



DUCATI MONSTER

Il nuovo Monster rappresenta la quinta generazione di una moto che ha cambiato la storia del motociclismo. In occasione del suo debutto, al Salone di Colonia nel 1992, il Monster ha creato il concetto di naked sportiva, dando vita a un segmento completamente nuovo. Un modello divenuto istantaneamente una vera e propria icona.

Il primo Monster è nato da una formula geniale nella sua semplicità: "Tutto ciò che serve, niente di più". Con **una ciclistica derivata dalla Superbike e il miglior motore per l'uso stradale**, il Monster del 1992 ha saputo unire carattere e prestazioni, conquistando immediatamente il cuore di tantissimi motociclisti. Da allora, il Monster ha creato una comunità globale di appassionati, i Monsteristi, che a tutt'oggi ne custodiscono lo spirito e ne celebrano la storia. In oltre trent'anni di evoluzione, il Monster ha saputo infatti rinnovarsi senza mai perdere la propria identità. Dai motori a due valvole 900, 600 e 750 alle più recenti versioni Desmoquattro e Testastretta, ogni generazione ha portato con sé innovazioni tecniche e stilistiche, mantenendo intatta l'anima originale.

Con il Model Year 2026, basato [sul nuovo motore V2](#), Ducati scrive un nuovo capitolo di questa storia unica e irripetibile. La quinta generazione del Monster è completamente rinnovata, ancora più leggera, ancora più autentica. **Ancora più Monster.**

Personalità inconfondibile

Il nuovo Monster, riprogettato da zero, unisce leggerezza e tecnologia a un'estetica inconfondibile, che reinterpreta in chiave moderna lo stile del primo Monster. **Più snello, sportivo e compatto**, il nuovo Monster affascina recuperando gli stilemi che da sempre contraddistinguono la naked per antonomasia: **il faro incorniciato dalle "spalle" del serbatoio a dorso di bisonte, la sella in pezzo unico e il codino corto e leggero.**

Il nuovo V2, moderno e caratterizzato da grande pulizia estetica in virtù di precise scelte tecniche, è **il motore perfetto per il Monster**. La naked di Borgo Panigale ha infatti da sempre nel bicilindrico a V – un motore nobile caratterizzato da snellezza, ottimale distribuzione dei pesi e vibrazioni ridotte grazie al perfetto equilibrio delle forze di prim'ordine – uno dei suoi pilastri tecnici e stilistici.

Il Ducati V2 è leggero (-5,9 kg rispetto al precedente Testastretta Evoluzione) e performante, grazie alla distribuzione IVT (Intake Variable Timing), e caratterizzato da costi di gestione molto contenuti: l'intervallo di manutenzione di 45.000 km per il controllo del gioco valvole è un riferimento assoluto per la categoria.

Il sistema di distribuzione a fasatura variabile IVT consente al motore del Monster di unire **regolarità ai bassi regimi, vigore ai medi e potenza agli alti** (111 cavalli a 9.000 giri) offrendo più dell'80% della sua coppia massima dai 4.000 ai 10.000 giri. Grazie a questa erogazione pronta, tradizionale caratteristica del Monster, e a una gestione elettronica completa e sofisticata, il nuovo V2 offre le sue prestazioni in sicurezza e senza mai risultare impegnativo per il pilota.

Ciclistica sportiva

Il nuovo Ducati V2 svolge funzione di parte stressata della ciclistica. Quest'ultima si basa su un telaio monoscocca, un forcellone bibraccio ispirato al Ducati Hollow Swingarm della Panigale V4 e un telaietto posteriore costituito da un elemento in tecnopoliomerio e un traliccio. **Uno schema tecnico che, unito al motore, contribuisce a rendere il nuovo Monster ancora più leggero del già leggerissimo modello precedente** (-4 kg, per un valore complessivo a serbatoio vuoto di 175 kg) e quindi agile e facile in ogni situazione. La forcella con steli rovesciati da 43 mm e il monoammortizzatore, entrambi Showa, sono stati tarati specificamente per ottimizzare il comfort nell'uso quotidiano e la sportività nella guida sul misto, confermando **la doppia anima della naked Ducati**. Il nuovo Monster è così più stabile e dà più confidenza al suo pilota, restando allo stesso tempo agile e gustoso.



L'impianto frenante Brembo si basa su un doppio disco anteriore da 320 mm, con pinze radiali M4.32 e pastiglie dedicate, sviluppate specificamente per offrire un "attacco" iniziale più morbido unito ad un'elevata potenza frenante. In questo modo, **il Monster è sicuro e divertente nella guida sportiva, e allo stesso tempo molto gestibile nel contesto urbano**. Gli pneumatici Diablo Rosso IV, nelle misure 120/70 e 180/55, sono il top di gamma Pirelli per l'utilizzo stradale, e offrono aderenza e sicurezza.

Il pilota siede su **una sella più bassa** (815 mm, che possono scendere fino a 775 adottando le selle basse e sospensioni ribassate accessorie) e stretta rispetto al modello precedente, e poggia così più facilmente i piedi a terra. **Il manubrio, più alto e avanzato**, aumenta la sensazione di controllo nella guida sportiva e definisce allo stesso tempo una posizione di guida comoda nell'uso più rilassato. I fianchetti con testurizzazione grip sostengono il pilota in frenata, diventando allo stesso tempo un elemento stilistico che celebra la storia del Monster attraverso lo scudetto Ducati orgogliosamente riportato sulla parte inferiore.

Intuitivo e divertente, **il Monster sa cambiare anima al tocco di un pulsante grazie ai quattro Riding Mode** definiti specificamente per semplificare e valorizzare la guida in ogni situazione. I più sportivi apprezzeranno la grinta del motore nel Riding Mode Sport sul misto di montagna, potendo contare sulla sicurezza della gestione elettronica che comprende DTC (Ducati Traction Control), DWC (Ducati Wheelie Control), EBC (Engine Brake Control) e dall'ABS cornering. Allo stesso tempo, i piloti meno esperti e chi ama muoversi sul Monster negli spostamenti cittadini troveranno più facile e rapido prendere confidenza con la naked Ducati grazie ai Riding Mode Road e Urban.

Il tutto è facilmente gestibile attraverso i **nuovi comandi con joystick a petalo e il display TFT da 5"**, già predisposto per il Ducati Multimedia System e la navigazione Turn-by-turn. Il cruscotto è sempre ben leggibile grazie alla doppia modalità (diurna e notturna) e la **visualizzazione basata sugli Info Mode Road e Road Pro**, che permettono al pilota di concentrarsi sulla guida ottimizzando la visibilità delle informazioni più rilevanti in ciascun contesto.

Accessori

Il Monster è una delle Ducati che ha stimolato maggiormente la fantasia dei suoi possessori in tema di personalizzazione. Per soddisfare quindi chi vuole fare sempre più suo il Monster, **Ducati Performance propone tantissimi accessori per valorizzarne l'estetica**, come i dettagli in carbonio oppure le parti realizzate in alluminio dal pieno, oppure la sella sportiva con rivestimento in Alcantara.

I più sportivi apprezzeranno anche i silenziatori omologati con camicie in titanio e fondelli in carbonio, sviluppati in collaborazione con Termignoni, che riducono il peso (-0,2 kg) e aumentano inequivocabilmente la grinta del Monster.

Disponibilità e colorazioni

Il nuovo Monster arriverà nelle concessionarie a febbraio 2026, nelle **due livree Ducati Red e Iceberg White, sia nelle versioni Monster che Monster+, dotata di cupolino e coprisella passeggero**. Entrambe sono naturalmente disponibili anche nella versione da 35 kW per i motociclisti con patente A2.

#DucatiWorldPremiere2026 #Ducati2026 #iMlegend



Monster

- **Livree**
 - Ducati Red
 - Iceberg White
- **Principali dotazioni di serie**
 - Motore V2, 890 cm³
 - Potenza massima di 111 CV a 9.000 giri/min
 - Coppia massima di 91,1 Nm a 7.250 giri/min
 - **Peso in ordine di marcia senza carburante: 175 Kg (-4 rispetto al modello precedente)**
 - Telaio monoscocca
 - Forcella Showa con steli rovesciati da 43 mm
 - Mono-ammortizzatore Showa regolabile nel precarico
 - Impianto frenante con pinze Brembo M4.32 e pompa radiale PR16/21
 - Pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV 120/70 e 180/55
 - Pacchetto elettronico di ultima generazione con Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU): ABS con funzionalità cornering; Ducati Traction Control (DTC); Ducati Wheelie Control (DWC); **Ducati Quick Shift (DQS) 2.0; Engine Brake Control (EBC)**.
 - Nuovo joystick a petalo
 - **Nuovo cruscotto full-TFT da 5" con aspect ratio 16:9 e risoluzione 800 x 400**
 - Riding Mode (Sport, Road, Urban, Wet)
 - **Gruppi ottici full-LED con DRL e indicatori di direzione dinamici**
 - Predisposizione per Ducati Multimedia System (DMS), navigatore Turn-by-turn, Cruise Control

Monster Plus

- **Principali dotazioni di serie come Monster ad eccezione di:**
 - Cupolino
 - Cover sella passeggero



Il nuovo Monster segna una nuova era per Ducati e per la sua naked di media cilindrata. È una moto completamente nuova, che pur mantenendo nome e spirito del Monster – il motore più divertente su strada inserito in una ciclistica di derivazione Superbike – nasce su una base tecnica completamente nuova, disegnata attorno al nuovo motore V2 di 90° da 890 cm³.

Una moto pensata per regalare il massimo piacere con il minimo impegno nella guida su strada, puntando su leggerezza, maneggevolezza, motore potente e sfruttabile, ergonomia sportiva senza sacrificare il comfort. Tutto questo confermando la grande personalità che da sempre caratterizza ogni modello di Monster.

Design ed ergonomia

Il nuovo Monster, evoluto nella sostanza per essere il più leggero e tecnologico di sempre, è inconfondibilmente Monster fin dal primo sguardo. Ripartendo da zero, ovvero dall'ergonomia, le linee della moto sono state definite mantenendo la snellezza e la facilità del modello precedente, unite però a una posizione di guida più sportiva e protesa verso l'avantreno grazie a un manubrio più avanzato (+ 7 mm) e al tempo stesso rialzato (+7 mm), come sui primi Monster.

Il triangolo ergonomico e le superfici di contatto con il pilota sono infatti stati studiati per unire sostegno, comfort e versatilità così da rendere il nuovo Monster godibile ed efficace nella guida su strada, mantenendo sempre un impegno psicofisico contenuto.

Il proiettore, che nel design motociclistico è il vero e proprio viso della moto, è full-led, con un look robotico e moderno, ed estremamente compatto per mantenere la parte frontale corta e "incassata" fra le spalle del serbatoio. Quest'ultimo è un elemento di design importantissimo, perché è da sempre l'elemento più distintivo del Monster. Il serbatoio unisce un linguaggio estremamente contemporaneo con citazioni ai modelli più iconici del passato, come le prese d'aria nella parte frontale. Queste ultime svolgono la doppia funzione di raffreddamento del suo interno e di aumento dell'angolo di sterzata, mantenendo inalterato il look scolpito e muscoloso che ha sempre caratterizzato il serbatoio del Monster.

La cover sui fianchetti si raccorda con la sella, più stretta e ribassata di 5 mm (815 mm totale) per facilitare l'appoggio dei piedi a terra, e devia verso l'esterno l'aria calda proveniente dal radiatore, migliorando il comfort termico. La superficie è caratterizzata da una superficie testurizzata che aumenta il grip e trattiene il pilota in fase di frenata, riducendo lo sforzo nella guida sportiva. Sulla parte inferiore della cover, lo scudetto Ducati contribuisce a trasformare un dettaglio tecnico in un importante elemento stilistico.

Il nuovo motore V2, elemento centrale nel design di una naked, contribuisce all'immagine minimalista del nuovo Monster. Grazie alla pompa dell'acqua posizionata sulla testa del cilindro anteriore, che permette di ridurre la tuberia esposta, il V2 risulta compatto e molto pulito nelle linee migliorando in maniera decisiva l'estetica nella vista laterale.

La coda è caratterizzata dalla sella unica, assieme al serbatoio una delle icone di design di Monster, e dal leggerissimo telaietto in materiale composito che appoggia su un traliccio strutturale a vista, anch'esso elemento stilistico messo in risalto dalla differente verniciatura delle due livree.

Motore

Il nuovo Monster è spinto dal nuovo V2 di 90° da 890 cc di cilindrata, il bicilindrico più leggero (54,3 kg nella versione montata su questo modello) mai prodotto da Ducati. Dotato del sistema di fasatura variabile IVT sulle valvole di aspirazione a stelo cavo, il nuovo V2 rappresenta un nuovo capitolo nella storia dei motori bicilindrici Ducati, diventandone il punto di riferimento oltre che per leggerezza, anche per compattezza, consumi ed emissioni



contenute (omologazione Euro5+) a cui si aggiungono un ampio range di utilizzo ed un livello di potenza massima pienamente sfruttabile.

Il sistema IVT, infatti, modifica in modo continuo l'anticipo dell'aspirazione per aver sempre la migliore erogazione possibile senza compromettere performance e usabilità, ottenendo così potenza elevata agli alti, coppia ai medi e bassi, e fluidità di risposta grazie alla regolarità della combustione. In questo modo si elimina il compromesso fra coppia ai bassi e potenza agli alti, ottenendo un motore che si adatta alle varie condizioni di utilizzo, dalla guida a basse velocità nel traffico urbano fino alla guida più sportiva, sul misto extraurbano.

Il nuovo motore eroga una potenza massima di 111 CV a 9.000 giri, con allungo che vede l'intervento del limitatore a 11.500 giri. Il valore di coppia massima è di 91,1 Nm a 7.250 giri con una erogazione generosa fin dai bassi regimi (più del 70% della coppia massima già disponibile a 3.000 giri, e sempre più dell'80% fra i 4.000 e i 10.000 giri) che garantisce prontezza di risposta ad ogni apertura del gas, offrendo gusto e sfruttabilità sia nell'uso urbano che nella guida sportiva.

La trasmissione, a sei marce, è equipaggiata con il Ducati Quick Shift (DQS) 2.0 di seconda generazione, che ha debuttato sulla nuova Panigale V4, che offre un feeling di cambiata più diretto, con corsa ridotta, ripetibile e meno "gommoso" che si apprezza particolarmente nella guida sportiva. La frizione è antisaltellamento in bagno d'olio con comando idraulico ad asservimento progressivo con basso carico (lo sforzo si riduce del 15% rispetto al Monster precedente) alla leva. La rapportatura della trasmissione finale (16/42) è stata messa a punto per garantire la migliore prontezza del motore in fase di riapertura del gas sulle strade aperte.

Per più giovani in possesso della patente A2 è disponibile la versione con potenza limitata a 35 kW. In questa versione la potenza massima è di 43,5 CV a 6.250 giri, e la coppia massima di 5 kgm a 5.750 giri. Gli intervalli di manutenzione prevedono il controllo del gioco valvole ogni 45.000 km, riducendo i costi di manutenzione.

Tutte le informazioni sul nuovo motore Ducati V2 [sono disponibili nel press kit](#).

Ciclistica

La ciclistica del nuovo Monster conferma l'impiego della struttura monoscocca nella doppia funzione di telaio e airbox, che sfrutta il motore V2 come elemento strutturale. Una soluzione compatta e razionale che consente al nuovo Monster di raggiungere un peso con tutti i liquidi, senza carburante, di 175 kg. Un valore di riferimento per la categoria, che migliora di ben 4 kg quello già eccellente del precedente modello.

L'interasse di 1.492 mm e la geometria di sterzo con inclinazione canotto di 23,3° e avancorsa di 92 mm rendono il Monster maneggevole, leggero e intuitivo nello scendere in piega, mantenendo allo stesso tempo stabilità in percorrenza di curva e in velocità.

Telaio Monoscocca

La struttura monoscocca è fusa in alluminio, pesa 4 kg e sfrutta il nuovo motore V2, a cui è fissato direttamente alla testa del cilindro verticale, come elemento strutturale. Oltre ad assolvere alla funzione classica di telaio, il monoscocca funge anche da air-box: al suo interno sono alloggiati filtro dell'aria, corpi farfallati e circuito carburante completo di iniettori.

Il telaietto posteriore, una struttura mista traliccio in acciaio/GFRP (Glass Fiber Reinforced Polymer), si fissa superiormente al monoscocca e inferiormente direttamente al motore.

Sospensioni



Il nuovo Monster monta una forcella Showa con steli rovesciati da 43 mm e piedini fusi. Al posteriore l'ammortizzatore Showa è montato lateralmente, fissato direttamente sul nuovo forcellone bibraccio, offrendo un facile accesso alle regolazioni del precarico molla.

Il nuovo forcellone bibraccio, fissato direttamente al motore, è realizzato per fusione in lega d'alluminio tramite colata a bassa pressione che consente di ridurre lo spessore medio della struttura. Il disegno esterno, fortemente scaricato, richiama quello del Ducati Hollow Symmetrical Swingarm della nuova Panigale V4 garantendone gli stessi benefici nella guida in termini di grip meccanico, stabilità in uscita di curva, precisione nel chiudere la linea a centro curva e mantenere la traiettoria in percorrenza.

Cerchi e pneumatici

Monster è equipaggiato con cerchi in lega leggera da 3.50 x 17" all'anteriore e 5.50 X 17" al posteriore, che montano pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV nelle misure 120/70 e 180/55. La scelta della misura 180/55 dello pneumatico posteriore combina maneggevolezza e impronta a terra, privilegiando l'agilità nella guida cittadina e sui passi di montagna.

Freni

Il nuovo Monster è equipaggiato con un impianto Brembo che assicura un'elevata efficienza frenante accompagnata da precisione e la sensibilità alla leva del freno, con un'eccellente linearità tra forza applicata e risposta frenante.

Le pinze dell'impianto anteriore sono monoblocco M4.32 a quattro pistoncini, con pastiglie dalla mescola scelta specificamente al fine di ridurre il "bite" iniziale e rendere la frenata più modulabile soprattutto nell'uso cittadino. La costruzione monoblocco offre rigidità e resistenza alla deformazione nelle frenate, che a sua volta si traduce in una migliore precisione e sensibilità alla leva del freno. L'impianto anteriore è comandato da una pompa radiale Brembo PR16/21, che unisce un feeling elevato a una potenza frenante da riferimento per il segmento.

Il doppio disco anteriore è da 320 mm, mentre al posteriore il disco è da 245 mm, con una pinza a doppio pistoncino.

Elettronica

Il nuovo Monster è dotato di un pacchetto elettronico di ultima generazione, con controlli e funzionalità derivate da quelle della Panigale V2. Le funzioni vengono gestite attraverso un cruscotto TFT 16:9 da 5", e un joystick "a petalo" su blocchetti completamente nuovi.

Per enfatizzare la pulizia ed eleganza del nuovo cruscotto, le spie fisiche sono state eliminate dalla maschera esterna e spostate all'interno del display con la sola eccezione dell'indicazione del fuori giri a LED di colore rosso. Il contagiri e l'indicazione della marcia inserita lampeggiano con effetto pulsante e si colora di verde per indicare il momento del cambio marcia, e di rosso per segnalare l'intervento del limitatore. Durante il rodaggio, il contagiri assume la colorazione arancio quando si supera il numero di giri consigliato.

Lo schermo presenta due modalità di visualizzazione (Info Mode) denominate Road e Road Pro (entrambe con passaggio automatico fra retroilluminazione notturna o diurna) che si differenziano per la tipologia di informazioni mostrate e la relativa presentazione grafica. Tramite il "joystick" al manubrio è possibile passare direttamente durante la guida tra un Info Mode e l'altro.

La visualizzazione Road è pensata per fornire le informazioni essenziali nella guida su strada. La barra del contagiri, di forma circolare, occupa interamente la parte destra del display, con al centro l'indicazione del rapporto inserito.



Sulla parte sinistra si trovano l'indicazione della velocità e il Riding Mode selezionato. I dati del computer di bordo sono ai quattro angoli del display: livello carburante, orario, temperatura liquido di raffreddamento e temperatura dell'aria.

La variante Road Pro aumenta la densità di informazioni visualizzate, spostando al centro il contagiri per lasciare spazio sulla sinistra ai livelli percentuali di potenza e coppia erogati. Sulla destra sono visibili i parametri del Riding Mode selezionato.

Attraverso il cruscotto è anche possibile effettuare il pairing Bluetooth con uno smartphone e un sistema di comunicazione sul casco per riprodurre musica, rispondere a chiamate ed ascoltare le indicazioni del navigatore Turn-by-turn accessorio, se installato.

Controlli elettronici di ultima generazione

Il nuovo Monster è equipaggiato con un'elettronica moderna e sofisticata, basata sull'impiego della piattaforma inerziale a 6 assi, in grado di rilevare istantaneamente angolo di rollio, di imbardata e di beccheggio della moto.

Il pacchetto elettronico del Monster è costituito da:

- ABS Cornering
- Ducati Traction Control (DTC)
- Ducati Wheelie Control (DWC)
- Ducati Quick Shift (DQS) 2.0
- Engine Brake Control (EBC)

I parametri di funzionamento di ciascun controllo sono associati di default ai quattro Riding Mode (Sport, Road, Urban, Wet). Al pilota è data la possibilità di personalizzare i propri stili di guida e di ripristinare i parametri di default impostati da Ducati.

ABS Cornering

Il sistema ABS del Monster prevede la funzionalità "cornering" che estende l'intervento dell'ABS anche a moto inclinata e deriva le logiche di intervento e tipologie di controllo della Panigale V2. L'ABS Cornering è settabile su tre livelli per assecondare pienamente le esigenze di tutti i piloti, tanto della guida sportiva, quanto di quella più rilassata, anche nelle situazioni più critiche di bassa aderenza.

Mentre il livello 3 è indicato per la strada o per condizioni a basso grip, garantendo una frenata sicura e stabile in ogni condizione e tenendo sempre sotto controllo il sollevamento della ruota posteriore nelle decelerazioni più accentuate, i livelli 2 e 1, privilegiando la potenza frenante, sono più orientati alla guida sportiva su superfici ad alta aderenza.

Il livello 2 gestisce sia l'impianto frenante anteriore sia quello posteriore, e mantiene attiva la funzionalità cornering in assenza di controllo del lift up permettendo frenate più sportive.

Il livello 1, selezionabile anche se non associato di default a nessuno dei Riding Mode, è consigliato solo ai piloti esperti, garantisce un intervento racing del sistema ABS che agisce sulla sola ruota anteriore. Sia la funzionalità "cornering" sia l'intervento sul sollevamento della ruota posteriore sono disabilitati per generare la massima performance.

Ducati Traction Control (DTC)

La strategia del Ducati Traction Control utilizzato sul nuovo Monster deriva anch'esso dalla Panigale V2. Oltre a interfacciarsi con la piattaforma inerziale a 6 assi e adattare l'intervento e lo slittamento all'angolo di piega della moto, il software migliora sensibilmente la gestione della potenza in uscita di curva grazie alla nuova strategia di



controllo "predittiva". Agendo non solo sul valore istantaneo dello spin posteriore, ma anche sulla sua variazione, intercetta più velocemente le perdite di aderenza e riduce i picchi di slittamento, garantendo così un intervento più rapido e regolare. Tutto ciò si traduce in una maggiore stabilità del veicolo in uscita di curva, anche in condizioni di aderenza non ottimali, maggior accelerazione e miglioramento della sicurezza e delle prestazioni nella guida sportiva.

Il DTC, in aggiunta alla gestione dell'anticipo dell'accensione e dell'iniezione, prevede l'intervento delle valvole dei corpi farfallati quando non è necessario un intervento rapido del controllo, permettendo di mantenere parametri di combustione ottimali e ottenere una risposta del motore e un intervento più fluidi. Il controllo può essere impostato su otto diversi livelli (sei pensati per la guida in condizioni da asciutto e due sul bagnato), consentendo al pilota di adattare la strategia di controllo al proprio stile di guida, al contesto e alle condizioni di aderenza.

Ducati Wheelie Control (DWC)

Il Monster è equipaggiato con l'ultima versione del Ducati Wheelie Control (DWC). Questo sistema, utilizzando le informazioni dell'IMU 6D, controlla l'impennata e consente di ottenere la massima prestazione in accelerazione con facilità e sicurezza. Rispetto al modello precedente di Monster, come già su Panigale e Streetfighter V2, il DWC ora rileva più accuratamente la presenza e l'entità delle impennate e interviene per controllarle con un maggiore livello di precisione, così da assecondare in modo ancora più puntuale le richieste del pilota.

Ducati Quick Shift (DQS) 2.0

Il nuovo Monster utilizza il DQS di seconda generazione introdotto sulla nuova Panigale V4. Rispetto ad un quickshifter tradizionale, la leva del cambio non è più dotata di microswitch ad effetto Hall, perché la strategia di cambiata è basata unicamente sul sensore marcia posizionato sul tamburo del cambio. Il beneficio per il pilota è quello di un feeling di cambiata più diretto, con corsa ridotta, ripetibile e meno "gommoso" che si apprezza particolarmente nella guida in pista.

Engine Brake Control (EBC)

L'EBC (Engine Brake Control) è stato messo a punto per aiutare i piloti a ottimizzare la stabilità della moto, bilanciando le forze alle quali è sottoposto lo pneumatico posteriore. L'EBC del Monster effettua il monitoraggio della posizione delle valvole a farfalla, della marcia selezionata e della decelerazione dell'albero del nuovo V2 durante le frenate più aggressive, e regola con precisione l'apertura del gas per equilibrare le forze di coppia applicate allo pneumatico.

Riding Mode

I Riding Mode consentono di scegliere fra quattro differenti stili di guida preimpostati, per offrire un comportamento del Monster perfettamente adattabile al pilota, al tipo di tracciato e alle condizioni ambientali. Ad ogni Riding Mode è associata una diversa impostazione dei parametri di controllo: selezionando i diversi Riding Mode si ha pertanto la possibilità di variare istantaneamente il carattere del motore e l'intervento dei controlli elettronici.

Riding Mode Sport

Selezionando il Riding Mode Sport, il pilota può contare su 111 CV di erogazione con risposta sportiva del Ride by Wire all'apertura del gas. I controlli elettronici sono settati in modo tale da assecondare perfettamente il pilota nella guida su strada asciutta. 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 Road

Il Riding Mode Road è quello consigliato per l'utilizzo su superfici a media/bassa aderenza. Il RM mette a disposizione del pilota 111 CV di erogazione con risposta progressiva, e più smussata rispetto al RM Sport, del Ride by Wire all'apertura del gas. Il livello predefinito dei controlli elettronici è impostato per offrire la massima sicurezza garantendo la migliore aderenza e stabilità.



Riding Mode Urban

Il RM Urban è dedicato alla guida in città, con asfalto ad alta aderenza. Selezionando Urban, il pilota può contare sui 95 CV del Power Mode City, con risposta dinamica del Ride by Wire all'apertura del gas. La modalità Urban prevede un settaggio predefinito dell'elettronica che privilegia la stabilità del veicolo e la sicurezza su fondi non sempre ottimali.

Riding Mode Wet

Il Riding Mode Wet è dedicato ai fondi scivolosi, ad esempio in caso di pioggia. Con il Power Mode Low, associato di default, la risposta del Ride-by-wire è particolarmente addolcita, e si ha un intervento ancora più consistente dei sistemi DTC, DWC, ABS e del freno motore EBC. La potenza massima viene limitata a 95 CV/70 kW.

Ovviamente, il pilota può personalizzare i parametri dei Riding Mode e ripristinare successivamente i parametri di default impostati da Ducati, così come è possibile abilitare il livello 1 dell'ABS (consigliato ai piloti più esperti) che interviene solo sulla ruota anteriore, senza che sia attiva la funzionalità cornering ed il controllo del lift-up, per offrire la massima prestazione in frenata.

Accessori

Ducati Performance propone tantissimi accessori per personalizzare il nuovo Monster. Le parti in carbonio comprendono parafanghi anteriore e posteriore e le cover frizione e alternatore, mentre contrappesi manubrio, i tappi serbatoio e di carico olio motore, la griglia radiatore, gli specchietti retrovisori e le pedane sono disponibili in alluminio ricavato dal pieno. Vale anche la pena di citare i silenziatori omologati con camicie in titanio e fondelli in carbonio, sviluppati in collaborazione con Termignoni, che abbinano al design sportivo una riduzione di peso di 0,2 kg.

L'offerta comprende anche leve freno e frizione, manopole (riscaldate o convenzionali), presa USB, Cruise Control, selle sport o comfort di diverse altezze, borsa per sella passeggero, a cui si aggiungeranno successivamente altri accessori quali sensore pressione pneumatici TPMS, navigatore Turn-by-Turn, Ducati Multimedia System, borse per serbatoio, ammortizzatore di sterzo Öhlins.