



## DUCATI DESMO250 MX

Ducati scrive un nuovo capitolo della sua storia presentando la Desmo250 MX. A un anno di distanza dalla presentazione della 450 MX, la prima Ducati da Cross dell'era moderna e la prima moto della sua classe dotata di sistema desmodromico, la Casa di Borgo Panigale prosegue nel percorso di completamento della sua gamma offroad.

Come tutte le Ducati, la Desmo250 MX nasce dalle competizioni, dove la Casa di Borgo Panigale sperimenta le soluzioni da rendere poi disponibili agli appassionati sulle moto di produzione. È stata infatti sviluppata in gara nell'Italiano Prestige MX2 da Alessandro Lupino ed eredita i punti di forza della Desmo450 MX: precisione, controllo e affidabilità, declinati nel segmento più combattuto del motocross, dove la moto fa la differenza.

### **Monocilindrico desmodromico da 15.000 giri**

Il cuore della Desmo250 MX è un motore nuovo in ogni dettaglio, compatto, leggero e potente capace di 44,5 CV a 12.500 giri/minuto. È stato progettato attingendo all'esperienza maturata sulla Panigale V4 R, la massima espressione tecnologica Ducati, con cui la Desmo250 MX condivide le misure di alesaggio e corsa e alcune delle soluzioni più avanzate. Fluidodinamica, geometrie dei condotti, diagrammi di distribuzione e masse volaniche sono state sviluppate per rispondere alle esigenze specifiche del motocross: un motore studiato per spingere in ogni fase della guida. Si è lavorato su una curva di coppia sostenuta ed equilibrata a tutti i regimi, con una risposta pronta ai bassi e un allungo capace di sfruttare i benefici del sistema desmodromico in tutti i momenti decisivi della gara: partenza, uscita di curva e allungo. Situazioni in cui ogni singolo decimo fa la differenza.

La distribuzione desmodromica è la firma tecnologica di Ducati, e sulla Desmo250 MX esprime il suo massimo potenziale. Valvole di aspirazione in titanio, di scarico in acciaio, e una precisione di controllo che permette di spingere il motore fino a 15.000 giri. Un nuovo riferimento per la categoria, che consente di insistere più a lungo con ogni singola marcia.

L'alimentazione è affidata a un corpo farfallato Mikuni da 44 millimetri. Lo scarico è completamente nuovo, studiato per massimizzare prestazioni e guidabilità, pur rispettando i limiti dei regolamenti fonometrici delle competizioni internazionali. A completare il pacchetto, un cambio a 5 marce sviluppato appositamente per la Desmo250 MX, dotato di quickshifter in innesto, e una frizione con comando idraulico Brembo, pacco a 7 dischi e molla a tazza. Una soluzione che garantisce uno stacco sempre preciso e progressivo, per far fronte all'usura tipica di questa disciplina.

Il risultato è un motore che mette chiunque nelle condizioni di esprimersi al meglio e di adattarsi a diverse esigenze di guida, senza limitare il potenziale richiesto dai piloti più esperti.

### **Confidenza su ogni circuito**

La ciclistica della Desmo250 MX nasce dal telaio perimetrale e forcellone in alluminio della 450. I tecnici Ducati hanno effettuato un meticoloso lavoro di ottimizzazione sulle rigidità per ottenere il miglior feeling di guida e dare la massima confidenza al pilota in ogni condizione, soprattutto nelle fasi in cui la 250 esprime il suo massimo potenziale: la staccata e la percorrenza di curva.

Obiettivi ottenuti lavorando con interventi mirati anche sulle sospensioni. Forcella e monoammortizzatore Showa hanno un'idraulica sviluppata appositamente per questo modello, con l'obiettivo di ottenere un bilanciamento neutro, per ridurre al minimo i trasferimenti di carico in frenata, in accelerazione e in curva. Il risultato è una moto intuitiva, capace di rendere al meglio su tracciati di diverse tipologie e fondi.



La maneggevolezza viene esaltata dalla scelta degli pneumatici di primo equipaggiamento Pirelli Scorpion MX32, che oltre a garantire un elevato grip assicurano, grazie al posteriore con misura 100/90-19, una moto rapida nei cambi di direzione e in fase di ingresso curva.

L'impianto frenante è condiviso con la 450: sistema Brembo con dischi Galfer da 260 mm all'anteriore e 240 mm al posteriore. Potenza e modulabilità senza compromessi, anche per chi guida una 250.

### **Elettronica da riferimento**

La Desmo250 MX è equipaggiata con un pacchetto elettronico unico per la categoria, derivato direttamente da quello della Desmo450 MX, calibrato e ottimizzato per esaltare le caratteristiche della 250. Due mappe motore, personalizzabili tramite l'app X-Link, permettono di modificare il livello di risposta dell'acceleratore. Il Ducati Traction Control è regolabile su tre livelli d'intervento, il freno motore su due livelli e il Launch control su tre. Ogni pilota può così cucirsi la moto addosso in base allo stile di guida, al fondo e alle condizioni di gara.

Il Traction Control, già molto apprezzato sulla Desmo450 MX, costituisce l'elemento più evoluto del pacchetto elettronico. Grazie all'esperienza acquisita in MotoGP e Superbike, Ducati ha realizzato e brevettato un vero e proprio sistema di controllo della trazione. Questo sistema aumenta la sicurezza del pilota e il risparmio di energie nella guida, e può migliorare il tempo sul giro. A differenza dei sistemi attualmente disponibili nel segmento, il Ducati Traction Control (DTC) implementato sulla Desmo250 MX calibra il taglio di potenza in funzione del reale slittamento della ruota posteriore, garantendo così efficacia, prontezza e linearità di intervento.

### **Manutenzione Predittiva**

Sempre grazie alle competenze sviluppate in Superbike e MotoGP, Ducati Corse ha sviluppato un algoritmo specifico per la Desmo450 che calcola in tempo reale un indice di stress del motore, basandosi sui parametri di funzionamento e sulle condizioni di utilizzo. Il sistema aggiorna poi sulla base di quest'ultimo le scadenze di manutenzione, che sono visualizzabili attraverso l'App Ducati X-Link.

In questo modo, le scadenze delle attività di controllo e assistenza vengono modulate sulla base dello stile di utilizzo, con interventi più frequenti per un uso professionale/intensivo o più dilatati nel caso di piloti amatoriali, superando le tradizionali tabelle statiche.

La manutenzione della Desmo250 MX prevede due tipi di intervento, definiti "MID" e "FULL".

Il MID Service comprende il controllo del gioco valvole, che si effettua allo scadere delle 45 ore, e la sostituzione del pistone, che può avere un intervallo variabile tra 45 e 60 ore, in funzione dello stress calcolato.

Il FULL Service, che prevede la revisione completa del motore, può invece variare indicativamente tra 90 e 120 ore, sempre in base ai fondi dei circuiti e dello stile di guida del pilota.

### **Accessori**

Grazie al catalogo Ducati Performance è possibile realizzare una replica della Ducati Desmo250 MX guidata nell'Europeo MXGP da Simone Mancini. Tutti i dettagli della 250 MX ufficiale, infatti, sono disponibili sul catalogo Ducati Performance con la sola eccezione delle sospensioni ufficiali Showa, non acquistabili dai piloti privati.

Le parti speciali offerte comprendono pezzi Factory ricavati dal pieno come le piastre di sterzo, ma anche scarico completo oppure silenziatore slip-on Akrapovič in titanio, pinze freno Brembo Racing e sospensioni Showa "Kit A". La lista degli accessori disponibili verrà progressivamente ampliata.



Per completare il look Factory, infine, il catalogo Ducati Performance offre una collezione tecnica completa realizzata in collaborazione con Drudi Performance. L'offerta si compone di un completo maglia/pantalone/guanti/stivali Alpinestars, casco Arai, gilet antivento, softshell e giacchetto antipioggia Spidi.



## Desmo250 MX

- **Colorazioni**
  - Ducati Red
  
- **Principali dotazioni di serie**
  - Motore monocilindrico Desmo250, 249,7cm<sup>3</sup>
  - Potenza massima di 44,5 CV a 12.500 giri/minuto, Coppia massima di 28,3 Nm a 8.800 giri/minuto
  - Telaio a doppio trave in alluminio
  - Serbatoio da 7,2 litri
  - Forcella Showa a steli rovesciati da 49 mm, completamente regolabile, corsa 310 mm e Kashima Coating sui foderi
  - Monoammortizzatore Showa completamente regolabile, escursione ruota 301 mm
  - Forcellone fuso in alluminio
  - Impianto frenante Brembo con dischi singoli Galfer da 260 mm (anteriore) e 240 mm (posteriore)
  - Pneumatici Pirelli Scorpion MX32 Mid-Soft 80/100-21" e 100/90-19"
  - Trasmissione finale a catena DID
  - Cerchi Takasago Excel in alluminio con raggi Alpina, 21" x 1.60" e 19" x 2.15"
  - 2 Power Mode, 2 Riding Mode
  - Riding Mode configurabili tramite app X-Link accessoria
  - Pacchetto elettronico di nuova generazione con Ducati Traction Control (DTC) regolabile su tre livelli; Power Launch; Quickshifter, Engine Brake Control



## Un nuovo capitolo

Dopo la Desmo450 MX, Ducati continua il suo percorso di completamento della gamma offroad con la Desmo250 MX. La 250 mantiene la stessa filosofia ispiratrice della 450: sperimentare nelle competizioni le soluzioni da rendere poi disponibili agli appassionati sulle moto di produzione. L'esperienza accumulata con la Desmo450 nell'Italiano e nel Mondiale MXGP è stata trasferita sul prototipo da 250 cm<sup>3</sup>, sviluppata in gara nell'Italiano Prestige MX2 con Alessandro Lupino.

Ducati ha reso la Desmo250 MX una moto in grado di amplificare le doti di guida del suo pilota, professionista o amatore che sia, spingendolo a scoprire un nuovo limite. Una moto che mantiene le migliori caratteristiche della Desmo450 MX – precisione, affidabilità, controllo – e le declina nel segmento più tecnico e competitivo del motocross.

## Design ed ergonomia

Anche con la 250 MX Ducati conferma l'approccio volto ad introdurre il DNA Ducati su una moto necessariamente essenziale, su cui ogni dettaglio ha l'unico obiettivo di offrire prestazioni e funzionalità. In particolare, tenendo presente la necessità di garantire la massima libertà di movimento al pilota, il Centro Stile Ducati ha lavorato sulle superfici esterne all'ingombro gambe pilota introducendo positivi e negativi che richiamano le aperture sulla carenatura della Panigale V4.

Allo stesso modo, il parafango posteriore pulito e leggero richiama il codino delle sportive Ducati, e la vista frontale è caratterizzata da una tabella portanumero che riprende nell'andamento lo "sguardo" accigliato delle nuove Panigale, e un parafango anteriore ispirato all'Hypermotard.

Fianchetti e tabelle laterali portanumero sono state disegnate in maniera tale da non interferire, e anzi facilitare, gli spostamenti del pilota nelle varie situazioni di guida. I fianchetti anteriori sono studiati per facilitare lo spostamento della gamba verso l'interno curva, mentre i portanumero laterali sono caratterizzati da un cambio di volume in corrispondenza dello scarico che, riportato anche sulla tabella sinistra, costituisce un riferimento per il pilota quando si sposta in posizione arretrata.

Fianchetti, protezioni telaio e parte bassa dei portanumero presentano inoltre una texture che agevola il grip, funzionale a trattenere l'interno coscia e gli stivali del pilota sia nelle accelerazioni che, verticalmente, nei salti.

## Motore

Il motore della Desmo250 MX è un monocilindrico a 4 tempi completamente nuovo, con sistema desmodromico della distribuzione bialbero a quattro valvole comandato tramite catena e cilindrata di 249,7 cm<sup>3</sup> e coperchi alternatore, testa e tazza frizione in magnesio.

Le misure di alesaggio e corsa sono rispettivamente di 81 x 48,4 mm, le stesse della Panigale V4 R da cui questo motore eredita le soluzioni più raffinate, utilizzando però geometrie, masse e fluidodinamica completamente riviste per rispondere alle esigenze specifiche del motocross. Il pistone, estremamente leggero, è dotato di un segmento di tenuta e un raschiaolio, con fondello a doppia travatura (schema "box-in-box") per unire rigidezza e resistenza,



riducendo le superfici di spinta con l'obiettivo ultimo di contenere gli attriti. Per lo stesso motivo, lo spinotto è dotato di riporto superficiale DLC. L'albero motore è composto, mentre la biella è monolitica.

Anche valvole e bilancieri sono le stesse utilizzate sul motore Panigale V4 R. Le valvole all'aspirazione sono realizzate in titanio e hanno diametro di 34 mm, mentre allo scarico hanno diametro di 27,5 mm e sono in acciaio. Il tendicatena è ad azionamento idraulico, in maniera tale da offrire un'azione più precisa rispetto a una soluzione meccanica convenzionale.

Grazie al sistema desmodromico, che offre la possibilità di gestire maggiori accelerazioni delle valvole, è stato possibile raggiungere valori di alzata superiori rispetto a sistemi tradizionali, consentendo così la definizione di profili camme più spinti a parità di diametro della valvola. Questo, di conseguenza, consente il conseguimento di una curva di coppia più estesa e sostenuta, e nel caso specifico del motore Desmo250, di raggiungere il regime massimo di 15.000 giri, riferimento assoluto di categoria. Il Desmo offre altresì una maggior coppia ai bassi e medi regimi, non dovendo vincere gli attriti dovuti al precarico delle molle sul sistema di distribuzione. I bilancieri del Desmo sono rivestiti con trattamento DLC.

Le vibrazioni vengono contenute grazie a un contralbero d'equilibratura, che integra il comando della pompa acqua, riducendo così il numero di componenti e quindi masse e inerzie. Per lo stesso motivo, la ruota fonica con pick-up è integrata nel rotore.

L'alimentazione è gestita attraverso un corpo farfallato Mikuni a sezione circolare dal diametro di 44 mm a comando meccanico. L'aspirazione utilizza un filtro Twin-Air. Lo scarico, completamente nuovo e dotato di risuonatore, è realizzato in misto acciaio/alluminio, rispetta la normativa FIM 2025, che impone una rumorosità allo scarico non superiore a 109 dB (+2 dB di tolleranza).

La potenza massima del motore Desmo250 è di 44,5 CV a 12.500 giri, e la coppia massima erogata è di 28,3 Nm a 8.800 giri.

I radiatori non hanno forma rettangolare ma romboidale. In questo modo migliora il raffreddamento del motore, con benefici in termini di affidabilità e costanza delle prestazioni, grazie ad un aumento pari al 6,5% della superficie radiante, mantenendo al contempo fianchetti stretti e aderenti, che non compromettono la libertà di movimento del pilota verso l'anteriore.

Il cambio a cinque rapporti, con quickshifter in solo innesto e rapporti definiti specificamente per la 250 MX, è caratterizzato da un tamburo in alluminio, che lo rende più leggero e ne riduce quindi l'inerzia. Allo stesso modo la frizione, con molla a tazza e pacco a sette dischi invece degli otto utilizzati sulla 450, ha la corona integrata al cestello, risultando così più leggera e compatta in senso assiale. La catena è una DID 520, mentre la corona RK è realizzata in alluminio.

Il motore Desmo250 ha un peso a secco di 24,7 kg.

### Manutenzione

Grazie all'esperienza maturata in Superbike e MotoGP, Ducati Corse ha sviluppato un algoritmo specifico per la Desmo450 che calcola in tempo reale un indice di stress del motore, basandosi sui parametri di funzionamento e sulle condizioni di utilizzo. Questo indice tiene conto anche del tipo di fondo su cui si utilizza la moto, e va a incrementare costantemente un contatore percentuale di usura del motore. Il sistema aggiorna poi sulla base di quest'ultimo le scadenze di manutenzione, che sono visualizzabili attraverso l'App Ducati X-Link.



In questo modo, le scadenze delle attività di controllo e assistenza vengono modulate sulla base dello stile di utilizzo, con interventi più frequenti per un uso professionale/intensivo, o più dilatati nel caso di piloti amatoriali, superando le tradizionali tabelle statiche.

Il limite della scadenza è stato tarato sull'utilizzo della moto di Alessandro Lupino; qualora lo stress sul motore risulti inferiore, l'applicazione stessa calcolerà intervalli delle revisioni più dilatati, con un beneficio economico per il cliente.

La manutenzione della Desmo250 MX prevede due tipi di intervento, definiti "MID" e "FULL".

Il MID Service comprende il controllo del gioco valvole, che si effettua allo scadere delle 45 ore, e la sostituzione del pistone, che può avere un intervallo variabile tra 45 e 60 ore, in funzione dell'effettiva usura del motore.

Il FULL Service, che prevede la revisione completa del motore, può invece variare indicativamente tra 90 e 120 ore, sempre in base alle condizioni e all'usura riscontrate.

## Ciclistica

La Desmo250 MX mantiene il telaio a doppio trave in alluminio sviluppato sulla 450, progettato e realizzato con tecniche innovative, e con supporti motore dedicati per ottimizzare rigidità, peso e robustezza. La scelta del doppio trave, funzionale a realizzare un condotto d'aspirazione del motore più rettilineo possibile e con la giusta inclinazione per ottimizzare il rendimento di riempimento e quindi le prestazioni, ha determinato a sua volta l'impiego dell'alluminio come materiale per la sua realizzazione. La scelta di questo schema ha consentito la riduzione al minimo delle saldature fra le varie parti, sfruttando al massimo le caratteristiche meccaniche del materiale.

La struttura del telaio è composita, con elementi fusi e forgiati, ed estrusi realizzati in leghe d'alluminio raffinate e performanti. Le parti maggiormente stressate sono state realizzate in leghe autotemperanti, dalle elevate caratteristiche meccaniche. La parte anteriore, realizzata per fusione, costituisce un elemento distintivo, e consente di contenere in dieci il numero di componenti del telaio rispetto alle oltre venti delle soluzioni della concorrenza.

Lo schema scelto consente quindi di ottenere un telaio più leggero rispetto a soluzioni basate su tubi in acciaio, consentendo infatti di calibrare opportunamente la quantità di materiale necessaria in ogni punto per offrire il corretto valore di rigidità e robustezza. Questo ha portato ad un telaio estremamente leggero, con un peso di 8,96 kg, che contribuisce in maniera significativa al raggiungimento del peso totale della moto di 103 kg.

### Sospensioni

Le sospensioni della Desmo250 MX sono costituite da una forcella Showa a steli rovesciati da 49 mm di diametro, e da un ammortizzatore Showa, montato in posizione centrale sul forcellone fuso con interposizione di leveraggi progressivi realizzati per forgiatura.

La scelta è dovuta alla lunga esperienza nelle competizioni offroad di Showa, storico partner Ducati anche sulle moto stradali. Come sulla 450, la scelta di sospensioni con componente elastica a molla piuttosto che ad aria è stata valutata come la migliore soluzione per rispondere alle esigenze di tutti i livelli di guida del pilota, e per semplificare la messa a punto da parte di quest'ultimo.

La taratura delle sospensioni è stata oggetto di grande attenzione, con un'idraulica sviluppata appositamente per questa moto con l'obiettivo di ottenere il miglior feeling di guida per il pilota in ogni condizione, soprattutto in fase di staccata e di percorrenza in curva. Il risultato è un assetto che riduce al minimo i trasferimenti di carico in frenata,



in accelerazione e in curva, definendo una moto intuitiva, capace di rendere al meglio su tracciati con conformazioni e linee differenti.

La forcella, caratterizzata da una corsa di 310 mm, ha piedino in alluminio con offset di 33 mm, con Kashima coating sui foderi e tappi anodizzati in nero. La forcella è di tipo a cartuccia chiusa (closed cartridge) con registri esterni per variare i freni idraulici in compressione ed estensione. L'ammortizzatore, in alluminio anodizzato nero, ha stelo da 16 mm e una corsa di 129 mm per un'escursione totale ruota di 301 mm. Oltre che nel precarico molla, l'ammortizzatore è regolabile nel freno idraulico in compressione (alte e basse velocità) e in estensione.

La forcella è montata su piastre di sterzo realizzate in alluminio altoperformante per forgiatura, e successivamente lavorate di macchina, in modo da massimizzare il rapporto tra rigidità e peso del componente mantenendo un'estetica più pregiata.

### Freni

L'impianto frenante della Desmo250 MX, per quanto riguarda pinze e pompe è realizzato da Brembo, storico partner della Casa di Borgo Panigale, la cui esperienza è stata fondamentale nel processo di sviluppo della moto in un ambito completamente nuovo per Ducati.

I dischi, con l'anteriore da 260 mm e il posteriore da 240 mm, sono invece forniti da Galfer, e sono stati sviluppati con lo scopo di ridurre il peso delle masse non sospese, minimizzare l'effetto giroscopico e aumentare la maneggevolezza della moto.

### Pneumatici e cerchi

La Desmo250 MX è dotata di canali Takasago Excel con raggi Alpina, montati su mozzi fusi in alluminio, continuando così le partnership inaugurate con la DesertX Rally e con Desmo450 MX, destinate all'impiego professionale. Gli stessi componenti, con l'unica differenza dei mozzi ricavati dal pieno, sono impiegati sulla Desmo250 MX del team Beddini Racing Ducati Factory MX2 Team. Gli pneumatici sono i nuovi Pirelli Scorpion MX32, con il posteriore nella misura 100/90-19, per esaltare l'agilità nei cambi di direzione e in fase di ingresso curva.

## Dotazione elettronica e comandi

La Desmo250 MX sfrutta appieno l'esperienza Ducati nello sviluppo di sistemi elettronici di controllo e assistenza alla guida. Nello specifico, pur rispettando i vincoli imposti dai regolamenti agonistici, la moto è dotata di una suite di controlli che comprendono Launch Control, gestione del freno motore, e soprattutto un sistema di controllo trazione evoluto che agisce sul motore con lo stesso risultato dei sistemi utilizzati sulle sportive stradali e sulle moto da competizione.

Tutti i controlli elettronici sono preconfigurati in due Riding Mode disponibili di serie sulla Desmo250 MX. Montando il sistema di connettività accessorio, la Desmo250 MX viene dotata di modulo WiFi che permette all'App X-Link di riconfigurare i due Riding Mode variando i livelli d'intervento dei controlli in ciascuno dei due. Successivamente, il pilota può caricare i Riding Mode variati sulla centralina attraverso la connessione WiFi fornita dal modulo accessorio.



La gestione dei Riding Mode avviene attraverso la pulsantiera sul lato sinistro del manubrio, che consente appunto di cambiare il Riding Mode selezionato, attivare o disattivare il Traction Control o il Quickshifter, oppure infine inserire il Launch Control. I cinque LED sulla pulsantiera indicano lo stato dei controlli elettronici e l'attività del WiFi.

### **Throttle Response**

La risposta all'acceleratore del motore Desmo250 è regolabile attraverso due diverse mappe di risposta all'acceleratore. Usando il settaggio Smooth, la risposta del motore è più dolce e progressiva rispetto al settaggio Dynamic, caratterizzato da un'erogazione più diretta.

### **Launch Control**

Il Sistema di Launch Control, impostabile su tre livelli di intervento, agisce sul limitatore di giri per aiutare il pilota a sfruttare al meglio la potenza del motore nelle partenze. I livelli 1 e 2 indicano un intervento meno invasivo del sistema, mentre il livello 3 è quello che garantisce un comportamento più "safe and stable" alla partenza. Il sistema si disattiva automaticamente all'inserimento della quarta marcia o al rilascio della manopola dell'acceleratore.

### **Engine Brake**

La gestione del freno motore è stata messa a punto per aiutare i piloti a ottimizzare la stabilità della moto in condizioni estreme di ingresso in curva, bilanciando le forze alle quali è sottoposto lo pneumatico posteriore in condizioni di applicazione intensiva della coppia retrograda derivante dalla decelerazione del motore. L'EB effettua il monitoraggio della posizione della farfalla, della marcia selezionata e della decelerazione dell'albero motore durante le frenate più aggressive, e regola accensione e anticipo per equilibrare le forze di coppia applicate allo pneumatico. Il controllo del freno motore è settabile su due livelli.

### **Ducati Traction Control (DTC)**

Il controllo di trazione della Desmo250 MX è un sistema di nuova generazione, direttamente mutuato dalla Desmo450 MX, che interviene sui parametri motore di anticipo e accensione basandosi su strategie che considerano giri motore, rapporto inserito, angolo apertura acceleratore e sensori aggiuntivi. Il sistema gestisce anche lo spegnimento della moto in caso di caduta o ribaltamento.

Il sistema è in grado di controllare l'effettivo valore di slip, offrendo un tangibile contributo in termini di sicurezza e di performance a piloti di ogni livello. Da una serie di test comparativi, il sistema DTC ha fornito un miglioramento nel tempo sul giro compreso fra 0"3 e 1"6 a seconda del livello del pilota, con una media attestatasi attorno al secondo. Contestualmente, lo stesso test svolto su moto dotate di sistema convenzionale, ha mostrato miglioramenti compresi fra 0 e 0"5, quando non addirittura peggioramenti.

Il Ducati Traction Control della Desmo250 MX è regolabile su tre livelli, con una logica legata all'intervento del sistema (livelli più bassi indicano un controllo più libero e meno intrusivo, mentre quelli più alti sono studiati per aumentare la stabilità della moto) e non al grip del fondo. Il sistema è naturalmente disinseribile.