



DUCATI HYPERMOTARD V2

Ci sono moto che diventano icone. Moto che al primo sguardo trasmettono emozione, adrenalina e divertimento. La Ducati Hypermotard è la moto che più di tutte rappresenta tutto ciò. Una moto a cui la definizione "Supermotard" stava stretta, e che per questo è stata quindi chiamata "Hyper". A vent'anni da quell'EICMA 2005 in cui Ducati presentò il primo prototipo, vincitore al debutto del premio "Best of Show", la Casa di Borgo Panigale scrive un nuovo capitolo della storia dell'"Hyper" con le nuove Hypermotard V2 e Hypermotard V2 SP.

L'Hypermotard di quarta generazione è una moto completamente riprogettata, che porta con sé l'eredità di un modello leggendario e la proietta nel futuro grazie a una base tecnica totalmente nuova e a un design inconfondibile.

L'Hypermotard più futuristica di sempre

L'Hypermotard V2 nasce con l'obiettivo di essere la migliore Hyper di sempre. Ispirata al prototipo del 2005, ne riprende i tratti distintivi reinterprestandoli in chiave contemporanea ed estremizzandoli. Il serbatoio con doppia ala, il frontale sciancato, il doppio scarico sotto la coda e il faro posteriore flottante sono richiami stilistici alla prima 1100 che rendono la V2 immediatamente riconoscibile come una Hypermotard. Il risultato è una moto moderna, compatta, essenziale, che comunica leggerezza al primo sguardo. Le nuove Hypermotard V2 e SP sono le Hyper più leggere e potenti di sempre. Grazie ad una riduzione di peso di 13 kg (14 kg per la SP) rispetto alla precedente 950 e ai 120 CV del motore Ducati V2, le nuove Hypermotard V2 sono più agili, reattive e divertenti che mai.

Tecnologia e stile: essenzialità Ducati

Il frontale della nuova Hypermotard V2 è robotico e moderno, disegnato secondo un linguaggio stilistico che punta ad un'essenzialità estrema: il doppio DRL, che richiama l'iconica firma luminosa dell'Hyper, è inserito in un proiettore scuro e lucido, protagonista di un frontale scolpito composto da un unico pezzo. La vestizione è asciutta ed essenziale, e completa una base meccanica tirata e leggera, per ottenere una moto dall'aspetto estremamente compatto.

La versione SP è ancora più audace, grazie al logo oversize che si estende fino al becco, giocando di contrasto con il bianco dei cerchi forgiati e i dettagli racing come il parafango in carbonio, l'oro delle sospensioni Öhlins e le pinze Brembo M50. Oltre alla livrea dedicata, che fa riferimento ai 20 anni dalla nascita del primo prototipo, la Hypermotard V2 SP è infatti anche caratterizzata da una dotazione tecnica che spinge ancora oltre il carattere da *fun bike* dell'Hyper.

Più potenza e coppia, per un Hyper mai così performante

Il nuovo motore Ducati V2 da 890 cc di cilindrata è perfetto per l'Hypermotard. È il bicilindrico più leggero mai prodotto da Ducati (54,4 kg, con un risparmio di peso di 6,42 rispetto al precedente Testastretta 11°) e grazie al sistema di fasatura variabile delle valvole di aspirazione IVT, unico nel segmento, ha una erogazione generosa su tutto l'arco di utilizzo con una risposta pronta ad ogni apertura del gas, caratteristica irrinunciabile per un'Hypermotard.

Con i suoi 120 CV è il motore più potente mai montato su una Hypermotard. È capace di allungare oltre gli 11.000 giri, ma soprattutto, dispone di una coppia massima di 94 Nm, di cui il 70% è disponibile già a 3.000 giri, garantendo grandi accelerazioni in uscita di curva. La rapportatura più corta e la coppia superiore in ogni marcia, inoltre, rendono la Hypermotard V2 più veloce e reattiva rispetto al modello precedente. Gli intervalli di manutenzione da riferimento di categoria (45.000 km per il controllo gioco valvole), infine, fanno sì che il divertimento non si fermi mai.

Ovviamente, per i possessori di patente A2, è disponibile la versione con potenza limitata a 35 kW, sempre mantenendo il carattere da Hypermotard.

Ducati Motor Holding spa

ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

Reg. Imp. BO 05113870967
R.E.A di BO n. 473213 del 15/07/2008
C.F. e P.I. 05113870967
Cap. Soc. Euro 59.507.754

Società a Socio Unico
Società soggetta all'attività di Direzione
e Coordinamento di AUDI AG



Ergonomia da supermotard, controllo totale

La posizione di guida è dominante, da vera supermotard: manubrio largo, moto stretta tra le gambe, leggera e comunicativa. La texture su sella e fianchetti, ispirata a quella utilizzata su Panigale V4, aumenta il grip e il feeling con la moto, rendendo la guida facile e divertente. La versione SP amplifica queste sensazioni risultando ancora più agile, leggera e reattiva. Inoltre, la minore altezza da terra rispetto alla precedente "SP", ottenuta senza pregiudicare le capacità di piega nella guida in circuito, consente di scaricare meglio a terra la maggiore coppia disponibile, e incrementa stabilità e precisione di guida.

La Hypermotard V2 è infine pensata per adattarsi a piloti di tutte le altezze, grazie a sospensioni ribassate e selle di diverse misure disponibili fra gli accessori Ducati Performance.

Telaio monoscocca e sospensioni racing

Il telaio monoscocca, unico nel segmento e sviluppato in una versione specifica per l'Hypermotard, integra il motore come elemento strutturale e airbox, svolgendo una doppia funzione e garantendo massima leggerezza e compattezza. Il telaio posteriore in acciaio richiama la prima Hypermotard, mentre il forcellone bibraccio in alluminio, ispirato al Ducati Hollow Symmetrical Swingarm della Panigale V4, assicura rigidità e design distintivo.

La nuova ciclistica rende la moto neutra, intuitiva e meno affaticante, con una discesa in piega fluida e precisa. La versione standard monta sospensioni Kayaba regolabili, mentre la SP è equipaggiata con pregiate sospensioni Öhlins completamente regolabili (forcella NIX30 con steli da 48 mm e ammortizzatore STX 46) per un comportamento più raffinato e racing, grazie alla maggiore capacità di copiare le micro-asperità dell'asfalto garantendo il necessario supporto in frenata nella guida sportiva. Entrambe le versioni sono dotate di ammortizzatore di sterzo Sachs.

L'Hypermotard V2 monta cerchi fusi in lega leggera, montati con pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV nelle misure 120/70 e 190/55. Sulla V2 SP, i cerchi forgiati in alluminio, dal peso inferiore di ben 1,56 kg, riducono l'inerzia e migliorano l'agilità, chiudendo al contempo meglio la traiettoria, e sono abbinati a pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV Corsa. Per l'uso in pista, è possibile adottare le gomme slick Pirelli Diablo Superbike con sezione posteriore da 180/60 o, in alternativa, nella misura da supersportiva 190/60.

Entrambe le versioni montano impianto frenante Brembo completamente Brembo, con doppio disco anteriore da 320 mm. La Hypermotard V2 è dotata di pinze monoblocco M4.32 con pompa radiale PR18/19, mentre la SP utilizza pinze M50 e pompa PR16/21 per offrire prestazioni superiori nell'uso in circuito.

Elettronica avanzata per un controllo totale

La nuova Ducati Hypermotard V2 è equipaggiata con un pacchetto elettronico di ultima generazione, basato su una piattaforma inerziale a 6 assi. Questo sistema rileva in tempo reale rollio, beccheggio e imbardata, permettendo un intervento rapido, preciso e calibrato di tutti i controlli, come l'ABS Cornering, il Ducati Traction Control (DTC), il Ducati Wheelie Control (DWC) e l'Engine Brake Control (EBC). Ciascuno di essi, infatti, è regolabile su più livelli di intervento, in maniera da adattarsi a qualunque situazione, privilegiando le prestazioni nella guida sportiva oppure la stabilità e la sicurezza su fondi ad aderenza ridotta.

I parametri di funzionamento di ciascuno di questi controlli sono associati ai quattro Riding Mode (Race, Sport, Road e Wet) predefiniti per modificare il comportamento dell'Hypermotard V2 in base alla situazione, e naturalmente modificabili dal pilota per personalizzare ogni modalità in base al proprio stile di guida.

Tutte le informazioni sono visualizzate sul nuovo cruscotto TFT da 5" con risoluzione 800 x 480 basato su tre modalità di visualizzazione, denominate Info Mode, selezionabili tramite il nuovo joystick a petalo sul blocchetto sinistro: Road, Road Pro e Track, ognuna con passaggio automatico dalla visualizzazione diurna a quella notturna.

Ducati Motor Holding spa

ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

Reg. Imp. BO 05113870967
R.E.A di BO n. 473213 del 15/07/2008
C.F. e P.I. 05113870967
Cap. Soc. Euro 59.507.754

Società a Socio Unico
Società soggetta all'attività di Direzione
e Coordinamento di AUDI AG



Ciascuna di queste modalità presenta le informazioni più rilevanti per ogni contesto per massimizzare la leggibilità. In modalità Road e Road Pro, il display mostra le informazioni più rilevanti per la guida su strada, mentre in Track, il display si concentra su quelle essenziali per la guida in pista, e mostra in tempo reale il livello di intervento di ogni singolo controllo, proprio come sulla Panigale V4.

L'Hypermotard V2 dispone di quattro livelli di ABS Cornering. I livelli 1 e 2 sono pensati per la pista, con il livello 2 che integra la funzione Slide by Brake, per imparare a gestire gli ingressi in curva come i professionisti del supermotard. I livelli 3 e 4 sono ottimizzati per la guida su strada, offrendo massima sicurezza senza mai essere invasivi.

Grazie a questa elettronica evoluta, completata dal nuovo Ducati Quick Shift 2.0, che rende la cambiata più diretta e precisa, la Hypermotard V2 è divertente e sicura nella guida su strada, e performante fra i cordoli, dove raggiunge prestazioni nettamente superiori alla precedente 950. **La Hypermotard V2 SP offre inoltre di serie il Ducati Power Launch e il Pit Limiter.**

Ducati Performance per un'anima ancora più Hyper

Per chi volesse esaltare la versatilità, oppure le performance dell'Hypermotard V2, Ducati ha sviluppato una gamma di accessori Ducati Performance, partendo naturalmente dalla linea di scarichi realizzata in collaborazione con Termignoni.

Chi desidera rendere più grintosa la sua Hyper può scegliere il doppio silenziatore omologato con camicie in titanio e fondelli in carbonio, che aggiunge un tocco racing al design. Chi invece vuole liberare tutte le performance del motore nell'uso in circuito può montare lo scarico completo, non omologato per la circolazione su strada, che aumenta la potenza di ben 3,6 CV, riducendo il peso di 4 Kg e donando alla Hypermotard una sonorità di scarico ancora più coinvolgente.

Sul fronte elettronico, sono disponibili accessori pensati per l'uso quotidiano, come il Ducati Multimedia System (DMS) per la connessione Bluetooth con lo smartphone, e il navigatore Turn by Turn, per una guida sempre connessa. Non mancano le funzionalità per l'uso in pista, come il sistema di autocronometraggio Lap Timer Pro, completo di modulo GPS.

Non mancano componenti in carbonio e alluminio ricavati dal pieno per un look ancora più Hyper: parafanghi e cover motore in carbonio, tappo serbatoio, slider forcella, pedane e poggiatesta in stile motard in alluminio.

Disponibilità e colorazioni

La nuova Hypermotard arriverà nelle concessionarie ad aprile 2026, nelle due versioni, Hypermotard V2 e Hypermotard V2 SP.

#DucatiWorldPremiere2026 #Ducati2026 #hypermotard



Hypermotard V2 SP

- **Livree**
 - Livrea SP
- **Principali dotazioni di serie**
 - Motore V2, 890 cm³
 - Potenza massima di 120 CV a 10.750 giri/min
 - Coppia massima di 94 Nm a 8.250 giri/min
 - **Peso in ordine di marcia senza carburante: 177 Kg**
 - Telaio monoscocca dedicato
 - **Forcella Öhlins NIX30 a steli rovesciati da 48 mm, completamente regolabile**
 - **Mono-ammortizzatore Öhlins STX46, completamente regolabile**
 - **Cerchi in alluminio forgiato da 3.50 x 17" all'anteriore e 5.50 X 17" al posteriore**
 - Impianto frenante con pinze Brembo M50
 - Pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV Corsa 120/70 e 190/55
 - Pacchetto elettronico di ultima generazione con Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU): ABS con funzionalità cornering a quattro livelli; 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**
 - Riding Mode (Race, Sport, Road, Wet)
 - **Gruppi ottici full-LED con DRL e indicatori di direzione dinamici**
 - Predisposizione per Ducati Multimedia System (DMS), Navigazione Turn-by-Turn
 - **Batteria al Litio**
 - **Parafango anteriore in fibra di carbonio**
 - **Ducati Power Launch**
 - **Ducati Pit Limiter**

Hypermotard V2

- **Livree**
 - Ducati Red
- **Principali dotazioni di serie come Hypermotard V2 SP ad eccezione di:**
 - Forcella Kayaba a steli rovesciati da 46mm, completamente regolabile
 - Mono-ammortizzatore Kayaba, regolabile in precarico ed estensione
 - Cerchi fusi in lega leggera da 3.50 x 17" all'anteriore e 5.50 X 17" al posteriore
 - Pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV 120/70 e 190/55
 - Impianto frenante con pinze Brembo M4.32
 - **Peso in ordine di marcia senza carburante: 180 Kg**
 - **Batteria al piombo**



Ducati Motor Holding spa
ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

Reg. Imp. BO 05113870967
R.E.A di BO n. 473213 del 15/07/2008
C.F. e P.I. 05113870967
Cap. Soc. Euro 59.507.754

Società a Socio Unico
Società soggetta all'attività di Direzione
e Coordinamento di AUDI AG



A venti anni dalla presentazione del primo prototipo basato sul Desmodue 1100, ad EICMA 2005, l'Hypermotard si rinnova completamente. Con la quarta generazione Hypermotard diventa più leggero, più potente, visibilmente più compatto: in poche parole, ancora più adrenalinico rispetto alla generazione precedente. A tutto questo si aggiunge una dotazione elettronica di primissimo livello, che lo rende anche ancora più sofisticato.

Anche il nome cambia, diventando Hypermotard V2. Un modo per sottolineare il balzo evolutivo, e che la moto è progettata attorno alla nuova base meccanica. Quest'ultima sfrutta il nuovo Ducati V2, più potente di 6 CV rispetto al Testastretta 11°, e il telaio monoscocca che, uniti, consentono di ridurre il peso di 13 kg,

L'Hypermotard V2 è proposto in due versioni, V2 e nella più specialistica e iconica V2 SP che differisce, oltre che per la livrea, per la dotazione tecnica che esalta la sportività del modello e ne riduce il peso di 3 kg. Ogni componente dell'Hypermotard V2 SP è progettato per esaltare il carattere di fun-bike tipico dell'Hyper. L'equipaggiamento comprende infatti le sospensioni Öhlins, i cerchi forgiati con pneumatici Pirelli Diablo Rosso IV Corsa, l'impianto frenante anteriore potenziato e la batteria al Litio. Il Ducati Power Launch, ed Pit Limiter fanno parte della dotazione standard.

Design ed ergonomia

La quarta generazione dell'Hypermotard torna alle origini, prendendo ispirazione dall'Hypermotard 1100, la prima Ducati fun-bike della storia. Il nuovo Hypermotard V2 fa quindi propri gli stilemi dell'Hypermotard 1100 reinterpretandoli secondo lo stile delle Ducati contemporanee, unendo linee tese ed accelerate con altre più morbide e sofisticate. La base meccanica, che ha come protagonista il nuovo motore Ducati V2, definisce una moto moderna, estrema sotto l'aspetto della compattezza e dell'essenzialità, che comunica la sua leggerezza fin dal primo sguardo.

L'autenticità del nuovo Hypermotard V2 si esprime attraverso dettagli stilistici che richiamano l'iconico Hypermotard 1100: il fianchetto con doppia ala, la mascherina anteriore scolpita, il telaio a traliccio parzialmente esposto, la coda flottante con faro posteriore separato e gli scarichi alti sottosella, perfettamente integrati nel profilo della moto. A questi si aggiungono la sella alta e rettilinea e il serbatoio avanzato, elementi che rafforzano il legame visivo e concettuale con il mondo motard.

La vista frontale è molto grintosa e moderna, grazie a un trattamento superficiale del proiettore e delle zone immediatamente adiacenti che rende quasi invisibile il perimetro del gruppo ottico. Il proiettore a LED è dotato di luce diurna DRL (Daytime Running Light) che disegna un profilo distintivo "a doppia C" attorno alla parabola centrale, creando un family feeling con l'Hypermotard 698 Mono. La parabola ospita le funzioni di anabbagliante che divide in due la parabola ed abbagliante che l'accende integralmente.

Il compatto faro posteriore, anch'esso a LED ad alta intensità, è collocato in posizione alta. Si compone della luce di posizione che richiama il motivo "a doppia C" della luce DRL e della luce di stop collocata al centro. Gli indicatori di direzione sia anteriori (collocati sui paramani) che posteriori sono anch'essi a LED e si spengono automaticamente dopo le svolte.

Molte scelte di stile sono state effettuate con l'obiettivo di rendere l'Hypermotard V2 snella e compatta, tra queste la conformazione della sella che, nonostante dimensioni paragonabili a quella del modello 950, appare decisamente più piccola. Il colore della cover serbatoio, caratterizzata da una texture materica studiata per incrementare l'aderenza delle gambe del pilota, "penetra" nella sella rendendola visivamente più corta. Inoltre, la zona passeggero è particolarmente snella grazie al profilo rientrante della seduta, che nella vista apicale crea un andamento a "clessidra" con la cover del telaio.



La versione SP è immediatamente riconoscibile per la livrea e per il logo SP scritto a grandi lettere sui fianchetti del serbatoio, che compongono un gioco cromatico con i cerchi di colore bianco. I fianchetti posteriori sono invece impreziositi dal numero celebrativo del ventesimo anniversario del modello.

La posizione di guida è stata completamente ridisegnata rispetto all'Hypermotard 950. La posizione delle pedane è stata avanzata, per avvicinare la postura al mondo motard e migliorare il controllo del pilota e la reattività della ciclistica, aumentando così il divertimento di guida in ogni condizione. Il manubrio a sezione variabile, in alluminio anodizzato nero, è stato avanzato, aumentando il carico sull'avantreno e ottenendo così una maggior stabilità e migliorando la tendenza dell'Hypermotard 950 a mantenere la traiettoria. La larghezza del manubrio, 807 mm, determina una posizione dominante e favorisce gli spostamenti del corpo. La testa di sterzo ed i cavallotti, anodizzati in nero, hanno un aspetto specialistico.

L'Hypermotard di nuova generazione, sia nella versione V2 che V2 SP, ha un'altezza sella di 880 mm. Rispetto alla precedente 950 SP, la V2 SP è quindi più accessibile e meno intimidatoria, con una riduzione di 10 mm e di un arco cavallo di 53 mm, rendendo molto più agevole il contatto dei piedi a terra. La sistemazione del pilota è più favorevole, sotto questo aspetto, anche rispetto a Hypermotard 950 grazie a un arco cavallo ridotto di 18 mm.

Motore

La nuova Hypermotard è spinta dal nuovo V2 di 90° da 890 cc di cilindrata, il bicilindrico più leggero (54,4 kg) 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 motore V2 eroga una potenza massima di 120 CV a 10.750 giri, con un allungo più deciso rispetto al Testastretta 11° a partire dai 9.500 giri, che vede l'intervento del limitatore a 11.500 giri. Il valore di coppia massima è di 94 Nm a 8.250 giri con una erogazione generosa fin dai bassi regimi (più del 70% della coppia massima già disponibile a 3.000 giri, più dell'80% sempre disponibile tra i 4.000 giri e 11.000 giri) che garantisce prontezza di risposta ad ogni apertura del gas, e massima sfruttabilità sia nell'uso quotidiano che in caso di uso in pista.

Adottando lo scarico racing Termignoni, con camicie dei silenziatori in titanio e fondelli in carbonio, le curve di potenza e coppia si innalzano su tutto l'arco di utilizzo raggiungendo un picco di + 4 CV di potenza e di + 5 Nm di coppia, mentre il peso si riduce di 4,5 kg. Per la famiglia dell'Hypermotard V2 sono anche disponibili i silenziatori Termignoni omologati, sempre con camicie in titanio e fondelli in carbonio, che abbinano al design sportivo una riduzione di peso di 0,5 kg.

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 alla leva. La rapportatura della trasmissione finale (15/41) 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 della nuova Hypermotard V2 è stata completamente riprogettata, con l'obiettivo specifico di ottenere una guida che, pur mantenendo il carattere da fun-bike della precedente generazione, risultasse più neutra, facile, e intuitiva. La discesa in piega è ora molto lineare, senza richiedere pressioni eccessive sul manubrio da parte del pilota, e successivamente, in percorrenza di curva, la moto non necessita di correzioni per mantenere la linea.

La ciclistica della nuova Hypermotard utilizza una struttura monoscocca, progettata specificamente per questo modello, nella doppia funzione di telaio e airbox, che sfrutta il motore V2 come elemento strutturale. Una soluzione compatta e razionale che consente all'Hypermotard V2 di raggiungere un peso con tutti i liquidi, senza carburante, di 180 kg, inferiore di ben 13 kg al precedente modello. L'Hypermotard V2 SP, in virtù della componentistica più leggera, raggiunge addirittura i 177 kg.

L'interasse di 1.517 mm e la geometria di sterzo con inclinazione cannotto di 26° e avancorsa di 110 mm rendono l'Hypermotard stabile in percorrenza e in velocità, mantenendo allo stesso tempo l'agilità tipica del modello.

Telaio Monoscocca

La struttura monoscocca è fusa in alluminio, 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, chiuso superiormente dal serbatoio, dalla capacità di 12,5 l. All'interno del telaio sono alloggiati filtro dell'aria, corpi farfallati e circuito carburante completo di iniettori.

Il monoscocca è stato specificamente disegnato per questa applicazione, al fine di ottenere valori di rigidità laterale e torsionale superiori a quelli di Panigale V2 e Streetfighter V2. Per questo motivo, il telaio presenta una croce di irrigidimento all'anteriore e la chiusura di un'apertura sul lato sinistro presente invece sugli altri modelli.

Il telaio posteriore mantiene la struttura a traliccio in tubi di acciaio, ispirato a quello della prima Hypermotard; fissato superiormente al monoscocca e inferiormente direttamente al motore.

Sospensioni

Le due versioni dell'Hypermotard V2 differiscono nella dotazione delle sospensioni e dei cerchi. L'Hypermotard V2 monta una forcella Kayaba completamente regolabile, con steli da 46 mm, e un ammortizzatore Kayaba regolabile nel precarico e nell'estensione.

L'Hypermotard V2 SP è invece equipaggiato con sospensioni Öhlins completamente regolabili, che offrono una maggiore scorrevolezza ed un comportamento più performante grazie alla maggiore capacità di copiare le micro-asperità dell'asfalto pur garantendo sempre il necessario supporto in frenata e accelerazione. Al posteriore l'ammortizzatore è un Öhlins STX 46 dotato di serbatoio separato, all'anteriore la forcella è una Öhlins NIX30 a steli da 48 mm di diametro e trattamento TiN per migliorare la scorrevolezza.

Su entrambe le versioni il mono è montato lateralmente, direttamente sul nuovo forcellone bibraccio, per offrire un facile accesso alle regolazioni del precarico molla. Entrambi i modelli sono equipaggiati con ammortizzatore di sterzo Sachs.



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. Rispetto agli altri modelli sportivi della gamma V2, il forcellone sfrutta un differente sistema di fissaggio al motore.

Cerchi e pneumatici

Hypermotard V2 è equipaggiata con cerchi a sei razze a "Y" 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 190/55.

L'Hypermotard V2 SP monta invece cerchi forgiati dal disegno a 5 razze tangenziali ispirato a quello della DesmosediciGP, più leggeri di 1,56 kg. Grazie a un momento d'inerzia ridotto del 27% all'anteriore e del 21% al posteriore, si accentua la tendenza dell'Hypermotard V2 SP a chiudere naturalmente la linea. I forgiati sono abbinati ai più sportivi Pirelli Diablo Rosso IV Corsa che offrono maggiore grip su asciutto, superiore maneggevolezza alle alte andature e costanza di rendimento su più sessioni di guida intensa.

Per l'uso della moto in pista, è possibile montare le slick Pirelli Diablo Superbike con sezione posteriore da 180/60 o, in alternativa, nella misura supersportiva da 190/60.

Freni

La nuova Hypermotard è equipaggiata con un impianto completamente 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. Entrambi i modelli, V2 e V2 SP, sono equipaggiati con doppio disco anteriore da 320 mm e da disco singolo da 245 mm al posteriore.

L'Hypermotard V2 monta pinze monoblocco M4.32, comandate da una pompa radiale PR18/19. Le pinze anteriori dell'Hypermotard V2 SP sono invece le monoblocco M50 a quattro pistoncini da 30 mm, caratterizzate da un design compatto che consente un risparmio di peso di 140 grammi a pinza rispetto alle M4.32. L'impianto anteriore è comandato da una pompa radiale PR16/21, che unisce un feeling elevato a una potenza frenante da riferimento per il segmento. La scelta delle pastiglie è stata compiuta con l'obiettivo di garantire una risposta facilmente gestibile nel primo attacco e la massima efficienza nella seconda parte della frenata.

Elettronica

La nuova Hypermotard è dotata di un pacchetto elettronico di ultima generazione, con controlli e funzionalità derivate da quelle della Panigale V4. 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 tre modalità di visualizzazione (Info Mode) denominate Road, Road Pro e Track (tutte 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 agli angoli del display, con 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.

L’Info Mode Track presenta una barra rettilinea del contagiri, posizionata sull’intera lunghezza della parte superiore del display. L’indicatore marcia inserita aumenta nelle dimensioni rispetto alla visualizzazione Road, mentre diminuisce quello della velocità. Sulla parte sinistra si trovano le informazioni del Lap Timer Pro, se installato (segnale GPS, tempo sul giro, intertempo, numero del giro e della sessione in corso, segnalazione miglioramento intertempo e tempo sul giro in assoluto o in riferimento alla sessione come sulla Panigale V4). Nella parte destra il display visualizza i parametri del Riding Mode, permettendo di variare il livello d’intervento di ogni singolo controllo alla guida, e mostrando in tempo reale l’attivazione di ciascuno.

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

La nuova Hypermotard V2 è equipaggiata 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 della Hypermotard V2 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 (Race, Sport, Road, Wet). Al pilota è data la possibilità di personalizzare i propri stili di guida e di ripristinare i parametri di default impostati da Ducati.

L’Hypermotard V2 SP è altresì dotata di serie del Ducati Power Launch (DPL) e del Ducati Pit Limiter (DPL), acquistabili come accessori per Hypermotard V2.

ABS Cornering

Il sistema ABS della Hypermotard V2 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 V4. Rispetto agli altri modelli sportivi della gamma V2, sull’Hypermotard V2 il sistema offre quattro livelli di intervento anziché tre per assecondare in modo ancora più puntuale le esigenze di tutti i piloti tanto nella guida in pista, quanto su strada, anche nelle situazioni dove l’aderenza è più critica.



L'ABS livello 1, selezionabile anche se non associato di default a nessun Riding Mode, è consigliato ai piloti esperti nell'uso in pista e garantisce un intervento racing del sistema ABS, attivo sulla sola ruota anteriore. Sia la funzionalità "cornering" sia l'intervento sul sollevamento della ruota posteriore sono disabilitati per generare la massima performance.

Il livello 2 è consigliato per un utilizzo in pista da parte del pilota amatoriale. Il sistema gestisce sia l'impianto frenante anteriore sia quello posteriore, mantenendo attiva la funzionalità cornering senza però controllo del *lift-up*, permettendo così frenate più sportive. Selezionando il livello 2 si può sfruttare la funzionalità "slide by brake" che permette di derapare fino all'ingresso in curva educandolo in sicurezza alla tecnica di derapata della guida in pista.

Il livello 3, diversamente dall'1 e il 2, è un settaggio sportivo indicato per la guida su strada che permette decelerazioni elevate, mantenendo attiva la funzionalità cornering e un controllo ridotto sul *lift-up*.

Il livello 4 è indicato nella guida su strada in condizioni a basso grip. Garantisce una frenata sicura e stabile in ogni condizione e tiene sempre sotto controllo il sollevamento della ruota posteriore, anche nelle decelerazioni più accentuate.

Ducati Traction Control (DTC)

La strategia del Ducati Traction Control utilizzato sulla nuova Hypermotard deriva dall'esperienza delle corse. 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 performance.

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)

L'Hypermotard è equipaggiata 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. 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

L'Hypermotard V2 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 in condizioni estreme di ingresso in curva, bilanciando le forze alle quali è sottoposto lo pneumatico posteriore in



condizioni di applicazione intensiva del freno motore. L'EBC della Hypermotard V2, ottimizzato sulla base dell'angolo di piega, 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 dell'Hypermotard V2 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 Race

Il Riding Mode Race è dedicato alla guida in pista, con asfalto ad alta aderenza. Selezionando Race, il pilota può contare su 120 CV, con risposta diretta del Ride by Wire all'apertura del gas. La modalità Race prevede un settaggio predefinito dell'elettronica a bassa intrusività, senza però diminuire il livello di sicurezza, con l'ABS al livello 2 senza controllo del lift-up e l'attivazione della funzionalità "slide by brake", la derapata controllata in frenata che consente di intraversare la moto in sicurezza nella fase di ingresso di curva.

Riding Mode Sport

Selezionando il Riding Mode Sport, il pilota può contare su 120 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 bassa aderenza. Il RM mette a disposizione del pilota 120 CV di erogazione con risposta progressiva, come per il 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 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 nella guida in pista 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.

Coming Home

La funzione Coming Home migliora la praticità e il comfort. Rende più facile vedere l'ambiente circostante quando si arriva a casa al buio. Dopo aver spento la moto, le luci anabbaglianti rimangono accese per 30 secondi prima di spegnersi automaticamente. La funzione può essere abilitata dal Menu.

Ducati Brake Light (DBL) EVO

La nuova Hypermotard V2 è dotata del Ducati Brake Light EVO per migliorare la sicurezza nel traffico urbano. In caso di frenata brusca da una velocità superiore a 55 km/h (34 mph), la luce posteriore lampeggia rapidamente per avvisare i veicoli che seguono. La luce di emergenza si attiva quando la decelerazione scende al di sotto di una soglia predefinita e il lampeggio del freno posteriore si disattiva automaticamente.

Ducati Motor Holding spa

ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

Reg. Imp. BO 05113870967
R.E.A di BO n. 473213 del 15/07/2008
C.F. e P.I. 05113870967
Cap. Soc. Euro 59.507.754

Società a Socio Unico
Società soggetta all'attività di Direzione
e Coordinamento di AUDI AG



Il DBL è disabilitato nel RM Race.

Accessori

Ducati Performance propone tantissimi accessori per personalizzare la nuova Hypermotard. Le parti in carbonio comprendono parafanghi anteriore e posteriore e le cover frizione e alternatore, mentre il tappo serbatoio, gli slider forcella, le pedane e i poggipiedi in stile motard sono disponibili in alluminio ricavato dal pieno.

L'offerta comprende anche leve freno e frizione, manopole (riscaldate o convenzionali), presa USB, Cruise Control, selle sport o comfort di diverse altezze, navigatore Turn-by-Turn, Ducati Multimedia System, borse per serbatoio o sella passeggero.

Vale anche la pena di citare lo scarico Termignoni, non omologato e riservato all'uso in circuito, che aumenta la potenza di 3,6 CV riducendo il peso di 4 Kg, e il doppio silenziatore omologato con camicie in titanio e fondelli in carbonio, sempre sviluppati in collaborazione con Termignoni, che aumenta il design sportivo.