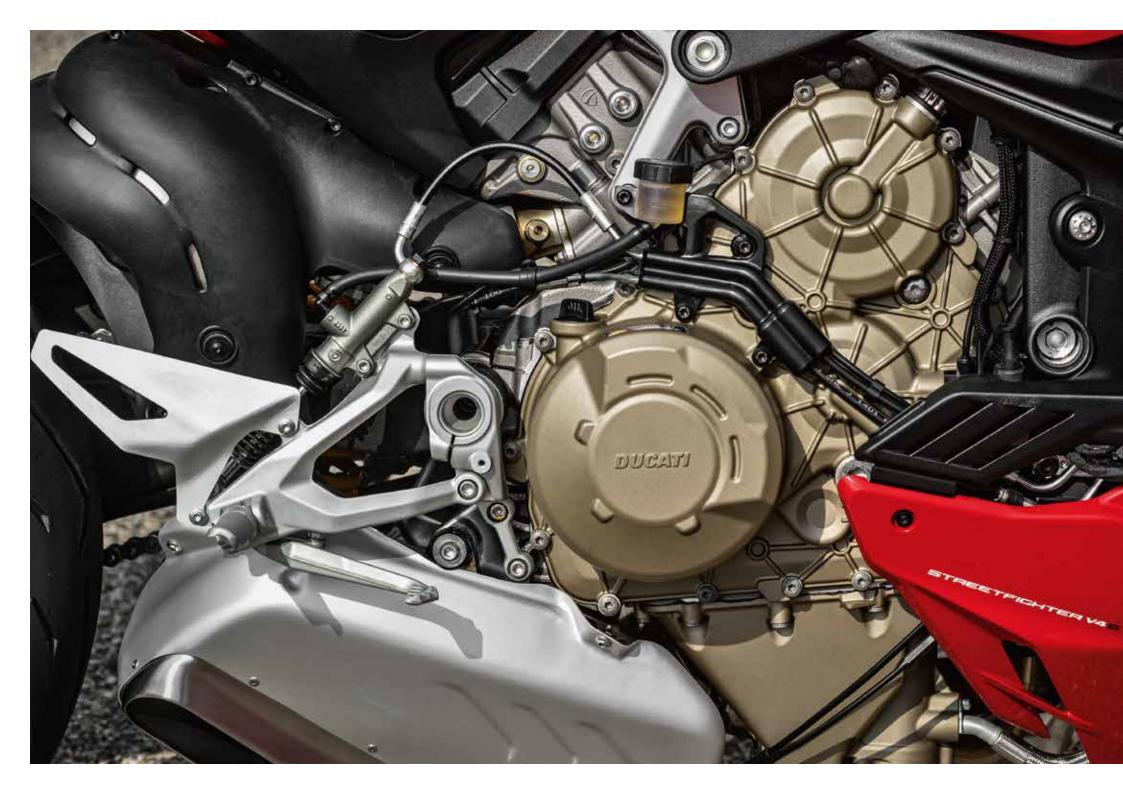
externe. Par ailleurs, les ailes ont été positionnées le plus près possible de la roue avant (près des panneaux latéraux du radiateur) pour maximiser l'effet antipoussée.

Ces appendices aérodynamiques génèrent 28 kg d'appui à 270 km/h (20 kg sur la roue avant, 8 kg sur la roue arrière). Les ailerons contribuent également à évacuer la chaleur du moteur en augmentant de 2 % et de 10 % respectivement le débit des radiateurs à eau et à huile. La force d'appui générée par les ailerons réduit le « flottement » de la roue avant à haute vitesse et la tendance à se soulever. Ils augmentent également la stabilité lors du freinage en courbe et des passages en virage.

Ce comportement aérodynamique procure au pilote un sentiment de confiance et limite l'intervention des commandes électroniques. Le pilote peut ainsi garder l'accélérateur ouvert plus longtemps et freiner plus tard dans la courbe, ce qui représente un avantage significatif en termes de performances.









Un moteur extraordinairement puissant

Le nouveau Streetfighter V4 est motorisé par le Desmosedici Stradale de 1103 cc qui délivre 153 kW (208 ch) à 12 750 tr/min et un couple maximum de 123 Nm (12,5 Kgm) à 11 500 tr/min. La puissance peut encore être augmentée à 220 ch en ajoutant l'échappement Ducati Performance complet par Akrapovič qui réduit également le poids de 6 kg.

Le moteur Desmosedici Stradale a été conçu autour du cœur du moteur V4 MotoGP et présente les mêmes dimensions et la même géométrie, ainsi que la même configuration générale, un V4 de 90° basculé vers l'arrière de 42°.

Le vilebrequin est contrarotatif pour réduire l'effet gyroscopique des roues et améliorer la maniabilité et l'agilité lors des changements de direction. Il permet également de réduire la tendance de la roue à se soulever à l'avant lors des accélérations ou à l'arrière lors des freinages brusques. De plus, le décalage de 70° des manetons permet d'obtenir un ordre d'allumage de type « Twin Pulse »

qui, en plus de produire un son inimitable, assure une puissance facile à gérer et une excellente traction en sortie de courbes.

Les pistons moulés en aluminium « Box in box » sont logés dans des cylindres, avec deux segments de piston à faible frottement, et un segment racleur d'huile de 81 mm, comme sur le moteur de la Desmosedici MotoGP. La course de 53,5 mm porte la cylindrée totale du moteur à 1103 cc. Le taux de compression est de 14:1, une valeur significative qui témoigne de la conception dérivée du monde de la compétition.

La distribution de type « Desmo » du moteur est techniquement parfaite et atteint un niveau de sophistication, de compacité et de légèreté inégalé sur une moto Ducati. Les quatre arbres à cames entraînent les seize soupapes en acier. Les soupapes d'admission ont un diamètre de 34 mm, les soupapes d'échappement de 27,5 mm, des valeurs remarquables par rapport à l'alésage de 81 mm.

L'admission d'air est confiée à quatre corps d'injection ovalisés (équivalant à 52 mm de diamètre) reliés à des conduits d'admission fixes de 70 mm de long.

Chaque corps d'injection avec ses deux injecteurs est activé par un moteur électrique dédié qui, grâce au système complet Ride by Wire, permet de recourir à des stratégies de contrôle électronique complexes et de moduler les « sensations » moteur en fonction du mode de conduite choisi.

Avec le Desmosedici Stradale, le réglage du jeu de soupapes doit être effectué tous les 24 000 km et les entretiens doivent être effectués tous les 12 000 km ou tous les 12 mois

Cadre avant

Le nouveau Streetfighter V4 est équipé du cadre avant de la Panigale V4, issu de l'expérience acquise en MotoGP, qui utilise le moteur comme élément porteur.

Ce châssis a une structure frontale compacte, qui ne pèse que 4 kg. Il est fixé directement sur le semi-carter supérieur de la culasse et en bas de la culasse des cylindres arrière du V4, dont la base sert également de fixation à la suspension arrière et de point d'appui du mono-bras oscillant.

Le principal avantage de cette solution est d'exploiter le moteur pour obtenir la rigidité souhaitée et de réduire significativement l'extension du cadre principal, ce qui permet d'obtenir un rapport rigidité/poids plus élevé.

Le châssis est complété par un souschâssis en treillis sous la selle, fixé sur le cadre avant en haut et boulonné à la tête de la culasse arrière.

Le système d'ancrage de la suspension arrière est fixé au moteur Desmosedici

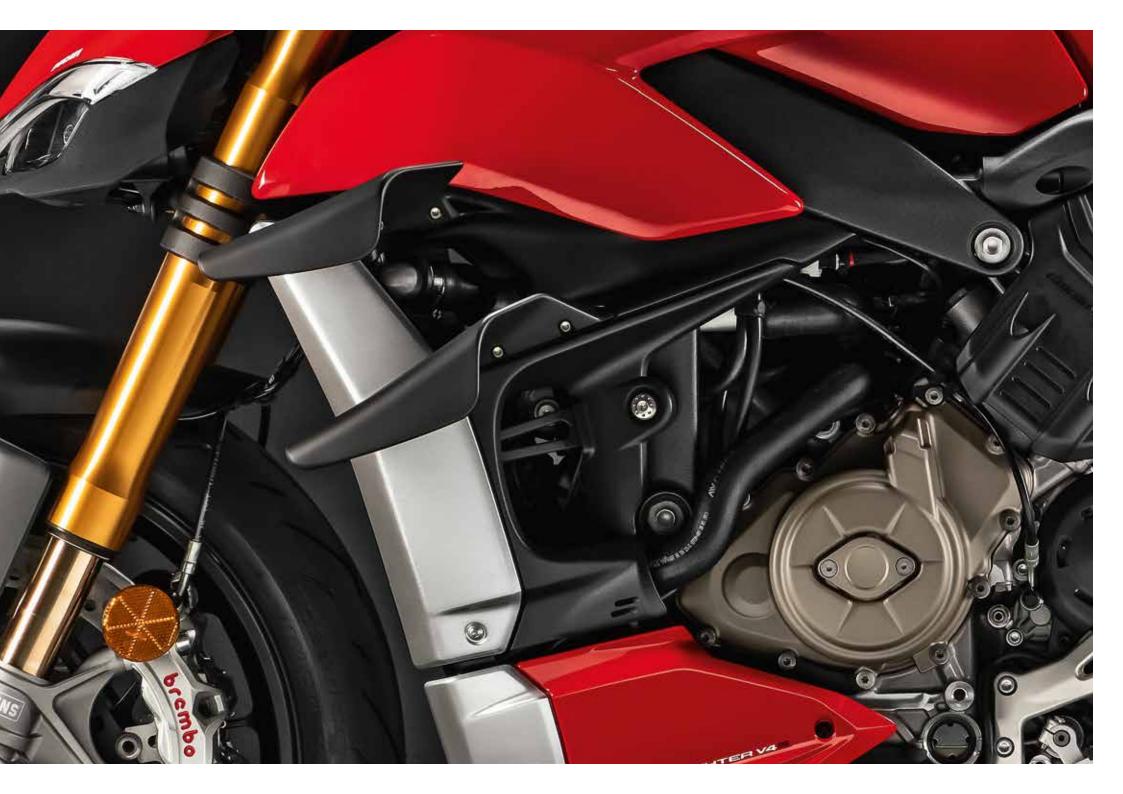
Stradale par un support en aluminium forgé. L'amortisseur travaille en fonction des mouvements transmis par le monobras oscillant en aluminium moulé à haute résistance ; la distance entre le point d'appui du bras oscillant et l'axe de la roue arrière est supérieure de 16 mm à celle de la Panigale, ce qui garantit, avec les ailerons biplans, une stabilité maximale au cours des différentes phases de conduite, notamment à grande vitesse.

La géométrie de direction présente un angle de chasse de 24,5° et une chasse de 100 mm.

Suspension sophistiquée

Le Streetfighter V4 est équipé d'une fourche Showa Big Piston Fork (BPF) de 43 mm qui permet un réglage complet de la précharge, de la compression et de la détente. Les corps de fourche abritent des curseurs chromés avec étriers radiaux Brembo. Un amortisseur de direction Sachs complète l'ensemble avant.







À l'arrière se trouve un amortisseur Sachs entièrement réglable dont un côté est fixé au moteur Desmosedici Stradale par un support en aluminium forgé. La version S est équipée du système Ducati Electronic Suspension EVO, complété d'une fourche Öhlins NIX-30, d'un amortisseur arrière Öhlins TTX36 et d'un amortisseur de direction Öhlins avec système de contrôle Smart EC 2.0.

Jantes et pneus

Alors que le Streetfighter V4 est équipé de jantes en aluminium forgé à 5 rayons, le V4 S est quant à lui équipé de jantes 3 bâtons Marchesini.

Les jantes sont montées de pneus Pirelli Diablo Rosso Corsa II. Alliant performances sur piste et polyvalence sur route, ces pneus se montent dans les tailles 120/70 ZR17 (avant) et 200/60 ZR 17 (arrière), déjà largement utilisés en slick en Championnat du Monde Superbike. Le mélange de gomme du pneu arrière a été conçu par Pirelli spécialement pour le Streetfighter V4. Il assure le même comportement dynamique que les pneus Supercorsa SP, répliques de course, montés sur la Panigale V4, mais avec de meilleures performances à basse température en garantissant la polyvalence que l'on attend d'un modèle naked.

Système de freinage avec étriers monoblocs Brembo Stylema®

La gamme Streetfighter V4 est équipée d'étriers monobloc Brembo Stylema®, qui succèdent aux étriers M50 déjà très performants.

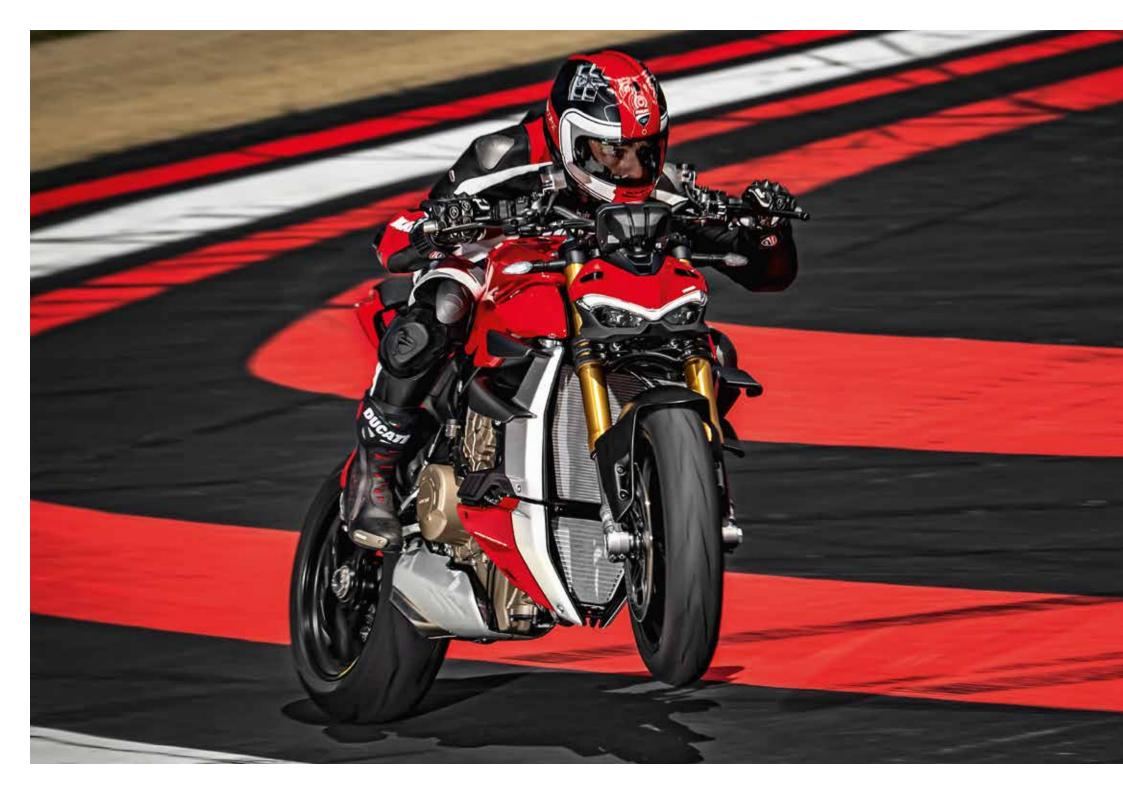
Les étriers Stylema®, créés à partir d'un seul bloc d'alliage, sont visiblement plus compacts par rapport au type M50, ce qui permet de réduire le poids de 70 g par étrier, sans perte de rigidité. D'autres améliorations ont été apportées à la ventilation interne pour assurer des performances plus cohérentes. Les étriers doubles Brembo avec chacun quatre pistons de 30 mm de diamètre,

mordent sur des disques de 330 mm de diamètre, offrant une puissance de freinage exceptionnelle. Le freinage arrière, lui, repose sur un seul disque de 245 mm serré par un étrier à 2 pistons.

Réservoir de course

Comme sur les motos de course, le réservoir en aluminium de 16 litres a une section qui s'étend sous la selle. Par rapport à la Panigale V4, la partie inférieure du réservoir a été modifiée pour permettre l'installation d'une selle avec un rembourrage plus épais pour améliorer le confort du pilote.







Module électronique : un contrôle total

Le module électronique de dernière génération sur le Streetfighter V4 repose sur une centrale à inertie 6 axes (IMU 6D) complétée de commandes pour gérer chaque phase de conduite. De plus, les paramètres opérationnels de chacune de ces commandes sont associés par défaut aux trois modes de conduite. Les pilotes peuvent personnaliser leur style de conduite ou restaurer les paramètres d'usine. Tous les niveaux de commande peuvent être réglés rapidement par l'intermédiaire du module de commande de gauche.

ABS Cornering Bosch

Le système ABS de Bosch est doté de la fonction de contrôle en courbe (cornering), qui permet à l'ABS de fonctionner même lorsque la moto est inclinée. Il peut être réglé à trois niveaux différents pour répondre pleinement aux besoins de tous les pilotes, sur piste ou sur route, même dans des situations critiques de faible adhérence. Le niveau 3 est recommandé pour une utilisation sur route ou en cas de faible adhérence, car il assure un freinage sûr et stable dans toutes les conditions. Les niveaux 2 et 1 privilégient, quant à eux, la puissance de freinage et sont destinés à être utilisés sur des surfaces à forte adhérence ou sur circuit.

Ducati Traction Control (DTC) EVO 2

La nouvelle stratégie de système antipatinage Ducati EVO 2 (DTC EVO 2) est une déclinaison de la Ducati Desmosedici GP18. En plus de fonctionner en interface avec l'IMU 6 axes et d'adapter son intervention en fonction du patinage de la roue et de l'angle d'inclinaison, le logiciel améliore considérablement le contrôle de la puissance en courbe grâce à une nouvelle stratégie « prédictive ». Agissant non seulement en fonction du patinage instantané de la roue arrière mais aussi de sa variation, il intercepte toute perte d'adhérence plus rapidement et réduit le patinage maximal de la roue, en assurant une intervention plus rapide et plus fluide. Ce système apporte une stabilité améliorée en sortie de courbe (même dans des conditions d'adhérence sous-optimales), une plus grande accélération, de meilleurs temps par tour et une meilleure performance à long terme.

En plus de contrôler l'avance à l'allumage et l'injection, le système DTC EVO 2 utilise, dans toutes les situations qui ne nécessitent pas d'intervention rapide, les valves des corps de papillon pour maintenir des paramètres de combustion optimaux et assurer une réactivité et un contrôle plus fluides du moteur.

Ducati Slide Control (DSC)

L'introduction de l'IMU 6D a permis d'ajouter le Ducati Slide Control (DSC) développé en collaboration avec Ducati Corse - au Ducati Traction Control EVO. Ce système assiste le conducteur en contrôlant le couple délivré par le moteur en fonction de l'angle de glissement. Son but est d'améliorer les performances en sortie de virage en évitant les angles de glissement qui seraient autrement difficiles à gérer. Le DSC repose sur la centrale à inertie 6 axes qui fournit à l'unité de contrôle du véhicule des informations essentielles sur la dynamique de la moto, telles que l'angle d'inclinaison, l'accélération et d'autres paramètres.

Ducati Wheelie Control (DWC) EVO

Le Streetfighter V4 est également livré avec la dernière version du contrôle de soulèvement de la roue Ducati Wheelie Control EVO (DWC EVO). Grâce au flux de données fourni par l'IMU 6D, ce système permet de contrôler le flottement de la roue avant tout en maximisant les accélérations facilement et en toute sécurité. Le DWC EVO offre une lecture plus précise des flottements de la roue avant. Il exerce ainsi un contrôle plus précis pour s'assurer que la moto réagit plus rapidement aux actions du conducteur.

Ducati Power Launch (DPL)

Ce système permet d'effectuer des démarrages ultra-rapides, en laissant le pilote se concentrer uniquement sur le relâchement de l'embrayage. Une fois réglé sur l'un des trois niveaux disponibles (le niveau 1 favorise les démarrages haute performance, le niveau 3 est sûr et stable), le pilote n'a plus qu'à engager la première vitesse et à ouvrir les gaz. Pendant la phase initiale de démarrage, alors que le pilote module le relâchement de l'embrayage, le DPL stabilise le moteur à un régime optimal. Au cours de la deuxième phase, lorsque l'embrayage est complètement relâché, le DPL contrôle le couple fourni pour maximiser l'accélération en fonction du niveau sélectionné.

Ducati Quick Shift up/down (DQS) EVO 2

Le système Ducati Quick Shift EVO 2 avec fonction de montée et descente rapide de rapport utilise les données de l'angle d'inclinaison pour optimiser la stabilité de la moto lors du changement de vitesse en courbe.

Le DQS EVO 2 permet de descendre de rapport sans embrayage. Grâce au contrôle complet Ride-by-Wire, le système fonctionne différemment lors de la montée et de la descente de rapport, en intégrant l'avance à l'allumage et le réglage de l'injection lors des montées de rapport et une fonction auto-blipper lors des descentes. De plus, lors des descentes de rapport, le DQS EVO 2 fonctionne en coordination avec l'embrayage anti-patter et le contrôle de frein moteur.

Le logiciel EVO 2, dérivé de la Panigale V4 R, réduit les temps de montée de rapport, ce qui permet de passer un rapport à haut régime (plus de 10 000 tr/min), plus sportifs, typiques de la conduite sur piste, et d'améliorer la stabilité des changements de rapport lors des accélérations agressives et des courbes.

Engine Brake Control (EBC) EVO

Le contrôle du frein moteur (Engine Brake Control) a été développé pour aider les pilotes à optimiser la stabilité de la moto dans des conditions de courbes extrêmes en équilibrant les forces appliquées sur le pneu arrière dans des conditions d'utilisation intense du frein moteur. Le système EBC EVO du Streetfighter V4, optimisé en fonction de l'angle d'inclinaison, surveille la position des soupapes de corps de papillon, le rapport sélectionné et la décélération du vilebrequin lors d'un freinage agressif. Il ajuste également l'ouverture des gaz pour équilibrer les forces de couple appliquées au pneu. L'EBC EVO a trois paramètres différents, intégrés aux modes de conduite.









Ducati Electronic Suspension (DES) EVO

La version S est équipée d'une suspension à commande électronique basée sur le système Öhlins Smart EC (Electronic Control) de deuxième génération qui, en plus d'exploiter le potentiel offert par l'IMU 6 axes, dispose également d'une nouvelle interface de réglage plus intuitive. Elle offre le choix entre deux modes : Le mode Fixe, pour régler manuellement les niveaux de compression et de détente, ainsi que l'amortissement de la direction (32 de complètement ouvert à complètement fermé pour la suspension, et 10 pour l'amortisseur), et le mode Dynamique, avec une régulation automatique de l'amortissement en compression et en détente par le système en fonction du style de conduite, sur la base des données reçues de l'IMU 6 axes et d'autres capteurs.

Les modes de conduite

Les modes de conduite offrent aux utilisateurs trois styles de conduite prédéfinis différents, afin que les performances du Streetfighter V4 puissent être adaptées au pilote, au type de route et aux conditions météorologiques. La modification des modes de conduite modifie instantanément le caractère du moteur, les paramètres de contrôle électronique et, sur la version S, le réglage des suspensions. Le pilote peut personnaliser les réglages en fonction de son style de conduite ou rétablir les paramètres par défaut. Il peut également activer l'ABS Niveau 1 (destiné à une utilisation sur piste par des pilotes experts) qui agit uniquement sur la roue avant pour permettre des performances maximales de freinage.

Mode de conduite Race.

Ce mode de conduite permet aux pilotes, y compris les moins experts, de bénéficier d'excellentes performances sur des surfaces de piste à forte adhérence. Le pilote peut compter sur 208 ch, avec une réponse directe de l'accélérateur Ride by Wire et, sur la version S, un réglage ferme de la suspension pour optimiser les performances. Le mode Race règle l'électronique à un niveau d'intervention bas mais sans diminuer la sécurité, avec

l'ABS réglé sur le niveau 2, le contrôle de soulèvement désactivé et la fonction « slide by brake » activée (permettant aux pilotes de laisser glisser la moto dans les virages en toute sécurité).

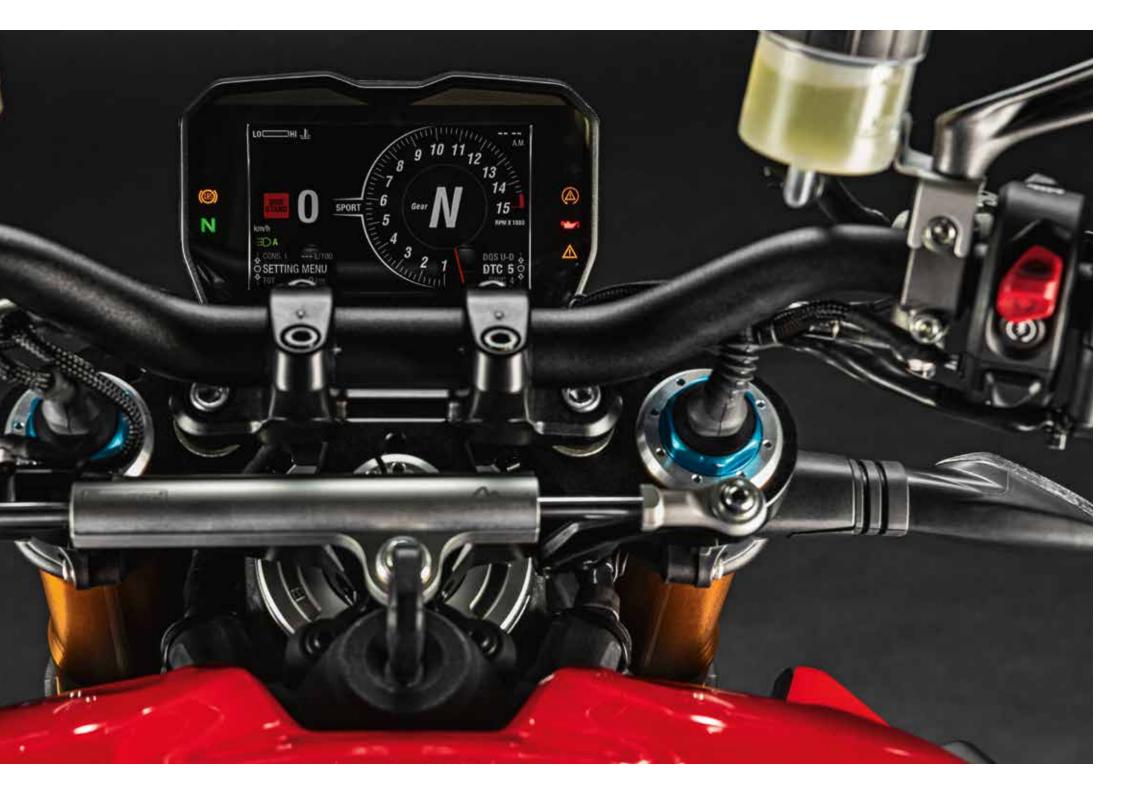
Mode de conduite Sport.

En sélectionnant le mode Sport, le pilote dispose de 208 ch avec une réponse directe de l'accélérateur de type sportif Ride by Wire et, sur la version S, un réglage des suspensions de type sportif. Les commandes électroniques sont conçues pour offrir une maniabilité parfaite sur route sèche. La détection du soulèvement de la roue arrière pendant le freinage est activée, et la fonction ABS en courbes est réglée de façon à maximiser les performances en courbes.

Mode de conduite Street.

Le mode Street est recommandé lors de la conduite sur des surfaces à faible adhérence. Ce mode de conduite offre au pilote 208 ch et une réponse progressive de l'accélérateur Ride by Wire (comme sur la Sport RM) et, sur la version S, une suspension bien adaptée aux routes irrégulières ou abîmées. Les réglages des commandes électroniques assurent l'adhérence et la stabilité pour optimiser la sécurité.





Instrumentation TFT dernière génération

Le Streetfighter V4 est équipé du même écran couleur TFT de 5 pouces que la Panigale V4. L'élément dominant du tableau de bord est le compte-tours qui affiche les performances du moteur à l'aide d'une jauge à aiguille. Le mouvement de la jauge est accompagné d'une traînée blanche qui agit comme un signal de changement de rapport, en changeant de couleur du blanc à l'orange, puis en passant au rouge lorsque la limite du régime approche. Le pilote peut sélectionner deux configurations différentes : « Track » met en évidence les temps au tour, tandis que « Road » remplace les temps au tour par des données du Système Multimédia Ducati qui, lorsqu'il est présent, offre une échelle de régime plus appropriée à l'utilisation sur route.

Ducati Lap Timer GPS

Le GPS Ducati Lap Timer enregistre et mémorise automatiquement les temps au tour et les affiche directement sur le tableau de bord à chaque fois que la moto franchit la ligne d'arrivée, dont les coordonnées sont définies en appuyant sur le bouton d'appel de phare. Lorsqu'un temps au tour est le meilleur de la session en cours, la fonction « Best Lap » le fait clignoter pendant 5 secondes.

À chaque tour, et pour un total de 15 tours consécutifs, le GPS DLT enregistre le temps au tour, le régime maximal et la vitesse maximale. Ces données peuvent être appelées à partir du menu correspondant. Le GPS DLT est disponible en tant qu'accessoire Ducati Performance

Ducati Data Analyser + GPS

Le système Ducati Data Analyser + GPS permet d'évaluer les performances de la moto et du pilote en affichant des données spécifiques. Il affiche et enregistre non seulement automatiquement les temps au tour du Streetfighter V4 à chaque fois que la moto franchit la ligne, mais il enregistre également d'autres données telles que l'ouverture des gaz, la vitesse de la moto, le régime moteur, le rapport sélectionné, la température du moteur et la distance parcourue. Le système Ducati Data Analyzer est disponible en tant qu'accessoire Ducati Performance.

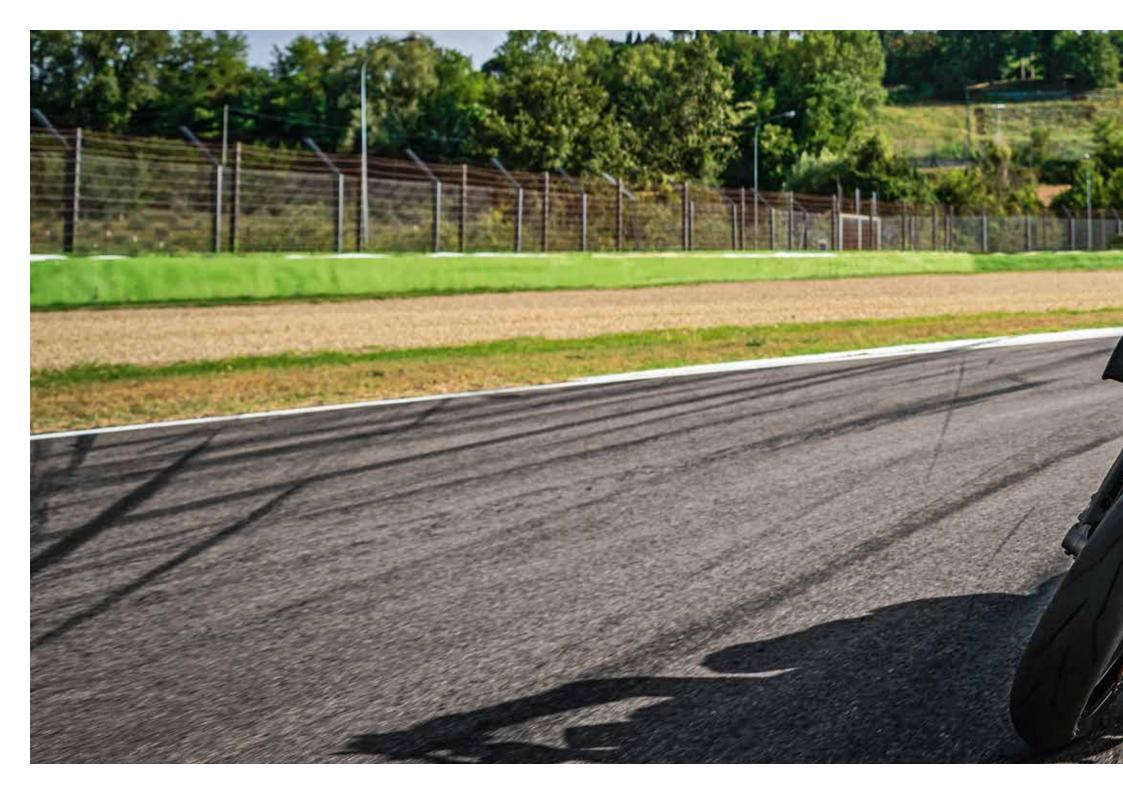
Système Multimédia Ducati

Le Streetfighter V4 peut être utilisé avec le Système Multimédia Ducati. Il permet au conducteur de prendre les appels entrants, de sélectionner et d'écouter des morceaux de musique ou de recevoir des SMS via une liaison Bluetooth. Lorsque le pilote enfourche sa moto, le smartphone





se connecte automatiquement à la moto via Bluetooth, ce qui permet au pilote de contrôler les principales fonctions multimédia. L'écran TFT affiche la piste en cours de lecture, l'icône de nouveau message texte ou le nom de l'appelant. Le DMS est disponible comme accessoire Ducati Performance.





Entretien et maintenance

La sécurité : un standard

L'engagement continu de Ducati dans le domaine du design, de la recherche et du développement a pour objectif précis de garantir des motos à la pointe de la technologie, caractérisées par le plus haut degré de sécurité active. C'est en pensant aux performances en compétition, avec l'objectif d'augmenter le niveau de contrôle dans les situations de conduite les plus difficiles, que nous continuons à développer des systèmes qui restent en permanence à la pointe du progrès.

La fonction Cornering ABS EVO de la Panigale V4 contrôle chaque moment de freinage même lorsque la moto est en position inclinée, c'est-à-dire lorsque le système Engine Brake Control EVO intervient pour régler avec précision le couple de freinage. La phase d'accélération est contrôlée par les systèmes Ducati Traction Control EVO, Ducati Wheelie Control et Ducati Slide Control. Ces systèmes permettent au pilote de profiter, en toute sécurité, des performances maximales d'une moto de sport appartenant à la série la plus puissante jamais construite par Ducati.

Une valeur ajoutée à votre passion

Avec Ever Red, la qualité et la fiabilité de la marque Ducati restent vos compagnons de route inséparables au fil du temps. Ever Red est le programme exclusif d'extension de la garantie Ducati. En activant ce programme, vous pouvez continuer à vous sentir protégé pendant 12 ou 24 mois après l'expiration de la garantie Ducati (24 mois). Ever Red comprend l'assistance routière pendant toute la période de couverture sans aucune limite de kilométrage. Vous pouvez ainsi parcourir tous les kilomètres que vous voulez, même à l'étranger, en profitant pleinement de votre Ducati.

Pour savoir si l'extension Ever Red est disponible dans votre pays et pour de plus amples informations, contactez votre distributeur Ducati ou consultez ducati.fr.

Des émotions sans limite

En concevant chaque moto, Ducati s'efforce constamment d'assurer une fiabilité maximale tout en réduisant les coûts d'entretien. Cet engagement a vu les intervalles du Service Desmo principal, au cours desquels le jeu de soupapes est vérifié et réglé si nécessaire, s'étendre à 24 000 km pour la Panigale V4. Même les contrôles les plus simples, comme la vidange de l'huile moteur, sont étendus à 12 000 km ou 12 mois.

Cet intervalle est considérable pour des moteurs aussi performants, et ne fait que confirmer les normes de qualité élevée adoptées en termes de sélection des matériaux et de processus de R&D. Ducati investit continuellement dans la formation technique de ses distributeurs. Les compétences spécifiques offertes par le réseau officiel Ducati Service garantissent que toutes les opérations nécessaires pour maintenir chaque Ducati en parfait état de fonctionnement sont exécutées avec rigueur. Des équipements avancés tels que le Système de Diagnostic Ducati permettent de mettre à jour le logiciel de chaque Ducati avec les dernières versions en garantissant ainsi que l'électronique continue à fonctionner de manière optimale.







Toujours à vos côtés

L'un des principaux objectifs de Ducati est d'offrir à chaque Ducatiste la possibilité de se déplacer sans limite et en toute sécurité dans le monde entier. Pour atteindre cet objectif, Ducati dispose d'un service de « livraison rapide » de pièces détachées d'origine, avec une livraison en 24/48 heures dans 85 % des zones où la marque opère. Avec un réseau de distribution qui s'étend sur plus de 86 pays, grâce à 718 distributeurs et points de service officiels*, choisir une Ducati signifie voyager sans soucis et en toute liberté, quel que soit l'endroit où la route vous mène. C'est également compter sur l'assistance de notre vaste réseau de distributeurs qui garantit et met à portée de main la qualité et le professionnalisme Ducati.

718 Distributeurs agréés et points de service

86 Pays du monde

*Informations mises à jour en juillet 2019



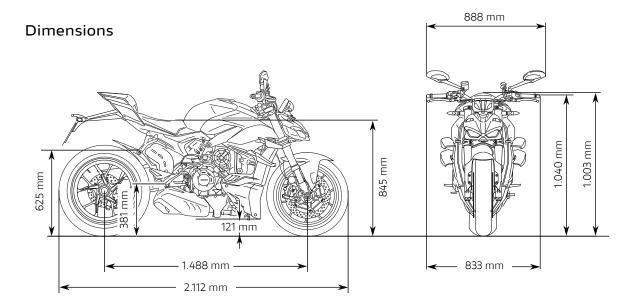




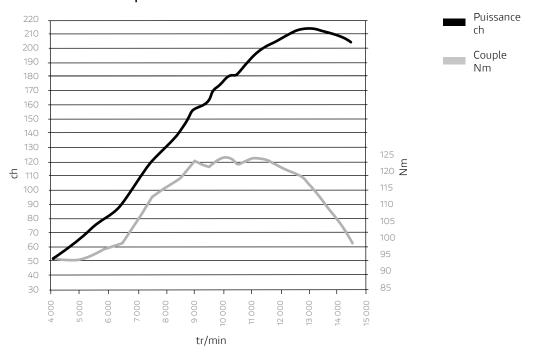


Données techniques et équipements

STREETFIGHTER V4



Puissance et couple



Moteur			
Moteur	Desmosedici Stradale V4 à 90°, vilebrequin contrarotatif, 4 soupapes à commande desmodromique par cylindre, refroidissement liquide		
Cylindrée	1 103 сс		
Alésage X course	81 x 53,5 mm 14.0:1		
Taux de compression			
Puissance	208 ch (153 kW) à 12 750 tr/min		
Couple	123 Nm à 11 500 tr/min		
Injection de carburant	Système d'injection électronique. Deux injecteurs par cylindre. Corps de papillon elliptiques Ride-by-Wire.		
Échappement	Disposition 4-2-1-2. Deux sondes lambda et deux convertisseurs catalytiques		
Transmission			
Boîte de vitesses	6 vitesses avec système Ducati DQS EVO 2 permettant la montée/ descente rapide de rapport		
Transmission primaire	Engrenages à coupe droite ; rapport 1,80:1		
Rapports	1=38/14 2=36/17 3=33/19 4=32/21 5=30/22 6=30/24		
Transmission finale	Chaîne ; Pignon avant 15 ; Pignon arrière 42		
Embrayage	Embrayage multidisque humide à commande hydraulique, avec système anti-patter et mécanisme auto-serreur		

Châssis		
Cadre	Cadre avant en alliage aluminium	
Suspension avant	Fourche Showa BPF en acier chromé de 43 mm, entièrement réglable à l'envers (USD)	
Roue avant	5 rayons en alliage léger, 3,50' x 17' pouces	
Pneu avant	Pirelli Diablo Rosso Corsa II 120/70 ZR17	
Suspension arrière	Amortisseur Sachs entièrement réglable. Bras oscillant unilatéral en aluminium	
Roue arrière	5 rayons en alliage léger, 6,00' x 17' pouces	
Pneu arrière	Pirelli Diablo Rosso Corsa II 200/60 ZR17	
Débattement des roues (avant/arrière)	120 mm - 130 mm	
Frein avant	Disques semi-flottants 2 x 330 mm, étriers Brembo Monoblock Stylema® (M4.30) à 4 pistons montés radialement. Cornering ABS EVO	
Frein arrière	Disque de 245 mm, étrier à 2 pistons avec Cornering ABS EVO	
Instrumentation	Tableau de bord numérique de nouvelle génération avec écran couleur TFT 5	

Dimensions et poids		
Poids sec	180 kg	
Poids en ordre de marche	201 kg	
Hauteur de selle	845 mm	
Empattement	1 488 mm	
Chasse	24,5°	
Chasse de la roue avant	100 mm	
Capacité du réservoir	16 l	
Nombre de places	Deux places	

Équipements techniques et de sécurité

Modes de conduite, Modes de puissance, Cornering ABS EVO, Ducati Traction Control (DTC) EVO, Ducati Wheelie Control (DWC) EVO, Ducati Slide Control (DSC), Engine Brake Control (EBC) EVO, Calibrage automatique des pneus

Équipements standard

Ducati Power Launch (DPL), Ducati Quick Shift (DQS) EVO 2 pour la montée/ descente rapide de rapport, éclairage full LED avec feux diurnes (DRL), amortisseur de direction Sachs, Boutons de réglage rapide, désactivation automatique des clignotants Selle passager et repose-pieds.

Prêt poui

Ducati Data Analyser+ (DDA+) avec module GPS, Ducati LinkApp, Ducati Lap Timer GPS (DLT GPS), Ducati Multimedia System (DMS), système antivol, poignées chauffantes

Garantie	
Garantie (mois)	24 mois kilométrage illimité
Maintenance (km/mois)	12 000 km/12 mois
Réglage du jeu des soupapes (km)	24 000 km

Consommation et émissions*

Norme	Euro 4
Consommation et émissions	S.O.



*égal à 18 000 miles.

Les kilomètres se rapportent au premier Desmo Service, c'està-dire au moment où le jeu des soupapes est contrôlé et réglé si nécessaire.

*Uniquement pour les pays où la norme Euro 4 s'applique.



	Streetfighter V4	Streetfighter V4 S
Suspension avant	Fourche Showa BPF entièrement réglable. Tubes intérieurs chromés de 43 mm	Fourche Öhlins NIX30 43 mm entièrement réglable avec traitement TiN. Réglage électronique de l'amortissement en compression et en détente avec le mode événementiel Öhlins Smart EC 2.0
Suspension arrière	Amortisseur Sachs entièrement réglable.	Amortisseur Öhlins TTX36 entièrement réglable. Réglage électronique de l'amortissement en compression et en détente avec le mode événementiel Öhlins Smart EC 2.0.
Roue avant	5 rayons en alliage léger	3 rayons en aluminium forgé Marchesini
Roue arrière	5 rayons en alliage léger	3 rayons en aluminium forgé Marchesini
Poids sec	180 kg	178 kg
Poids en ordre de marche	201 kg	199 kg







Fourche Öhlins NIX30 avec mode événementiel contrôlé par Öhlins Smart EC 2.0

3 Amortisseur Öhlins Smart EC TTX36

2 Roues en aluminium forgé Marchesini

STREETFIGHTER V4



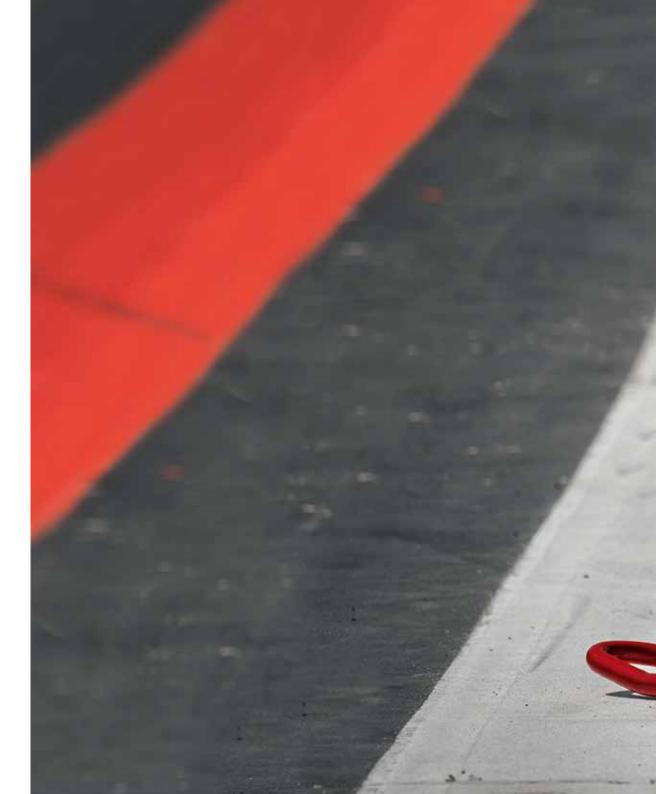
STREETFIGHTER V45



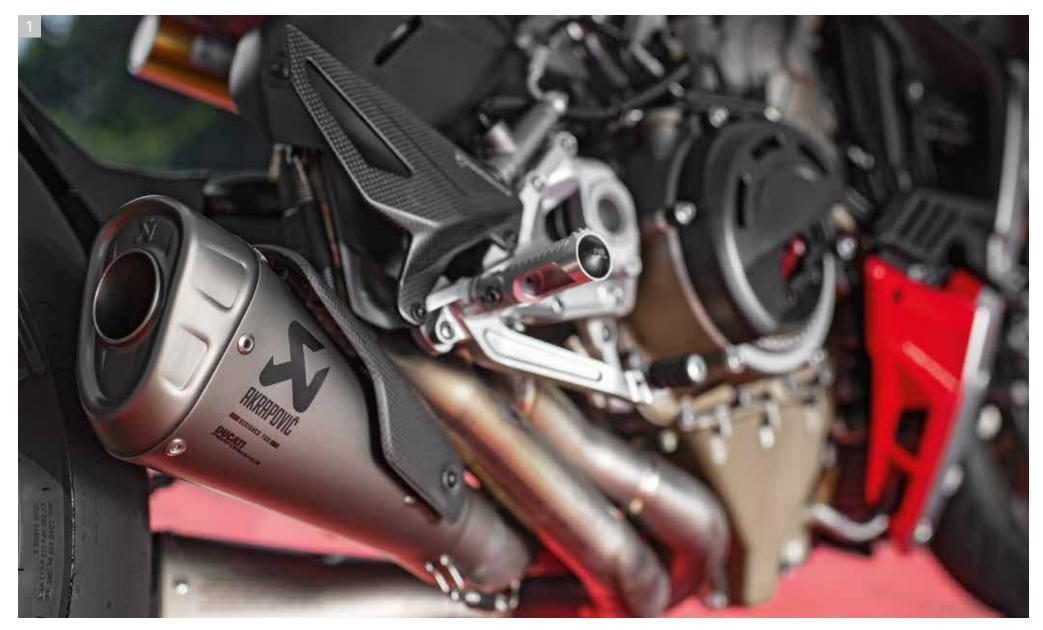
Accessoires



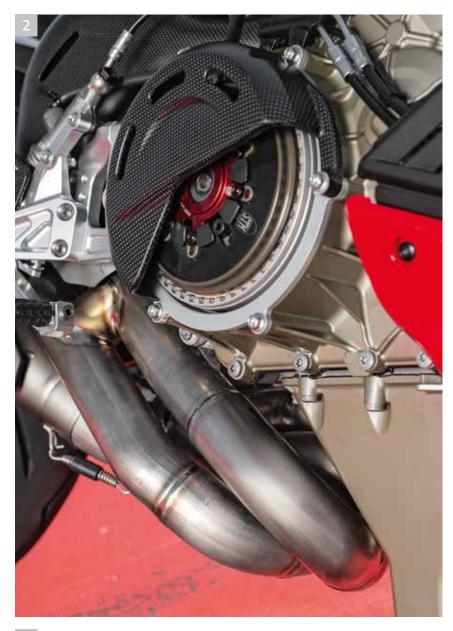
Pour plus d'informations sur la gamme Ducati Performance, les caractéristiques techniques et les instructions, adressez-vous à un distributeur Ducati ou consultez la section Accessoires du site Web ducati.fr.

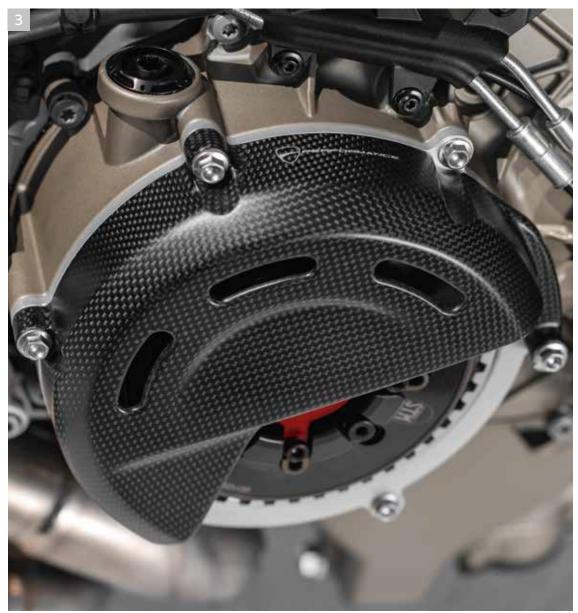






1 Ensemble échappement complet en titane





3 Couvercle d'embrayage à sec en carbone



Protège-talon en carbone
Repose-pieds réglables en aluminium





- 2 Réservoir de liquide d'embrayage et de frein
- 3 Protection carbone pour le couvercle du générateur



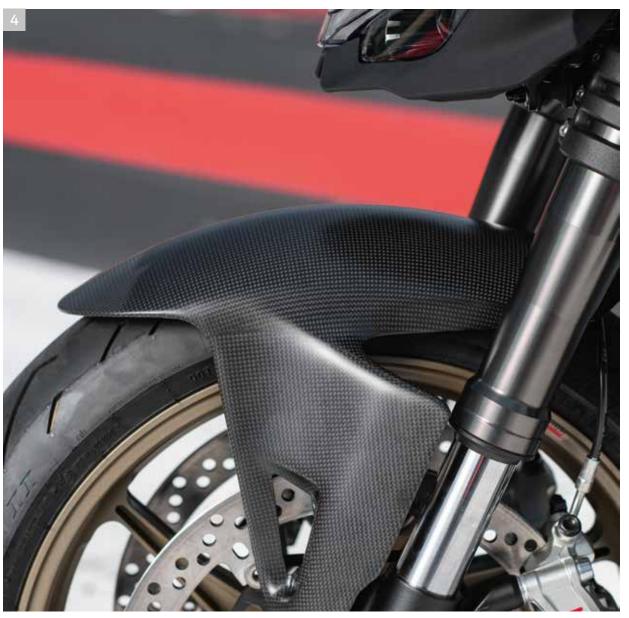


Couvercle de réservoir en carbone
Bouchon de réservoir en aluminium Billet





Levier d'embrayagePoignées Pro gripMasses d'équilibrage du guidon en aluminium Billet



- 3 Garde-boue arrière en carbone
- 4 Garde-boue avant en carbone

Tenue

Ducati Corse |D |air® K1

Tenue de course avec système d'airbag

Ducati Corse |D |air® C2

Tenue de course avec système d'airbag

Ducati Corse Speed 2

Casque intégral

Ducati Corse V5 Air

Bottes de course

Pour vous permettre de créer votre combinaison SuMisura, un configurateur est disponible sur le site www.ducatisumisura.com.









Ducati Corse K1Tenue de course

Ducati Corse C4

Tenue de course

Ducati Corse Carbon 2

Casque intégral

Ducati Corse V3

Casque intégral





Ducati Corse C3

Gants en cuir

Course

Dominer

Conduire une moto est la façon la plus exaltante d'apprécier la route, et Ducati s'engage à offrir la plus grande sécurité aux motards. Les motos Ducati sont de plus en plus faciles à manier, fiables et de mieux en mieux équipées pour garantir une sécurité maximale et augmenter le plaisir de conduite. Les vêtements techniques sont réalisés avec des matériaux de plus en plus sophistiqués pour offrir une protection adéquate et une visibilité accrue. La sécurité des motards est l'engagement de Ducati. Pour plus d'informations, consultez la section sécurité du site Ducati (www.ducati.fr).

AVERTISSEMENT : Les photos et les informations techniques contenues dans ce catalogue peuvent se référer à des prototypes susceptibles d'être modifiés en cours de production. Elles ne sont données qu'à titre d'illustration et de référence, et n'engagent donc pas Ducati Motor Holding S.p.A. Société à Actionnaire Unique - Société soumise à la direction et à la coordination d'AUDI AG (« Ducati »). Ducati ne peut être tenue pour responsable d'éventuelles erreurs d'impression et/ou de traduction. Ce catalogue est international, par conséquent certains produits peuvent ne pas être disponibles et/ou leurs caractéristiques peuvent varier en fonction des lois locales. Toutes les couleurs et versions ne sont pas disponibles dans chaque pays. Ducati se réserve le droit d'apporter des modifications et des améliorations à tout produit sans obligation de préavis ni obligation d'apporter de telles modifications à des produits déjà vendus. D'autres caractéristiques des produits sont contenues dans les manuels du propriétaire correspondants. Les produits représentés ne sont pas des versions

définitives et sont donc sujets, sans préavis, à des modifications importantes à la discrétion de Ducati. Les photographies publiées dans ce catalogue montrent uniquement des pilotes professionnels dans des conditions de route contrôlées. N'essayez pas d'imiter leur comportement de conduite qui pourrait s'avérer dangereux pour vous ou pour les autres usagers de la route. Le présent catalogue, y compris, mais sans s'y limiter, les marques, les logos, les textes, les images, les graphiques et le sommaire, constituent la propriété intellectuelle de Ducati. Dans tous les cas. Ducati a le droit de les reproduire; toute reproduction, modification ou autre utilisation totale ou partielle du catalogue ou de son contenu, y compris la publication sur Internet, sans l'autorisation écrite préalable de Ducati, est interdite.

La consommation réelle de carburant peut varier en fonction de nombreux facteurs, y compris, mais sans s'y limiter, le style de conduite, l'entretien effectué, les conditions météorologiques, les caractéristiques des surfaces, la pression des pneus, la charge, le poids du pilote et du passager, les accessoires.

Ducati indique le poids sec de la moto en excluant la batterie, les lubrifiants et les liquides de refroidissement pour les modèles à refroidissement liquide. Les poids en ordre de marche sont considérés avec tous les liquides de fonctionnement et le réservoir de carburant rempli à 100 % de sa capacité utile (Règlement (UE) n° 168/2013). Pour plus d'informations, consultez le site www.ducati.fr.

Novembre 2019.









