

PANIGALE V4





Indice

The science of speed	5
Il motore Desmosedici Stradale	9
Sintesi di perfezione ciclistica	13
Freni di derivazione MotoGP	17
Pacchetto aerodinamico	19
Elettronica racing su misura	21
Cruscotto TFT	27
Riding Mode	29
Servizi e manutenzione	31
Dati tecnici ed equipaggiamenti	33
Accessori	41
Abbigliamento	49
Ducati SuMisura	53

The science of speed

Esattamente come una moto da corsa all'inizio di una nuova stagione di gare, la Panigale V4 MY20 presenta novità in ogni sua area tecnica. In sintesi: ciclistica, motore, pacchetto elettronico di gestione delle diverse funzionalità della moto, aerodinamica, assetto, distribuzione dei pesi, taratura delle sospensioni, fino agli accessori Ducati Performance. Tutto è cambiato. In meglio.

La Panigale V4 MY20 è più agile, divertente, più veloce a raggiungere il centro curva e stabile in accelerazione anche ad elevati angoli di piega. È una moto sportiva stradale più performante e allo stesso tempo più facile e intuitiva.





La sintesi della lingua inglese lo descrive come “friendly use”, riferendoci alla guida di una moto in italiano “intuitività, facilità”, sono aggettivi che non esprimono del tutto il concetto, passateci la traduzione quasi letterale, di “guidabilità amichevole”.

Sicuramente uno degli obiettivi più arditi nella lista di quelli da raggiungere con la Panigale V4 MY20. Rendere il piacere di padroneggiare le performance di una vera moto da corsa alla portata di piloti non professionisti, significa aver realizzato il massimo con la tecnologia a disposizione attualmente.

Allo stesso tempo, una moto dalla ciclistica rigorosa e facile da mettere a punto, dotata di un motore che, già in configurazione di serie sembra “kittato” per le gare SBK, agile e fulminea a staccarsi dalla verticale e raggiungere il punto di corda di una curva come solo una moto da corsa sa fare, è sicuramente in grado di soddisfare le esigenze dei piloti professionisti che troveranno pochi aspetti tecnici da migliorare e moltissime regolazioni a disposizione per “cucirsi addosso” la nuova Panigale V4 MY20: raggiungere ottimi risultati non è mai stato così alla portata di una moto di serie.

Il motore Desmosedici Stradale

Per la Panigale V4 MY2020 è stata sviluppata una nuova mappatura del sistema Ride by Wire che prevede diverse logiche di gestione della coppia erogata. La mappa RbW, dedicata alla pista, gode di una maggiore linearità tra richiesta pilota e coppia erogata, il tutto si traduce in una maggiore facilità e prevedibilità nel dosare l'apertura dell'acceleratore.

La nuova strategia di gestione della coppia erogata permette al pilota di stabilizzarsi più facilmente sull'apertura desiderata in percorrenza e uscita di curva, a ciò si aggiunge la linearizzazione della curva di coppia in I, II, III marcia variabile a seconda del Power Mode selezionato al fine di contenere perdite di stabilità in fase di accelerazione.

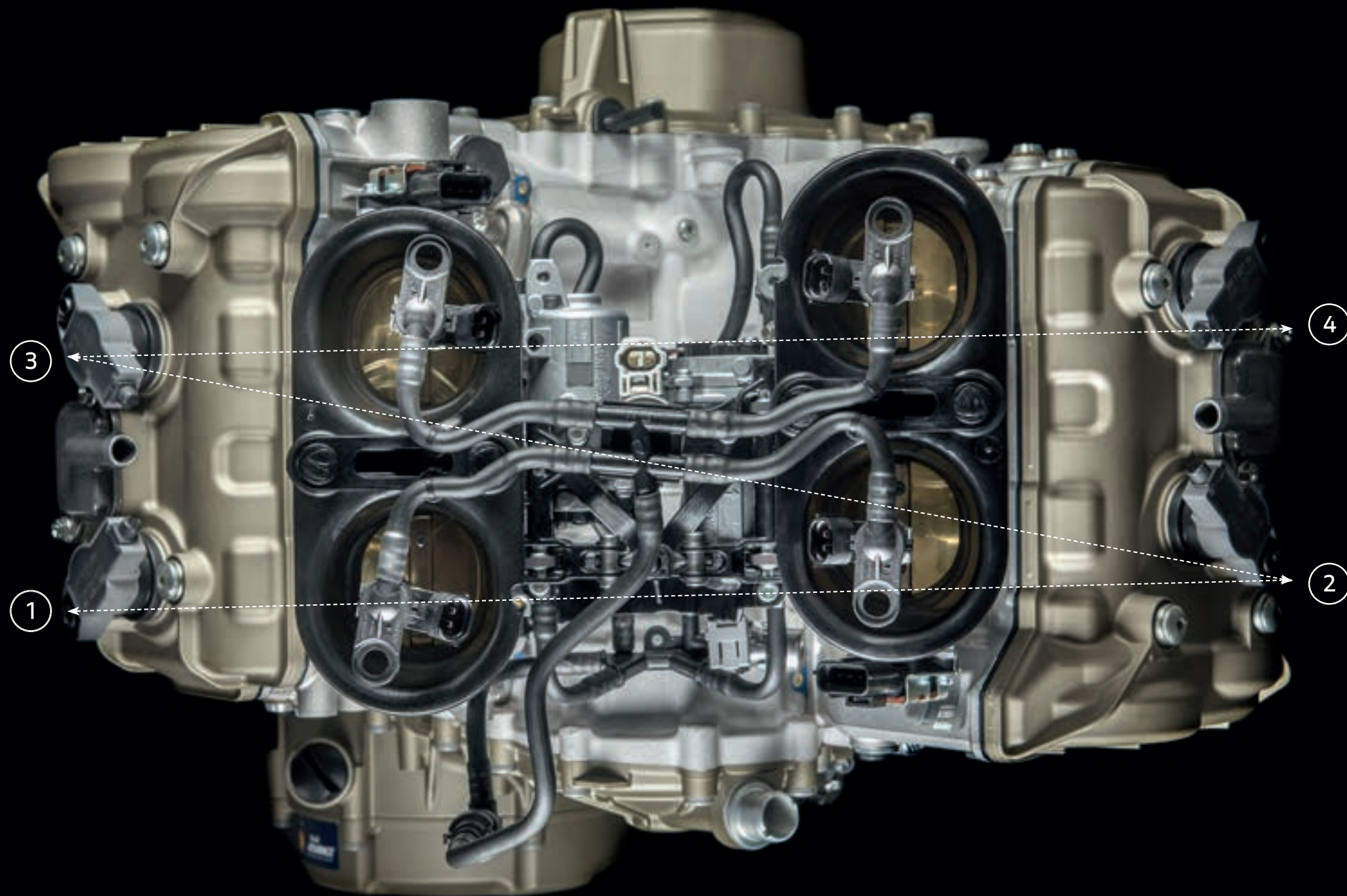
La Panigale V4 è spinta dal Desmosedici Stradale di 1.103 cm³.

un V4 di 90° (ruotato all'indietro di 42°) a distribuzione Desmodromica di derivazione MotoGP, unico nel suo genere per l'albero motore controrotante e l'ordine degli scoppi "Twin Pulse".

Il motore è capace di erogare una potenza di 214 CV a 13.000 giri/minuto e una coppia di 12,6 Kgm a 10.000 giri/minuto, che lo rende assolutamente godibile anche nell'impiego stradale.

Il motore è progettato attorno al sistema Desmodromico, caratteristica che contribuisce a fare delle Ducati i prototipi più veloci della classe regina del Motomondiale. Su questo motore ad elevato regime di rotazione il "Desmo" trova la sua massima valenza tecnica e raggiunge livelli di sofisticatezza, compattezza e leggerezza mai visti prima su una Ducati.





Sulle moto stradali l'albero motore gira nello stesso verso delle ruote; in MotoGP, invece, è diffuso l'albero motore controrotante che ruota nel verso opposto. Il Desmosedici Stradale mutua dalla classe regina questa soluzione tecnica che permette di compensare parte dell'effetto giroscopico prodotto dalle ruote rendendo la moto più agile nei cambi di direzione.

La geometria dell'albero, combinata con il layout a V di 90° del motore, consente di realizzare un ordine di accensione molto particolare: il cosiddetto "Twin Pulse". La peculiarità sta nell'accensione ravvicinata rispettivamente dei due cilindri del lato sinistro e poi di quelli del lato destro della moto. Nel diagramma di distribuzione, le accensioni sono quindi collocate a 0°, 90°, 290° e 380°. Questo particolare ordine di accensione regala al V4 un suono del tutto simile a quello della Desmosedici MotoGP.

I cilindri di uno stesso lato del motore (sinistro e destro), hanno fasi attive (scoppi) molto ravvicinate: 0°-90°- 290°-380° la sequenza di accensione. Si tratta di una collaudata soluzione che aumenta la trazione nelle accelerazioni in uscita di curva. L'albero è un componente tipicamente racing sotto ogni aspetto: controrotante rispetto alle

ruote, compensa in questo modo, durante le accelerazioni, la tendenza all'impennata della moto. Realizzato in acciaio fucinato e indurito per nitrurazione, ruota con l'interposizione di bronzine (essendo monolitico) su tre perni di banco, mentre i volantini, pur essendo il carter di tipo semi-secco, sono profilati aerodinamicamente per "tagliare" il lubrificante con il minor dispendio di energia che, grazie all'introduzione di un ingranaggio "ozioso" nella catena cinematica della trasmissione primaria, è controrotante: ruota quindi in senso antiorario o "retrogrado" e durante le accelerazioni genera effetti giroscopici opposti a quelli prodotti a tutti i componenti in rotazione "oraria", limitando così la tendenza all'impennata.

La frizione a bagno d'olio, leggera e compatta, riduce il carico di disimpegno dei dischi, e quindi lo sforzo alla leva grazie a un meccanismo di asservimento ad intervento progressivo.

Il cambio marcia avviene con l'ausilio del sistema elettronico elettronico Ducati Quick Shift, mappato con tempi e logiche di "taglio" che rendono più veloce ed efficiente l'inserimento dei rapporti, sia salendo di marcia sia nelle scalate più aggressive.



Sintesi di perfezione ciclistica

Gli interventi alla ciclistica della Panigale V4 MY20 hanno visto l'introduzione del telaio "Front Frame" con specifiche Ducati Corse della versione R, modifiche di setup delle sospensioni che hanno portato ad avere un baricentro più alto, un incremento dell'angolo del tiro catena e una maggiore corsa utile di forcella e ammortizzatore. Queste modifiche hanno permesso di avere una moto che inserisce più facilmente in curva al rilascio dei freni, più veloce nel raggiungere il punto di corda, che copia meglio le asperità dell'asfalto in percorrenza e dal comportamento più neutro in uscita.

La struttura in lega di alluminio anteriore è quella utilizzata dalla Panigale V4 R, meno rigida, una modifica strutturale indicata direttamente dal Reparto Corse Ducati. Le nuove piastre d'alluminio anteriori, rifinite a macchina utensile, rendono quindi più flessibile la porzione che sorregge la forcella, una scelta che rende più prevedibili le reazioni dell'avantreno da parte del pilota.

L'angolo del forcellone rispetto alla linea di terra è invece aumentato, così come l'effetto del tiro catena in accelerazione, con il risultato di una minor compressione della sospensione posteriore (il cosiddetto "Squat") il che stabilizza la Panigale in percorrenza di traiettoria nelle curve più lunghe e veloci.

La Panigale V4 è equipaggiata con una forcella Showa Big Piston Fork (BPF) da 43 mm di diametro completamente regolabile nel freno idraulico in compressione ed estensione e nel precarico molla. I foderi forcella alloggiavano steli cromati su cui sono fissate pinze freno radiali Brembo. Il pacchetto anteriore è completato dall'ammortizzatore di sterzo Sachs. Al posteriore c'è un ammortizzatore Sachs completamente regolabile fissato da un lato al motore Desmosedici Stradale tramite un forgiato di alluminio.

La Panigale V4 S è equipaggiata con una forcella Öhlins NIX-30, ammortizzatore posteriore Öhlins TTX36 e ammortizzatore di sterzo sempre Öhlins con sistema di controllo event-based. Su queste versioni le sospensioni e l'ammortizzatore di sterzo sono controllati dal sistema di controllo di seconda generazione Öhlins Smart EC 2.0.

Forcella e mono di entrambe le versioni hanno molle meno rigide e più precaricate, che si traduce in una maggiore corsa utile delle sospensioni per copiare meglio le asperità dell'asfalto. La minore rigidità a terra della forcella aumenta il trasferimento di carico sulla ruota anteriore

in frenata rendendo la moto più intuitiva e facile in inserimento di curva, soprattutto per l'amatore.

La Panigale V4 monta cerchi fusi in alluminio dal disegno a 5 razze, la Panigale V4 S è dotata di cerchi a 3 razze forgiati in lega di alluminio.

I cerchi montano gomme Pirelli DIABLO™ Supercorsa SP nelle misure 120/70 ZR17 anteriore e nella rivoluzionaria 200/60 ZR 17 posteriore. L'ultima versione del DIABLO™ Supercorsa SP, nella misura 200/60 ZR 17, già ampiamente utilizzata per il prodotto slick nel Campionato Mondiale FIM Superbike, rappresenta a tutti gli effetti un salto generazionale nel campo degli pneumatici racing replica.

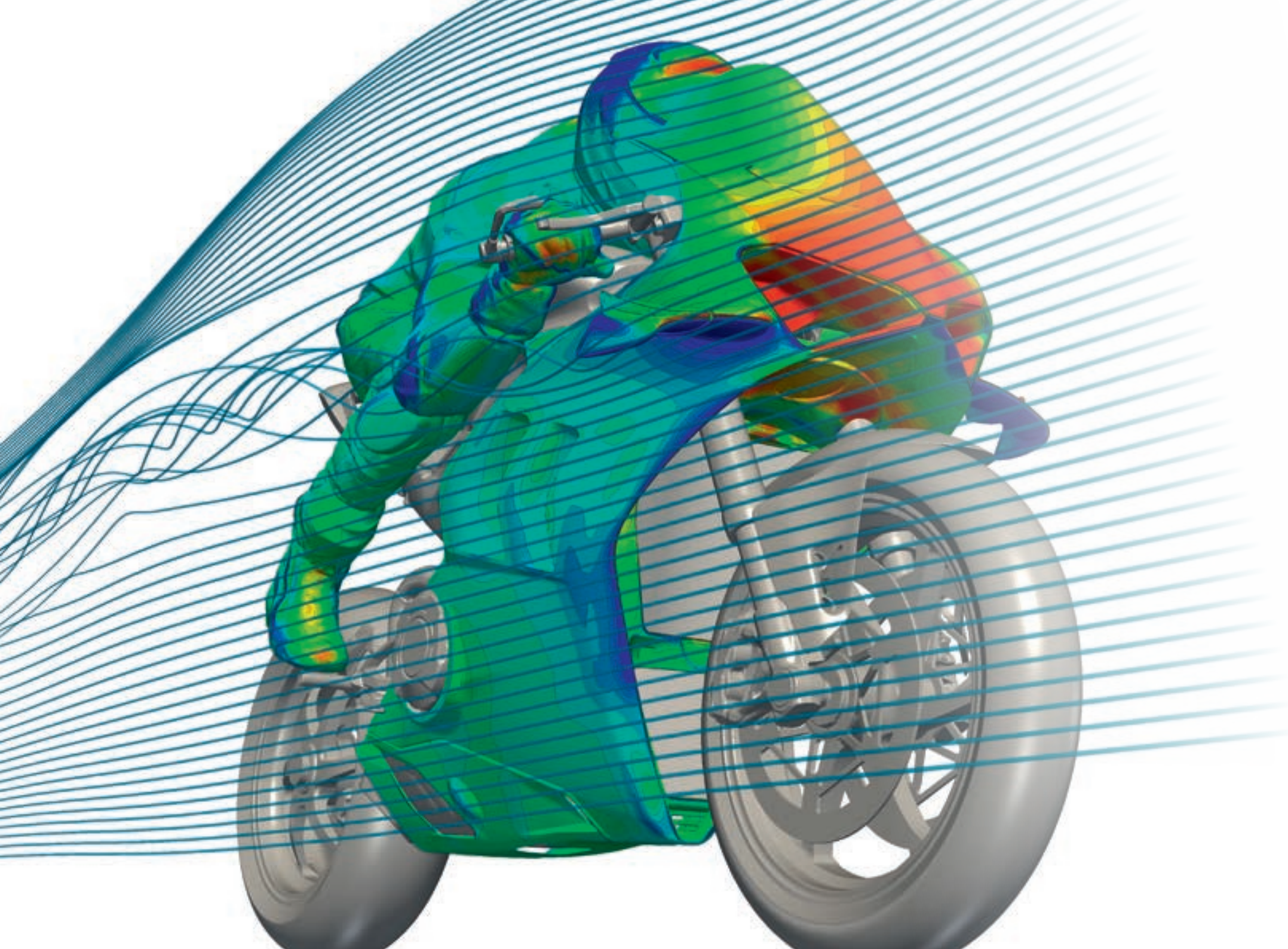
L'innovativo profilo della misura posteriore massimizza l'impronta in massima piega e sfrutta al meglio i vantaggi della tecnologia bimescola utilizzata, che adotta in spalla la stessa mescola SC2 usata per i prodotti racing slick, in grado di offrire il grip tipico di una copertura da competizione garantendo al contempo la robustezza e la versatilità necessarie ad un utilizzo stradale.



Freni di derivazione MotoGP

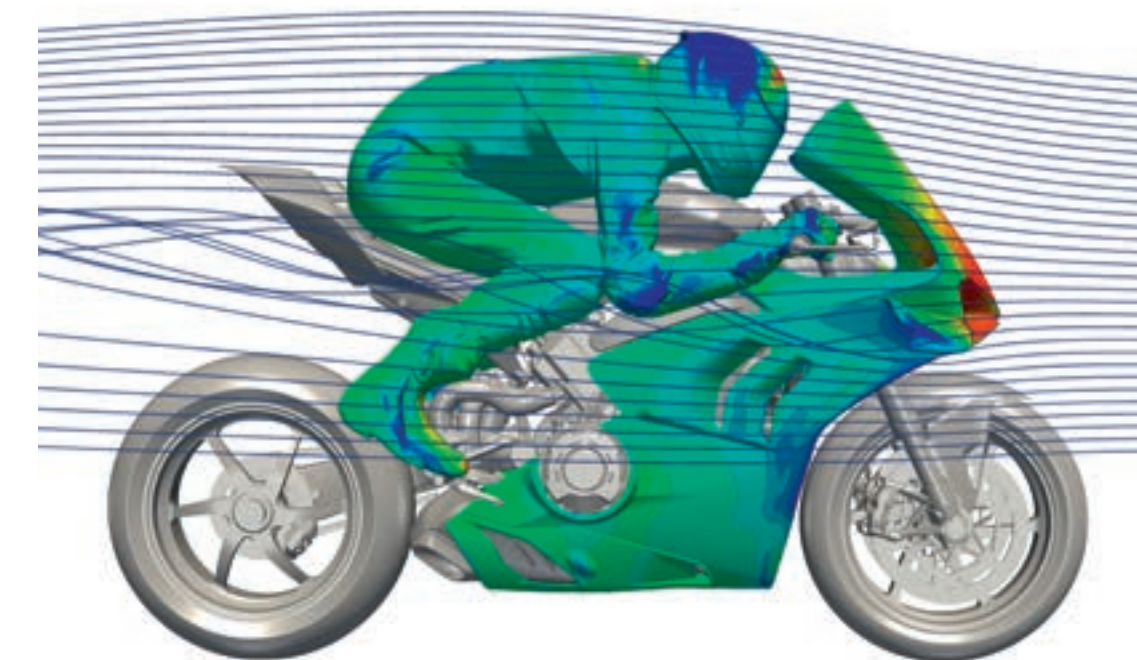
La frenata prevede per la parte meccanica dischi in acciaio da 330 mm e pinze monoblocco Brembo Stylema, montate con fissaggio radiale ai piedini in lega leggera con cui terminano gli steli cromati della forcella. Confermato il Cornering ABS Bosch EVO, regolabile dal pilota a seconda della situazione e dello stile di guida e dotato, unico nel suo genere, della funzione "Only Front" che libera la ruota posteriore da qualsiasi filtro elettronico, mantenendo però la funzione Cornering ABS sulla ruota anteriore.





Pacchetto aerodinamico

L'inedito pacchetto aerodinamico Aero ereditato dalla V4R è composto dalle "ali", derivate dalle stesse utilizzate sulle MotoGP Ducati fino al 2016, anno in cui il regolamento del Mondiale impose limiti penalizzanti per questi componenti. Le appendici alari della nuova Panigale V4 fanno affidamento su "winglets" e "strake", profili utilizzati per le ali degli aerei che migliorano l'efficienza aerodinamica nel suo complesso e generano una considerevole deportanza. Il cupolino più alto e dalla maggior incidenza, il maggior sviluppo laterale della carenatura nella zona di protezione delle spalle, i nuovi estrattori d'aria sui fianchi della carena, in concreto si traducono in una spinta verticale sull'avantreno di 30 kg, misurata alla velocità di 270 km/h.



+30 kg (42%) di carico verticale sulla ruota anteriore a 270 km/h

Migliore protezione aerodinamica
 Migliore stabilità ad alte velocità
 Migliore stabilità in entrata e uscita di curva
 Migliore sensibilità sulla ruota anteriore
 Minore tendenza all'impennata
 Minore tendenza al bloccaggio della ruota anteriore in frenata
 Nessuna influenza sulla velocità massima

Elettronica racing su misura

La Panigale V4, pur essendo una temibile “macchina da tempo” in pista, resta comunque una sportiva stradale ad altissime prestazioni. La potenza e la velocità di cui è capace ovviamente non possono essere espresse su strada ma, grazie ai 3 Riding Mode e ai sistemi di sicurezza dinamica e di “controllo veicolo” è possibile gustare in totale sicurezza le sue doti dinamiche anche su strada aperta. Le 3 impostazioni dell’ABS Cornering EVO adattano le performance del sistema alla pista nella selezione 2 o 1 che contempla la soluzione Only Front: la funzionalità dell’ABS sulla ruota anteriore è attiva anche in piena piega mentre il posteriore è lasciato libero da ogni controllo. L’opzione 3 è quella adatta alla strada e ai fondi con bassa aderenza.





Parte della strategia del controllo di trazione della MotoGP Desmosedici GP18 è già stata utilizzata sulla V4R e sulla Panigale V4 R SBK e ora è resa disponibile anche per la V4 MY20. Il DTC EVO 2 sfrutta un tipo di strategia “predittiva” che porta a un livello incredibilmente superiore la gestione della potenza anche in condizioni di aderenza lontane dal 100%, ovvero con la gomma posteriore in derapata controllata.

Un risultato frutto della combinazione della nuova strategia elettronica e della precisione nel riconoscere la posizione della moto nello spazio, offerta dalla piattaforma a 6 assi. Questa piattaforma inerziale ha consentito di aggiungere il controllo dello “slide” lo slittamento che si vede attuare dai piloti dell MotoGP quando dalla gomma posteriore si produce quel fumo azzurro.



In sostanza agendo come il DTC EVO 2 sull'anticipo di accensione e sull'apertura delle farfalle, il DSC, Ducati Slide Control mantiene la derapata di potenza entro limiti di sicurezza anche quando il pilota chiede potenza a moto ancora inclinata in uscita di curva. L'impossibile portato a livello possibile.

Aggiornamenti alle strategie e alla velocità di risposta sono stati applicati ai sistemi di controllo dell'impennata DWC EVO (Ducati Wheelie Control) e al sistema di partenza controllata Ducati Power Launch (DPL).

Il DQS EVO 2 con funzione up/down, messo a punto per la Panigale V4, sfrutta le informazioni sull'angolo di piega per massimizzare la stabilità della moto durante la fase di cambio marcia in curva. Il freno motore elettronico EBC EVO (Engine Brake Control) è regolabile secondo logiche di calcolo per lavorare al meglio con il sistema anti saltellamento meccanico della frizione (sia a bagno d'olio di serie sia quella a secco, disponibile come accessorio Ducati Performance).



Cruscotto TFT

Ducati è stata la prima casa motociclistica ad avere impiegato, sulla 1199 Panigale del 2012, una strumentazione con display completamente TFT (Thin Film Transistor) a colori.

Con la Panigale V4, Ducati fissa un nuovo standard, lanciando un evoluto strumento full-TFT da 5" a colori ad elevata risoluzione (186.59 PPI - 800xRGBx480) e luminosità, totalmente ridisegnato nel lay-out e dall'impostazione grafica moderna e accattivante. Nello sviluppo della strumentazione è stata data la massima attenzione alla leggibilità e alla facilità di accesso alle funzioni.

L'elemento dominante del nuovissimo cruscotto è il contagiri circolare virtuale, posto sul lato destro, quale elemento di discontinuità con il passato e richiamo alla produzione automobilistica di alta gamma. I giri del Desmosedici Stradale sono visualizzati nell'intervallo 1.000-15.000 giri/min, attraverso un indicatore a lancetta, seguito nel suo movimento da una scia bianca che funge da "shiftlight" mutando colore da bianco, ad arancione, fino a diventare rossa all'approssimarsi della zona di fuori giri.

Sono disponibili due diversi lay-out richiamabili dal pilota: la visualizzazione "Track", che mette in primo

piano l'indicazione del tempo sul giro e in cui la scala del contagiri ha nettamente più visibili i regimi motore relativi al range di utilizzo su pista; quella "Road", che sostituisce al tempo sul giro le indicazioni relative al Ducati Multimedia System (DMS) e dà più visibilità ai regimi motore maggiormente utilizzati su strada. Per immediatezza di lettura, l'indicazione della velocità massima (digitale) del Riding Mode selezionato e della marcia inserita non muta posizionamento al cambiare del lay-out selezionato.

Il dashboard della Panigale V4, oltre ad avere il classico menù con chilometri totali percorsi, Trip 1, Trip 2, consumo, consumo medio, Trip Fuel, Trip Time, Velocità media, temperatura dell'aria, Lap On/Off (solo in modalità "Track"), Player On/Off (solo in modalità "Road"), ha anche un altro Menù in basso a destra che può assumere due funzioni: visualizzazione/indicazione dei parametri legati al Riding Mode impostato o cambio rapido dei parametri DTC, DWC, EBC e DSC. Infine la Panigale V4 ha la funzione di "auto off" degli indicatori di direzione: le frecce si spengono autonomamente dopo aver percorso la curva oppure, se premute involontariamente, dopo alcune centinaia di metri di rettilineo in percorrenza prolungata (variabile tra 200-2000 metri a seconda della velocità del veicolo al momento dell'azionamento del pulsante indicatore).





Riding Mode

I Riding Mode consentono di scegliere fra tre differenti stili di guida preimpostati per offrire un comportamento della Panigale V4 perfettamente adattabile al pilota, al tipo di tracciato ed alle condizioni ambientali. Ciascun dei tre Riding Mode (Race, Sport e Street) è programmato per variare istantaneamente il carattere del motore, i parametri dei controlli elettronici e, nella versione “S”, anche l'assetto delle sospensioni. Ovviamente è data possibilità al pilota di personalizzarsi i propri stili di guida e di ripristinare successivamente i parametri impostati da Ducati.

Riding Mode Race
Come suggerisce il nome il RM Race è stato sviluppato per i piloti esperti che vogliono sfruttare in pista con asfalto ad alta aderenza tutto il potenziale della Panigale V4. Selezionando Race, il pilota può contare su 214 CV, con risposta diretta del Ride-by-Wire all'apertura del gas e, nella versione “S”, un assetto delle sospensioni molto sostenuto per la migliore performance. La modalità Race prevede un settaggio predefinito dell'elettronica a bassa intrusività, ma senza diminuire il livello di sicurezza, con l'ABS che interviene solo sulla ruota anteriore per offrire la massima prestazione in frenata, ma con la funzionalità Cornering sempre attiva.

Riding Mode Sport
Selezionando il Riding Mode Sport il pilota può contare su 214 CV di erogazione con risposta sportiva del Ride-by-Wire all'apertura del gas e, nella versione S, su un assetto delle sospensioni di tipo sportivo. I controlli elettronici sono settati in modo tale da consentire anche ai piloti meno smaliziati una condotta di guida efficace e spettacolare.

Nella modalità Sport, ad esempio, è attiva la funzionalità di derapata controllata in frenata, che consente di intraversare la moto in sicurezza nella fase di ingresso di curva. Il controllo del sollevamento della ruota posteriore in frenata è inserito e la funzione ABS Cornering è impostata per offrire le massime performance in curva.

Riding Mode Street
Il Riding Mode Street è quello consigliato per l'utilizzo stradale della Panigale V4. Il RM mette a disposizione del pilota 214 CV di erogazione con risposta progressiva, come per il RM Sport, del Ride-by-Wire all'apertura del gas e, nella versione Panigale V4 S, un assetto delle sospensioni particolarmente sfrenato per assorbire meglio le asperità. Il livello predefinito dei controlli elettronici è impostato per offrire la massima sicurezza garantendo la migliore aderenza e stabilità.

Servizi e manutenzione

La sicurezza è di serie

Il costante lavoro che Ducati svolge in termini di progettazione, ricerca e sviluppo ha il preciso obiettivo di garantire moto sempre all'avanguardia e caratterizzate dal massimo livello di sicurezza attiva. Un impegno che si traduce nella definizione di sistemi sempre più evoluti che incrementano il livello di controllo da parte del pilota nelle fasi più delicate della guida.

Sulla Panigale V4 il sistema ABS Cornering EVO gestisce ogni momento della frenata anche a moto piegata, situazione in cui il freno motore è gestito dall'Engine Brake Control EVO, che regola con precisione la coppia frenante. La fase di accelerazione è controllata dal Ducati Traction Control EVO, dal Ducati Wheelie Control e dal Ducati Slide Control. Sistemi che consentono di ottenere in totale sicurezza il massimo delle prestazioni sulla moto sportiva di serie più potente mai costruita da Ducati.

Dai più valore alla tua passione

Con Ever Red, la qualità e l'affidabilità del marchio Ducati rimangono nel tempo tuoi inseparabili compagni di viaggio. Ever Red è l'esclusivo programma di estensione della garanzia Ducati. Attivandolo, è possibile continuare a sentirsi protetti per 12 o 24 mesi ulteriori rispetto alla scadenza della Garanzia Ducati (24 mesi). Ever Red include l'assistenza stradale per l'intero periodo di copertura e non prevede limiti di percorrenza. In questo modo, puoi percorrere tutti i chilometri che vuoi, anche all'estero, godendoti la tua Ducati in tutta tranquillità.

Per conoscere se l'estensione Ever Red è disponibile nel tuo paese ed avere ulteriori informazioni rivolgiti al tuo concessionario Ducati oppure visita il sito ducati.it

Emozioni senza sosta

Nella progettazione di ogni moto, Ducati si pone costantemente l'obiettivo di garantirne la massima affidabilità e di ridurne i costi di manutenzione. Un impegno che ha permesso di estendere gli intervalli per il tagliando principale, il Desmo Service (durante il quale si effettua il controllo e l'eventuale registrazione del gioco valvole), fino a una percorrenza di 24.000 km per la Panigale V4. Anche i tagliandi più semplici come l'Oil Service, sono arrivati a 12.000 km oppure a 12 mesi. Un intervallo considerevole per motori ad alte prestazioni, che conferma gli elevati standard qualitativi adottati nella scelta dei materiali e nei processi di ricerca e sviluppo. Ducati investe costantemente nella formazione tecnica dei propri concessionari: la competenza specifica della rete dei Ducati Service ufficiali consente di effettuare in modo rigoroso tutte le operazioni necessarie per mantenere ogni Ducati in perfetta efficienza, e le avanzate attrezzature come il Ducati Diagnosis System permettono di aggiornare il software di ogni Ducati con le ultime release disponibili per garantire le prestazioni dei sistemi elettronici sempre al massimo livello.

Sempre al tuo fianco

Uno degli obiettivi prioritari di Ducati è quello di garantire a ogni ducatista la possibilità di viaggiare senza limiti e in sicurezza in ogni parte del mondo. Per raggiungere questo obiettivo Ducati offre un servizio di "fast delivery" dei ricambi originali con consegna in 24/48 ore nell'85% del territorio in cui è presente. Con una rete distributiva che copre oltre 86 Paesi, grazie a 718 tra Dealer ufficiali e Service Point*, scegliere una Ducati significa potersi muovere in totale libertà e senza pensieri, qualsiasi tragitto si affronti, potendo contare su un supporto capillare che permette di trovare ovunque la qualità e la professionalità Ducati.

718 Concessionari ufficiali e service point

86 Paesi nel mondo

*Informazioni aggiornate a Luglio 2019



Ever Red
Estensione di Garanzia

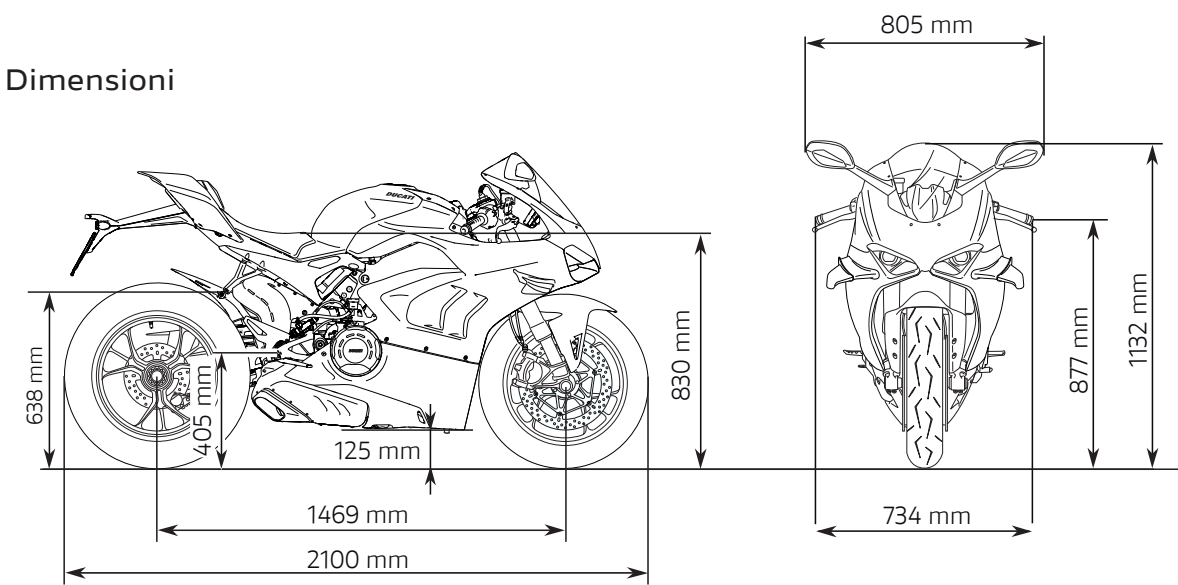




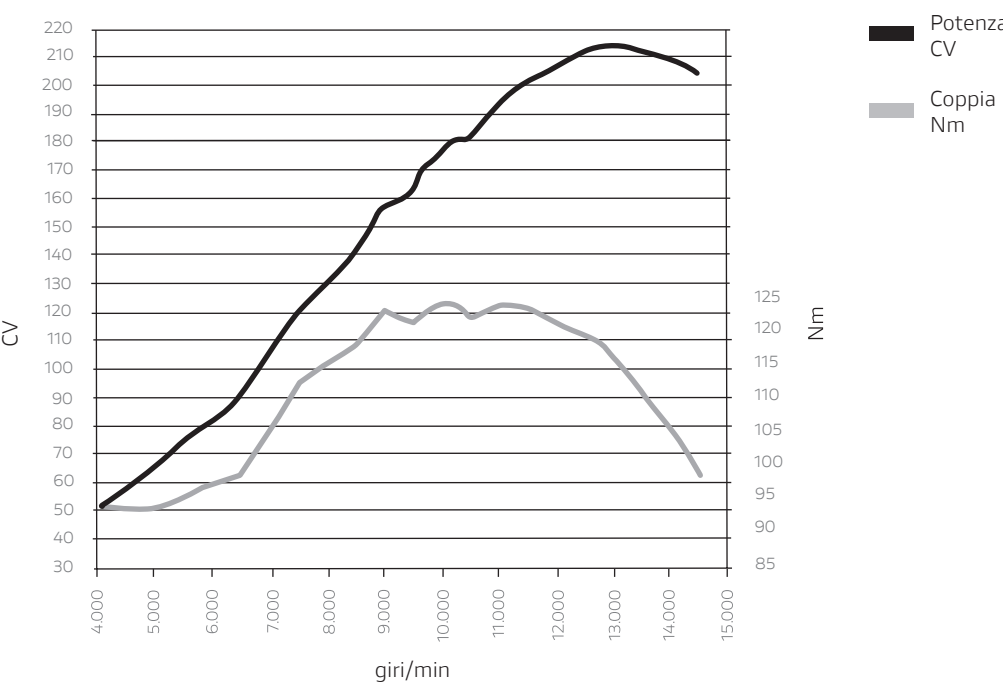
Dati tecnici ed
equipaggiamenti

PANICALE V4

Dimensioni



Curve di coppia / potenza



Motore	
Motore	Desmosedici Stradale V4 a 90°, albero motore controrotante, distribuzione Desmodromica 4 valvole per cilindro, raffreddamento a liquido
Cilindrata	1.103 cc
Alesaggio per corsa	81 x 53.5 mm
Compressione	14.0:1
Potenza *	157.5 kW (214 cv) @ 13.000 giri/min
Coppia *	124.0 Nm (12,6 kgm) @ 10.000 giri/min
Alimentazione	Iniezione elettronica. Due iniettori per cilindro. Corpi farfallati ellittici con comando full Ride-by-Wire. Sistema di aspirazione con condotti a lunghezza variabile.
Scarico	Layout 4-2-1-2. Due sonde lambda e due catalizzatori
Trasmissione	
Cambio	6 marce con Ducati Quick Shift (DQS) up/down EVO 2
Trasmissione primaria	Ingranaggi a denti dritti; rapporto 1,80:1
Rapporti	1=38/14 2=36/17 3=33/19 4=32/21 5=30/22 6=30/24
Trasmissione secondaria	Catena; pignone Z=16; corona Z=41
Frizione	Multidisco in bagno d'olio con comando idraulico, sistema di asservimento ed antisaltellamento

Veicolo	
Telaio	“Front Frame” in lega di alluminio
Sospensione anteriore	Forcella Showa BPF a steli rovesciati in acciaio cromato da 43 mm, completamente regolabile
Ruota anteriore	In lega leggera a 5 razze 3.50” x 17”
Pneumatico anteriore	Pirelli Diablo Supercorsa SP 120/70 ZR17
Sospensione posteriore	Ammortizzatore Sachs completamente regolabile. Forcellone monobraccio in alluminio
Ruota posteriore	In lega leggera a 5 razze 6.00” x 17”
Pneumatico posteriore	Pirelli Diablo Supercorsa SP 200/60 ZR17
Escursione ruota (ant/ post)	120 mm - 130 mm
Freno anteriore	2 dischi semiflottanti da 330mm, pinze Brembo monoblocco Stylema® (M4.30) ad attacco radiale a 4 pistoncini. ABS Cornering EVO
Freno posteriore	Disco da 245 mm, pinza a 2 pistoncini con ABS Cornering EVO
Strumentazione	Cruscotto digitale di ultima generazione con display TFT a colori da 5”

Dimensioni e pesi	
Peso a secco	175 kg
Peso in ordine di marcia	198 kg
Altezza sella	830 mm
Interasse	1.469 mm
Inclinazione cannotto	24,5°
Avancorsa	100 mm
Capacità serbatoio carburante	16 l
Numero posti	Biposto
Equipaggiamento di sicurezza e tecnica	
Riding Modes, Power Modes, ABS Cornering EVO, Ducati Traction Control (DTC) EVO 2, Ducati Wheelie Control (DWC) EVO, Ducati Slide Control (DSC), Engine Brake Control (EBC) EVO, Auto-apprendimento del rapporto finale	
Equipaggiamento di serie	
Ducati Power Launch (DPL), Ducati Quick Shift (DQS) up/down EVO 2, Proiettore full LED con Daytime Running Light (DRL), Ammortizzatore di sterzo Sachs, Selezione rapida dei controlli, Spegnimento automatico indicatori di direzione	
Equipaggiamento a corredo	
Kit pedane e sella passeggero	

Predisposizione	
Ducati Data Analyser+ (DDA+) con modulo GPS, Ducati Multimedia System (DMS), Ducati Lap Timer GPS (DLT GPS), antifurto	
Garanzia	
Garanzia	24 mesi chilometraggio illimitato
Manutenzione	
Manutenzione	12.000 km/12 mesi
Controllo gioco valvole	24.000 km (Desmo Service)
Omologazione	
Standard	Euro 4
Emissioni CO ₂	165 g/km
Consumi	6,9 l/100km



Indicazione del chilometraggio del primo Desmo Service, ovvero il tagliando durante il quale si effettua anche controllo ed eventuale regolazione del gioco valvole.

* I valori di potenza/coppia indicati sono stati misurati mediante un banco prova statico in accordo con le normative di omologazione e coincidono con i dati rilevati in sede di omologazione e riportati nel libretto di circolazione del veicolo.

PANIGALE V4 S



	Panigale V4	Panigale V4 S
Sistema Öhlins Smart EC 2.0	-	✓
Sospensione anteriore	Forcella Showa BPF da 43 mm	Forcella Öhlins NIX30 da 43 mm
Sospensione posteriore	Ammortizzatore Sachs	Ammortizzatore Öhlins TTX36
Ammortizzatore di sterzo	Sachs	Öhlins
Manopole in stile racing	-	✓
Batteria ioni di litio	-	✓
Ruote	In lega leggera	Marchesini forgiate in alluminio
Colore parafango anteriore	Ducati Red	Nero
Peso a secco	175 kg	174 kg
Peso in ordine di marcia	198 kg	195 kg



1 Cerchi forgiati Marchesini

2 Manopole racing look

3 Sospensioni Öhlins a controllo elettronico Öhlins Smart EC 2.0

4 Forcella Öhlins NIX30 da 43 mm

PANIGALE V4

Ducati Red



PANIGALE V4S

Ducati Red





Accessori



Per maggiori informazioni sulla gamma Ducati Performance, specifiche tecniche e avvertenze, recati da un Concessionario Ducati o visita la sezione Accessori del sito ducati.it

Gruppo di scarico completo in titanio.





1 Cerchi in magnesio



2 Paratacchi in carbonio. Pedane pilota regolabili in alluminio



3 Kit frizione a secco. Cover frizione a secco in carbonio



4 Cover serbatoio in carbonio. Tappo serbatoio in alluminio dal pieno



5 Paracatena in carbonio.



6 Protezione in carbonio per carter alternatore



1 Sella racing in tessuto tecnico.



2 Parafango anteriore in carbonio.



3 Protezione leva freno.



4 Cover forcellone in carbonio.





1 Set Termocoperte Panigale V4

Per maggiori informazioni sulla gamma accessori, specifiche tecniche e avvertenze, recati da un Concessionario Ducati o visita la sezione Accessori del sito [ducati.it](https://www.ducati.it)

 Questo prodotto è concepito per veicoli da competizione usati esclusivamente in circuito chiuso. L'utilizzo su strade pubbliche è vietato per legge.

Abbigliamento

Ducati Corse |D |air® K1
Tuta intera racing con sistema airbag

Ducati Corse V3
Casco integrale

Ducati Corse C3
Guanti in pelle



1

Ducati Apparel Collection designed by **Drudi Performance**





Race
Sedia

Ducati Corse Speed 2
Casco integrale

Ducati Corse C4
Tuta intera racing

Ducati SuMisura

Ducati SuMisura è un progetto nato per permettere ai Ducatisti di personalizzare la propria tuta sia nel layout che in base alla propria conformazione fisica. È così possibile creare un prodotto unico ed esclusivo, realizzato grazie a una linea di produzione altamente specializzata. Il configuratore che consente di creare un bozzetto della propria tuta SuMisura è disponibile sul sito ducatisumisura.com.

Ducati Corse |D |air® C2

Tuta intera racing con sistema airbag

Ducati Corse |D |air® K1

Tuta intera racing con sistema airbag

Ducati Corse Carbon 2

Casco integrale

Ducati Corse V5 Air

Stivali racing





DC Power
Polo manica corta

DC Power
T-shirt

Mauì
Occhiali da sole

Rome
Occhiali da sole

Per maggiori informazioni sulla collezione abbigliamento recati da un Concessionario Ducati o visita la sezione Accessori del sito ducati.it



Legenda simboli

	Questo prodotto è concepito per veicoli da competizione usati esclusivamente in circuito chiuso. L'utilizzo su strade pubbliche è vietato per legge.		Solo uso pista. Il prodotto contraddistinto da questo simbolo può essere utilizzato esclusivamente su veicoli da competizione. La legge vieta l'utilizzo della moto con questo prodotto installato al di fuori dei circuiti. Verificare con il singolo circuito l'esistenza di eventuali ulteriori limitazioni. Le moto con questo accessorio montato non possono essere utilizzate su strada.		Anodizzato		Rosso
	Accessorio non omologato per la circolazione su strada.				Opaco		Nero
	Accessorio omologato per la circolazione su strada in Europa.		Accessorio non utilizzabile/vendibile in Giappone.		Fumè		Argento
	Accessorio non utilizzabile/vendibile in UK		Silenziatore omologato dallo Standard Europeo 2005/30/EC.		Trasparente		



ducati.it

Guidare una moto è il modo più entusiasmante per godere la strada, offrire il massimo della sicurezza al motociclista è l'impegno di Ducati. Le Ducati sono sempre più maneggevoli, affidabili ed equipaggiate per garantire la massima sicurezza attiva ed esaltare il piacere di guida. L'abbigliamento tecnico è realizzato con materiali sempre più evoluti per un'adeguata protezione ed una maggiore visibilità. La sicurezza di chi va in moto è l'impegno di Ducati. Per maggiori informazioni visita la sezione sicurezza del sito www.ducati.it

AVVERTENZA: le foto e le informazioni tecniche presenti su questo catalogo possono riferirsi a prototipi che possono subire delle modifiche in fase di produzione e hanno scopo puramente illustrativo e di riferimento, pertanto non sono vincolanti per Ducati Motor Holding S.p.A. Società a Socio Unico - Società soggetta all'attività di Direzione e Coordinamento di AUDI AG ("Ducati"). Ducati non risponderà di eventuali errori di stampa e/o traduzione. Il presente catalogo ha diffusione transnazionale ed alcuni prodotti possono non essere disponibili e/o le loro caratteristiche variare nel rispetto delle varie legislazioni locali. Non tutti i colori e versioni sono distribuiti in ogni Paese. Ducati si riserva il diritto di apportare modifiche e miglioramenti a qualsiasi prodotto, senza obbligo di preavviso o di effettuare tali modifiche su quelli già venduti. Ulteriori caratteristiche dei prodotti sono contenute nei relativi libretti di uso e manutenzione. I prodotti rappresentati non sono versioni definitive e pertanto sono soggetti a modifiche anche rilevanti a discrezione di Ducati, senza obbligo di preavviso. Le fotografie pubblicate in questo catalogo mostrano solo piloti professionisti in condizioni stradali controllate. Non imitate simili comportamenti di guida che potrebbero essere pericolosi per voi o per gli altri utenti stradali. Il presente catalogo, inclusi a mero titolo esemplificativo e non esaustivo i marchi, i loghi, i testi, le immagini, le grafiche e l'indice contenuti all'interno dello stesso, costituiscono proprietà intellettuale di Ducati o comunque essa ne ha diritto di riproduzione; è vietata ogni riproduzione, modifica o altro uso integrale o parziale del catalogo o del suo contenuto ivi inclusa la pubblicazione in internet senza il previo consenso scritto di Ducati.

I consumi effettivi possono differire dai consumi riportati in funzione di molti fattori tra cui, a titolo esemplificativo, lo stile di guida, la manutenzione effettuata, le condizioni metereologiche e le caratteristiche del percorso, la pressione degli pneumatici, il carico, il peso del pilota e del passeggero, gli accessori.

Ducati indica il peso a secco della moto esclusi batteria, lubrificanti e liquidi di raffreddamento per i modelli raffreddati a liquido. I pesi in ordine di marcia sono considerati con tutti i liquidi di esercizio, l'equipaggiamento di serie e il serbatoio carburante riempito al 90% della capacità utile (regolamento UE n. 168/2013). Per ulteriori informazioni visita il sito www.ducati.it. Dicembre 2019.