



DUCATI PANIGALE V4 R

La nuova Panigale V4 R è l'ultima discendente di una saga iniziata nel 2001 con la leggendaria 996R. Le "R" da sempre rappresentano la base di partenza per le moto che corrono nel Mondiale Superbike e per questo motivo sono le più nobili fra le sportive Ducati. La Panigale V4 R è prodotta in serie numerata, con il nome del modello e il numero progressivo riportato orgogliosamente sulla piastra di sterzo.

Grazie alla costante e stretta collaborazione con Ducati Corse, la Panigale V4R introduce per la prima volta su una moto omologata per l'utilizzo stradale soluzioni nate nelle competizioni come i **Corner Sidepods**, che Ducati ha portato per prima in MotoGP nel 2021 e il cambio **Ducati Racing Gearbox (DRG)** con **blocco del folle Ducati Neutral Lock (DNL)**.

Il cuore della Panigale V4 R, il motore Desmosedici Stradale R da 998 cc, è stato progettato per correre nel Mondiale Superbike, ed evoluto in quest'ultima versione secondo la filosofia seguita da Ducati Corse in MotoGP. Offre curve di coppia e potenza più sostenute su tutto l'arco di utilizzo e maggior allungo. **La curva di potenza conferma il valore massimo di 218 CV, ma è più sostenuta con un guadagno medio di 4 CV dai 4.000 giri fino al regime di potenza massima.** Inoltre, garantisce un allungo superiore grazie a 4 CV in più a 16.000 giri.

La curva di coppia è invece tutta posizionata più in alto rispetto al modello precedente, con un guadagno del 7% a 6.000 giri e del 3% nel valore massimo di 114.5 Nm a 12.000 giri. Questi valori sono il risultato del grande lavoro fatto dai tecnici Ducati per poter **omologare la nuova Panigale V4 R Euro5+, senza però rinunciare alla ricerca della migliore prestazione in pista.** La Panigale V4 R è capace di una velocità massima di **318,4 km/h, che passa a 330,6 km/h in configurazione con scarico racing** (non omologato per la circolazione stradale). Una velocità fino a ieri prerogativa esclusiva della MotoGP.

La nuova Panigale V4R eredita dalla settima generazione di sportive Ducati il telaio Front Frame e l'"Hollow Symmetrical Swingarm", realizzati in collaborazione con Ducati Corse secondo specifici valori di rigidezza necessari per poter sfruttare al massimo le performance delle attuali gomme slick utilizzate nel Mondiale Superbike. Inoltre, sempre dall'ultima generazione di Panigale, la "R" eredita il pacchetto elettronico che per questa moto è stato evoluto ulteriormente.

Aerodinamica

La nuova Panigale V4 R è la **prima moto al mondo omologata per l'uso stradale con i Corner Sidepods**, soluzione introdotta in MotoGP da Ducati nel 2021. Un contenuto aerodinamico innovativo per le due ruote così come le ali, introdotte in MotoGP già nel 2010 dalla Casa di Borgo Panigale. Disegnati per funzionare agli elevati angoli di piega, i Corner Sidepods generano un "effetto suolo", garantendo un più elevato livello di grip agli pneumatici e consentendo così velocità di percorrenza più elevate e quindi tempi sul giro più bassi. Nella guida, soprattutto ad alta velocità, il pilota avverte chiaramente che la moto, appena raggiunto il centro curva, si è già portata naturalmente sull'interno chiudendo maggiormente la linea. Questo comporta che la fase di accelerazione in uscita di curva avviene percorrendo un raggio più stretto.

Il design della carenatura introdotto con la Panigale V4 2025 sulla V4 R è caratterizzato da nuove ali, più grandi e capaci di generare una maggior deportanza. Il carico cresce infatti del 25%, valore che si traduce in un aumento della deportanza pari a 4,8 kg a 270 km/h e a 6 kg a 300 km/h, con importanti benefici in termini di stabilità in accelerazione e precisione alle alte velocità.

Per ottenere il miglior rendimento nell'impiego in gara, la Panigale V4 R è dotata di una presa d'aria dinamica frontale, sviluppata con Ducati Corse, che aumenta la quantità d'aria aspirata dal motore. In questo modo



aumenta la pressione dell'aria in aspirazione, e di conseguenza la potenza (+ 1,3 CV) alla massima velocità, a tutto beneficio delle performance in rettilineo.

La combinazione sella/serbatoio e le pedane, collocate più all'interno di 10 mm rispetto alla precedente V4 R, supportano ancora meglio il suo pilota nell'uso racing. Questa ergonomia, ereditata dalla settima generazione di sportiva Ducati, rende più agevole assumere la posizione aerodinamica, spingere sulle pedane, e migliora il controllo in frenata e a centro curva, quando il pilota si sporge verso l'interno. In questo modo, è più facile e meno faticoso sfruttare al massimo le prestazioni della Panigale V4 R sia sul giro secco che in una sessione prolungata.

Motore di derivazione MotoGP

Il cuore della Panigale V4 R è il **Desmosedici Stradale R da 998 cm³** progettato per correre nel Mondiale Superbike. È un V4 derivato da quello della Ducati MotoGP in grado di raggiungere un regime di rotazione massima pari a 16.500 giri al minuto in sesta marcia (16.000 negli altri rapporti) ed erogare una potenza massima di 218 CV a 15.500 giri/minuto (in configurazione Euro-5+), valori da riferimento assoluto nel panorama delle supersportive di pari cilindrata.

Per creare la miglior base tecnica possibile per il Mondiale Superbike il Desmosedici Stradale R è ora dotato di **nuovi pistoni ancora più leggeri** (-5,1%) e di un nuovo **albero motore ad inerzia incrementata**. Questa soluzione, che segue la strategia di sviluppo Ducati in MotoGP, rende più progressiva la risposta del motore, che di fatto rappresenta una versione di produzione, omologata, di quello della Desmosedici di Marc Marquez e Pecco Bagnaia.

Il nuovo Desmosedici Stradale R, nonostante la limitazione generata dall'impianto di scarico conforme alla severa omologazione Euro-5+, mantiene la potenza massima del predecessore offrendo, rispetto a quest'ultimo, **una curva di coppia più sostenuta ai medi regimi**. Tutto il potenziale di questo motore, si esprime in pista **montando lo scarico racing, che gli consente di raggiungere i 235 CV, che diventano 239 con l'impiego del Ducati Corse Performance Oil**.

Per ottenere queste performance nel rispetto delle stringenti normative Euro5+, gli ingegneri Ducati hanno **riprogettato completamente il lato aspirazione**, e definito di conseguenza **camme di scarico dal diverso profilo** che ottimizzano la combustione. **Gli iniettori sottofarfalla sono stati riposizionati**, aumentando l'efficienza della combustione ai bassi regimi e la permeabilità dei condotti (+1,5%) nella fascia più alta dell'erogazione. Il filtro aria ad alta permeabilità in poliestere riduce la perdita di carico rispetto ad un filtro tradizionale contribuendo al raggiungimento della potenza massima.

Cambio racing

La nuova Panigale V4 R è la prima moto omologata al mondo dotata di uno schema del cambio di tipo racing. Il **Ducati Racing Gearbox (DRG)** prevede, come sulle MotoGP e Superbike ufficiali, la **posizione della folle sotto la prima marcia, anziché tra la prima e la seconda**. Questa soluzione, grazie al sistema **denominato Ducati Neutral Lock (DNL)**, elimina la possibilità di innestare involontariamente la folle e trovarsi privi di freno motore nella fase finale e più delicata delle staccate, negli ingressi in curve da prima marcia.

Inoltre, **l'assenza della folle tra prima e seconda marcia rende la cambiata fra questi due rapporti più veloce, fluida e ripetibile** rispetto a un cambio in configurazione tradizionale. Il sistema **Ducati Neutral Lock (DNL)**, brevettato da Ducati, è disinseribile azionando l'apposita leva del semimanubrio di destra. Il pilota, per inserire la folle, deve quindi eseguire le stesse manovre che compiono i piloti ufficiali in MotoGP e Superbike.

Telaio e forcellone

La nuova Panigale V4 R è basata sui concetti ciclistici della Panigale V4 2025, ovvero il telaio Front Frame rimodulato nella rigidezza laterale (-40%) e soprattutto il forcellone bibraccio Hollow Symmetrical Swingarm. Due



soluzioni volute fortemente da Ducati Corse, per poter sfruttare al massimo il grip delle attuali gomme slick, e scaricare a terra le prestazioni massime del motore. **I nuovi telaio e forcellone permettono alla moto di chiudere meglio le traiettorie, migliorando anche la trazione in uscita di curva e il feeling del pilota in fase di accelerazione.**

La Panigale V4 R monta forcella Öhlins NPX25/30 pressurizzata con steli da 43 mm e ammortizzatore Öhlins TTX36 di tipo meccanico, con tarature specifiche per la nuova generazione. Inoltre, sulla V4 R, per la prima volta su una moto di serie, è presente il **nuovo ammortizzatore di sterzo Öhlins SD20** che garantisce un migliore smorzamento ed ha un range più ampio di regolazioni.

Essendo una moto nata per le corse, la V4 R offre ampie possibilità di regolare l'assetto per adattarla alle caratteristiche dei diversi circuiti e allo stile di guida del pilota. **L'altezza del perno forcellone è regolabile su 4 posizioni a step di 2 mm.** Come avviene sulla versione Superbike, **l'altezza del posteriore è regolabile tramite il tirante sospensione** su un range più ampio (32,4 mm contro 13 mm di escursione ruota) rispetto a quello della precedente V4 R. Infine, l'ammortizzatore posteriore è predisposto per il montaggio del **sensore lineare di corsa della sospensione.**

I dati trasmessi dai sensori si integrano con gli altri segnali relativi al funzionamento della moto e vengono raccolti tramite il **Ducati Data Logger (DDL)**, il nuovo sistema di acquisizione dati professionale di Ducati che consente di ridurre i tempi per la messa a punto della moto, disponibile anch'esso come accessorio Ducati Performance

La nuova Panigale V4 R monta cerchi forgiati in lega di alluminio a 5 razze tangenziali che calzano pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa SP v4 nelle misure 120/70 ZR 17 per l'anteriore e 200/60 ZR 17. Per l'utilizzo in circuito, **si possono montare senza la necessità di apportare modifiche al veicolo gli stessi pneumatici slick Pirelli usati nel mondiale Superbike nelle misure 125/70 all'anteriore e 200/65 al posteriore.** Per questi pneumatici sono disponibili mescole performanti come la SC0, la super morbida SCX e la SCQ, riservata ai giri di qualifica.

Per quanto riguarda i freni, invece, le pinze freno anteriori sono le nuove Brembo Hypure che lavorano assieme a dischi da 330 mm. L'impianto garantisce un'eccellente potenza frenante e una maggior efficienza nel disperdere il calore, offrendo prestazioni più costanti, e dunque maggior efficacia e sicurezza al pilota nella ricerca dei propri limiti.

Elettronica

Il pacchetto elettronico della nuova Panigale V4 R si evolve in maniera significativa rispetto al modello precedente, grazie all'**algoritmo Ducati Vehicle Observer (DVO)**, sviluppato direttamente da Ducati Corse, e all'applicazione dell'**ABS Cornering con frenata combinata** che hanno debuttato sulla Panigale V4.

Rispetto a quanto avviene sulla Panigale V4, l'implementazione V4 R si differenzia per le nuove strategie di frenata combinata votate alla prestazione, denominate **Race Brake Control**, e per l'applicazione del DVO estesa anche al controllo del freno motore. Le logiche del Race Brake Control sono il risultato di uno sviluppo interno a Ducati e **permettono di emulare le tecniche di guida dei piloti professionisti con risultati perfino superiori a quelli raggiunti dalla Panigale V4.**

Nello specifico, il **Race Brake Control consente di sfruttare molto di più il contributo del freno posteriore rispetto a quanto avviene per la Panigale V4** grazie ad un metodo di calcolo ancora più preciso che consente di applicare una pressione maggiore ai diversi angoli di rollio. Il pilota può così spostare più avanti il punto di frenata, in quanto il sistema permette di decelerare in misura maggiore nell'ultima fase di percorrenza fino al limite del bloccaggio del posteriore, come fanno i piloti della MotoGP e della Superbike. A questo contribuisce anche il nuovo sistema di controllo del freno motore, che **grazie all'utilizzo del DVO permette una gestione più accurata delle forze applicate allo pneumatico** rendendo l'azione frenante del motore ancora più progressiva e prevedibile.



Il nuovo pacchetto elettronico viene gestito attraverso il cruscotto da 6,9" introdotto già con la Panigale V4, che propone le due modalità di visualizzazione Track e Road, e l'interfaccia basata su View grafiche con informazioni sulle prestazioni e sullo stato del veicolo. **La versione montata su Panigale V4 R dispone di una View sviluppata specificamente per l'uso pista, denominata Grip Meter**, che supporta il pilota nella ricerca della massima performance mostrando graficamente la stima del grip a terra disponibile in quel momento.

Accessori

Per aumentare ulteriormente l'efficacia di questa moto nell'impiego in pista, Ducati Performance propone una vasta scelta di accessori con cui completare e impreziosire la propria Panigale V4 R. Il **Ducati DAVC Race Pro**, software disponibile come accessorio Ducati Performance, è stato sviluppato in collaborazione con i tecnici Ducati Corse per ottimizzare calibrazioni motore e strategie di controllo, ottenendo così il massimo delle prestazioni in configurazione pista e con gomme slick o rain.

Gli accessori Ducati Performance comprendono anche **l'acquisizione dati Ducati Data Logger**, i **cerchi in fibra di carbonio** (-0,950 grammi rispetto ai già leggeri cerchi forgiati) che migliorano tutti gli aspetti della dinamica, i **pacchetti freno anteriore PRO e PRO+**, carene racing, pedane e tutto ciò che serve per rendere la nuova Panigale V4 R ancora più efficace in pista.

La panoramica completa degli accessori è disponibile [sulla sezione dedicata del sito Ducati.com](#). Attraverso il [configuratore](#), è possibile personalizzare la Panigale V4 R e condividere la configurazione con il dealer di fiducia.

Disponibilità

La Ducati Panigale V4 R arriverà nelle concessionarie europee nel mese di novembre 2025. La distribuzione negli altri paesi, iniziando con gli Stati Uniti, inizierà dal mese successivo.



Panigale V4 R

- Colore
 - Ducati Red
- Principali dotazioni di serie
 - Motore Desmosedici Stradale R, 998 cm³
 - **Potenza massima di 218 CV a 15.750 giri/min**
(235,3 CV a 15.750 con scarico racing accessorio, 239 Cv con scarico racing e olio Ducati Corse)
 - Albero motore forgiato in acciaio ad inerzia incrementata
 - Nuova presa d'aria dinamica frontale di maggior efficienza
 - Pistoni alleggeriti (-5,1%) stampati in alluminio con trattamento DLC sul mantello ad un segmento più raschia olio
 - Cambio Ducati Racing Gearbox (DRG) con Ducati Neutral Lock (DNL)
 - Bielle in titanio "gun drilled" con trattamento superficiale di pallinatura controllata
 - Valvole di aspirazione in titanio
 - Corpi farfallati ovali con diametro equivalente di Ø 56 mm, iniettore sottifarfalla e farfalle a verso apertura invertito
 - Cornetti aspirazione a lunghezza variabile dedicati accorciati di 10 mm vs. MY 2024
 - Teste con condotti di aspirazione ottimizzati
 - Filtro aria Sprintfilter P08 ad elevata permeabilità
 - Peso in ordine di marcia senza carburante: 186,5 kg
 - Telaio "Front Frame"
 - Serbatoio in alluminio da 17 litri
 - Forcella Öhlins NPX 25/30 pressurizzata a regolazione manuale con escursione di 125 mm
 - Ammortizzatore Öhlins TTX36 a regolazione manuale con registro remoto precarico
 - **Ammortizzatore di sterzo Öhlins SD-20 a regolazione manuale**
 - Cerchi forgiati in alluminio
 - Batteria al litio
 - Impianto frenante con pinze monoblocco Brembo Hypure™
 - Pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa V4 con posteriore 200/60
 - **Corner sidepods di derivazione MotoGP**
 - **Ali a configurazione biplano maggiorate (+20 mm vs. Panigale V4 S, +25% deportanza a 270 km/h)**
 - **Strategia Ducati Vehicle Observer**
 - Pacchetto elettronico di ultima generazione con Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU): **ABS Cornering con frenata combinata e Race Brake Control**; Ducati Traction Control (DTC) DVO; Ducati Slide Control (DSC); Ducati Wheelie Control (DWC) DVO; Ducati Power Launch (DPL) DVO; Ducati Quick Shift (DQS) 2.0; Engine Brake Control (EBC)
 - Pulsanti per cambio rapido dei livelli
 - Nuovo cruscotto full-TFT da 6,9" con aspect ratio 8:3
 - Riding Mode (Race A, Race B, Sport, Road, Wet)
 - Gruppi ottici full-LED con DRL e indicatori di direzione integrati nel faro anteriore*
 - Configurazione monoposto



La nuova Ducati Superbike

Con l'arrivo della settima generazione delle Ducati Superbike, la Panigale V4 lanciata al WDW 2024 e capace di migliorare al debutto i già eccellenti riferimenti cronologici del modello precedente nella Race of Champions, nasce anche la nuova "homologation special" Panigale V4 R. Completamente rinnovata, la supersportiva stradale Ducati costituisce il modello da cui deriva la moto da competizione che gareggerà nel Mondiale Superbike 2026, apendo un nuovo capitolo della storia delle derivate di serie della Casa di Borgo Panigale.

Grazie alla sofisticata base meccanica introdotta con la nuova Panigale V4, e a inedite soluzioni tecniche direttamente derivate da MotoGP e Superbike come i Corner Sidepods e il cambio Ducati Racing Gearbox, la nuova V4 R si conferma come la supersportiva omologata più vicina alla moto da corsa portata in gara nel Mondiale e nei campionati nazionali. Una moto che rappresenta alla perfezione uno dei concetti fondanti della filosofia Ducati: quello di rendere disponibili agli appassionati di tutto il mondo le soluzioni sviluppate e sperimentate nelle competizioni, secondo il principio "We race what we sell, we sell what we race".

La nuova Panigale V4 R è dedicata ai piloti, agli appassionati e ai collezionisti. Come il modello precedente, infatti, è prodotta in serie numerata, con nome del modello e progressivo dell'esemplare riportati al laser sulla testa di sterzo.

Design

La nuova Panigale V4 R nasce dallo stesso approccio della Panigale V4 2025, con una linea ispirata ai modelli più iconici della storia Ducati, che integra al tempo stesso la componente aerodinamica. Dal precedente approccio basato su un pacchetto aerodinamico applicato a posteriori si passa a un metodo di progettazione e design integrato, in cui le linee della moto trovano un naturale completamento in tutte le componenti aerodinamiche.

La colorazione, come sulle più iconiche *homologation special* della Casa di Borgo Panigale, è affidata alle suggestioni racing evocate dal Rosso Ducati, che da sempre caratterizza le "R" schierate nel Mondiale Superbike. Il rosso delle carenature crea un grintoso contrasto con il telaio e il forcellone, che aggiungono un tratto tecnico e aggressivo grazie alla tinta nera, esclusiva della V4 R. Il serbatoio in alluminio spazzonato, lasciato a vista, accentua la vicinanza con le competizioni.

Motore

Il motore della nuova Panigale V4 R, nonché base per la Superbike da competizione, è il V4 di 90° Desmosedici Stradale R da 998 cm³, profondamente evoluto per mantenere inalterate le prestazioni ottemperando al tempo stesso alle stringenti norme omologative Euro5+. Il Desmosedici Stradale R nella sua ultima evoluzione eroga una potenza massima di 218 CV a 15.750 giri/minuto e raggiunge un regime di rotazione massima di 16.500 giri al minuto in sesta marcia (16.000 negli altri rapporti).

In configurazione pista, con lo scarico completo racing specifico sviluppato insieme ad Akrapovič, il motore Desmosedici Stradale R può esprimere tutto il suo potenziale raggiungendo i 235,3 CV che aumentano di ulteriori 3,7 CV, toccando il valore di 239 CV, con l'impiego dell'[olio Ducati Corse Performance Powered by Shell Advance](#)****. Il guadagno di potenza raggiunge i 4,5 CV al regime d'intervento del limitatore.

Motore derivato dalla MotoGP

Il Desmosedici Stradale R è un V4 di 90° con distribuzione desmodromica, albero motore controrotante e fasatura degli scambi Twin Pulse, con numerose soluzioni tecniche derivate dalle competizioni come le bielle in titanio "gun drilled", il mantello dei pistoni con trattamento superficiale DLC, la compatta frizione a secco SBK, e la stessa rapportatura allungata impiegata sulle Panigale V4 Superbike per I, II e VI marcia.

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



La fluidodinamica del Desmosedici Stradale riprende le dimensioni e la geometria utilizzate sulla Desmosedici GP, così come la configurazione del motore: V4 a 90° ruotato all'indietro di 42°. Questa soluzione rende il motore estremamente compatto e permette di centrare le masse, consentendo una perfetta integrazione dello stesso nel veicolo.

L'albero motore, come sui prototipi Ducati utilizzati in gara, è controrotante**, in modo da compensare l'effetto giroscopico delle ruote e conferire maneggevolezza ed agilità nei cambi di direzione, oltre a ridurre la tendenza all'impennata in accelerazione e al ribaltamento in frenata. L'ordine di accensione del tipo "Twin Pulse" viene ottenuto attraverso perni di biella sfalsati di 70° che, oltre a regalare un suono unico e affascinante per l'appassionato, genera un'erogazione facile da gestire ed un'ottima trazione in uscita di curva.

L'ultima evoluzione del Desmosedici Stradale R prevede un pacchetto di modifiche per ottemperare ai nuovi standard omologativi preservando prestazioni e carattere racing ed un secondo gruppo di modifiche richieste da Ducati Corse per l'utilizzo in gara; fanno parte di questa categoria i nuovi pistoni alleggeriti e il nuovo albero motore ad inerzia incrementata.

Sempre in ottica di miglioramento delle prestazioni in circuito la nuova Panigale V4 R è la prima moto omologata a adottare un cambio dalle caratteristiche racing, denominato Ducati Racing Gearbox (DRG), che, come le moto racing che competono nel Mondiale Superbike e MotoGP ha la posizione della folle sotto la prima marcia. L'innesto della folle, inoltre, richiede lo sblocco da parte del pilota tramite comando posto sul manubrio.

Omologazione Euro 5+

Gli interventi apportati per ottenere l'omologazione Euro 5+ hanno consentito di ridurre fino al 50% le emissioni grezze (ovvero quelle prima del catalizzatore) senza ridurre le prestazioni del motore, ma anzi incrementandone la coppia ai bassi e medi regimi. Questo risultato è stato conseguito con il riposizionamento degli iniettori sotto alle farfalle e con un diverso profilo delle camme di scarico. Inoltre, le bielle ricevono, oltre alla procedura di "gun drilling", un trattamento superficiale *shot peening*, ovvero di pallinatura superficiale che ne migliora resistenza e affidabilità. Questo procedimento consiste nel bombardare la superficie del pezzo con piccole sfere di metallo, vetro o ceramica, proiettate ad alta velocità, creando così uno stato di tensione residua di compressione nello strato superficiale, migliorando la resistenza a carichi ripetuti.

Gli iniettori sotto farfalla, che lavorano nei transitori a valvola parzializzata, sono stati spostati dalla parte interna del condotto di aspirazione (intradosso) a quella esterna (estradosso) subito sotto la valvola a farfalla. Nella nuova posizione il cono di spray degli iniettori riesce a nebulizzare il carburante in modo più efficace quando le pareti dei condotti sono ancora fredde. In questo modo si crea una miscela aria-benzina più omogenea nella camera di combustione, migliorando l'efficienza della combustione con riduzione delle emissioni grezze, in particolare a freddo, nei primi secondi di avviamento.

Lo spostamento degli iniettori ha richiesto un nuovo disegno dei condotti di aspirazione, ne è conseguita una superficie interna più pulita con un leggero miglioramento della permeabilità dei condotti (+ 1,5% rispetto alla configurazione precedente) a farfalla tutta aperta in corrispondenza della massima alzata valvola.

I corpi farfallati, e conseguentemente la scatola filtro, sono stati ridisegnati per ricavare il nuovo alloggiamento degli iniettori. Le valvole a farfalla ovali, sempre da Ø 56 mm di diametro equivalente, hanno il verso di apertura invertito per andare in favore dell'iniettore, e sono state traslate verso l'alto di 10 mm per consentire l'installazione dell'iniettore nella zona dell'estradosso. Per compensare il conseguente allungamento del condotto è stata ridotta della stessa misura la lunghezza delle trombette fisse di aspirazione. Sia la configurazione corta che quella lunga del condotto diminuiscono di 10 mm a seguito della riduzione della misura delle trombette fisse (vs 20 mm delle precedenti) mentre per le mobili è confermata la quota di 50 mm.

Come su tutti i modelli R, l'aspirazione monta il filtro aria ad alta permeabilità SprintFilter, che utilizza come elemento filtrante un tessuto in poliestere al posto della tradizionale carta. Questo materiale, inserito tra due reti di acciaio aventi funzione di supporto, riduce la perdita di carico del 37% contribuendo al raggiungimento della potenza massima.



Gli alberi a camme di scarico hanno un diverso profilo che, a parità di massima alzata e di incrocio, ritarda l'apertura delle valvole di scarico lasciando più tempo per completare la combustione in camera e riducendo così la percentuale di gas incombusti allo scarico.

Questo nuovo profilo camme, in abbinamento al lay-out dell'impianto di scarico introdotto con la nuova Panigale V4 e ai nuovi condotti di aspirazione più permeabili, definiscono inoltre una curva di coppia decisamente più sostenuta a tutti i regimi senza ridurre la potenza massima.

Il riposizionamento degli iniettori, migliorando l'efficienza della combustione, garantisce anche una maggiore regolarità di funzionamento avvertibile sia ai bassi regimi nei transitori e nelle riprese, sia in accelerazione oltre i 7.000 giri.

Il rapporto di trasmissione finale è stato allungato, passando da 15/42 a 16/43. L'allungamento del rapporto finale permette di sfruttare pienamente la VI marcia allungata grazie anche all'aumento del coefficiente di penetrazione aerodinamica offerto dalla nuova carenatura. Il risultato è una velocità massima di 318,4 km/h, valore che sale a 330,6 km/h in configurazione racing. La corona è realizzata in alluminio anziché in acciaio, con un risparmio di peso di 0,650 kg.

Evoluzioni racing

Il motore Desmosedici Stradale R della nuova Panigale V4 R è stato oggetto di una profonda evoluzione per dare seguito alle richieste di Ducati Corse, concentrate su pistoni e albero motore.

I pistoni sono stampati in alluminio con un solo segmento più raschiaolio, e realizzati secondo schema "box in box", che consente di contenere l'altezza del mantello e lo spessore sotto il cielo a tutto vantaggio della riduzione degli attriti e dei carichi inerziali, mantenendo la necessaria resistenza e rigidezza. Il mantello è caratterizzato da trattamento superficiale DLC, migliorando così la scorrevolezza e la rapidità nel prendere giri.

Ciascun pistone è più leggero del 5,1% (- 10 grammi) grazie ad un lavoro di ottimizzazione della geometria della struttura. Un valore che assume ancora maggior rilievo considerando la leggerezza (195 gr) dei pistoni della precedente generazione. La riduzione delle masse alterne riduce le forze d'inerzia del manovellismo, con benefici sull'affidabilità e sulla riduzione degli attriti, dunque sulle prestazioni.

L'albero motore ha un'inerzia incrementata del + 8% a fronte di un aumento di peso di soli 195 grammi. L'aumento delle masse volaniche si inserisce nella strategia adottata da Ducati Corse in MotoGP nell'ultimo decennio, volta a rendere più progressiva la risposta del motore. In questo modo si ottiene maggior trazione, una decelerazione meno violenta e una maggiore stabilità della moto nelle fasi di accelerazione e rilascio, rendendo quindi più fluida e meno invasiva l'azione dei controlli di trazione, impennata e freno motore. Tutto questo trasmette al pilota maggiore confidenza e sensazione di controllo.

Da notare come la soluzione tecnica dell'albero motore controrotante comporti che l'incremento delle masse volaniche non penalizzi l'agilità della moto, aumentando anzi il contributo dell'albero motore nella compensazione dell'effetto giroscopico delle ruote. I benefici in termini di guidabilità, controllo e riduzione dell'intervento dell'elettronica superano ampiamente la leggera penalizzazione in termini di reattività del motore.

Ducati Racing Gearbox (DRG) e Ducati Neutral Lock (DNL)

Ducati Panigale V4 R 2025 è il primo modello omologato in tutta la produzione mondiale a introdurre una novità dall'impatto epocale, che avvicina ancora di più i possessori al mondo del racing e rende la moto ancora più performante e sicura nell'uso in circuito.

Panigale V4 R 2025 è infatti la prima moto di serie a vantare un cambio con schema racing, con la posizione di folle collocata sotto la prima marcia invece che fra la prima e la seconda. La folle è inseribile solamente previa attivazione del comando di sblocco (DNL, Ducati Neutral Lock) posizionato sul semimanubrio destro, come avviene sulla MotoGP e sulla Superbike. Questa scelta tecnica deriva direttamente dal mondo delle competizioni, perché rende impossibile innestare accidentalmente la folle, soprattutto in scalata. Inoltre, il passaggio prima-seconda richiede una minor corsa del pedale e diventa più rapido e naturale.



Il Ducati Neutral Lock (DNL), brevettato da Ducati, è un'evoluzione del sistema già impiegato da Ducati Corse, da cui differisce per un funzionamento più fluido, preciso a giochi ridotti, che sarà utilizzato anche sulle moto SBK del prossimo campionato. Si tratta di un dispositivo compatto situato nel basamento motore il cui compito è bloccare, durante la scalata, il tamburo nella posizione di prima marcia impedendone la rotazione nella posizione di folle. Questo avviene tramite un arresto meccanico costituito da un perno sormontato da una sfera che impedisce a una camma, solidale al tamburo, di raggiungere la sua alzata massima, corrispondente alla posizione di folle.

Per inserire la folle, il pilota deve azionare una leva posizionata sul semimanubrio destro. Questa sblocca l'arresto meccanico, consentendo alla camma di muoversi e quindi al tamburo di ruotare fino alla posizione di folle. In fase di partenza, il tamburo è libero di ruotare nella posizione di prima marcia, a seguito dell'azionamento della leva del cambio da parte del pilota. Inserita la prima marcia il sistema si riarma automaticamente grazie all'azione di molle interne, bloccando nuovamente la camma e impedendole di raggiungere in marcia la posizione di massima alzata.

Ducati Quick Shifter

Il cambio a sei rapporti è dotato del nuovo comando Ducati Quick Shift (DQS), in cui la leva del cambio non prevede interposizione di micro-switch ad effetto Hall. Questo è possibile perché la strategia elettronica di assistenza alla cambiata è basata unicamente sul sensore che fornisce l'informazione della marcia inserita e la posizione in gradi del 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. Questi benefici vengono amplificati dal montaggio su cuscinetti invece che su boccole a strisciamento della leva cambio, riducendo attriti e giochi a tutto vantaggio del feeling sul comando.

Intervalli di manutenzione

Il Desmosedici Stradale prevede la regolazione del gioco valvole (Desmo Service) ogni 24.000 km, mentre i tagliandi sono ogni 12.000 Km/12 mesi.

Ergonomia

L'ergonomia della Panigale V4 R segue le evoluzioni applicate alla nuova Panigale V4, con lo scopo di migliorare il controllo della moto nelle fasi più importanti della guida su pista e di consentire al pilota di sfruttare al massimo le prestazioni sia sul giro secco che durante una sessione prolungata.

Le principali modifiche riguardano la sella e il serbatoio, che sono stati ridisegnati. La sella possiede ora una conformazione più larga (+50 mm), con la nei punti di contatto di cosce e ginocchia del pilota con il serbatoio caratterizzata da una texture che consente spostamenti più agevoli del corpo quando si sposta il corpo all'indietro, riducendo al contempo la tendenza all'avanzamento del pilota in staccata.

Il serbatoio ha una nuova forma, che offre una zona di calzata completamente differente rispetto alla versione precedente. Tutto ciò permette ai piloti di tutte le taglie di ancorarsi meglio in frenata, impegnando meno le braccia e consentendo di guidare più veloci e più a lungo. Grazie a questa nuova ergonomia il pilota è anche meglio inserito nella moto e quindi più comodo e protetto quando si mette in carena in rettilineo. Inoltre, tutta la zona posteriore ha ora una conformazione che aiuta i piloti di tutte le taglie nelle fasi di frenata e di "hanging off", ovvero quando ci si sporge completamente fuori dalla moto a centro curva.

La forma della calzata del serbatoio e gli specifici tamponi laterali permettono al pilota di essere più efficace in frenata consentendogli di ancorarsi con le ginocchia scaricando le braccia, agevolando il mantenimento della



posizione con minor sforzo fisico. I tamponi sono progettati con una superficie che offre aderenza durante la frenata, senza limitare i movimenti del corpo nelle altre fasi.

Grande attenzione inoltre è stata posta nel posizionamento delle pedane, collocate più all'interno di 10 mm. La nuova posizione, mantenendo la superficie utile di appoggio per il piede, consente al pilota di assumere una posizione in sella più aerodinamica, aumenta la luce a terra, e consente una guida più rilassata perché si può prestare meno attenzione alla posizione del piede nell'evitare contatti indesiderati con l'asfalto.

Aerodinamica

L'aerodinamica della nuova Panigale V4 R, completamente ridisegnata, rappresenta un'evoluzione della configurazione introdotta con la nuova Panigale V4. Il design della nuova Panigale V4 R è stato sviluppato con l'obiettivo di incrementare il coefficiente di penetrazione, aumentando al contempo la generazione di deportanza non solo quando la moto è in posizione verticale, ma anche a centro curva.

La nuova carena, introdotta con la Panigale V4, ha una resistenza all'avanzamento ridotta del 4% unita a un aumento della portata d'aria ai nuovi radiatori di acqua e olio, rispettivamente del + 9% e del + 19%. L'aumento della portata contribuisce a ridurre le temperature motore nell'impiego in circuito, obiettivo raggiunto anche grazie all'introduzione di un deflettore che raddrizza il flusso d'aria in prossimità del radiatore olio incrementandone l'efficienza. Il parafango anteriore dalla forma aerodinamica contribuisce a migliorare l'efficienza complessiva.

Il design della Panigale V4 2025 riduce la superficie della carenatura in vista laterale, avvicinandosi a quanto avviene oggi in MotoGP per aumentare la permeabilità dell'aria in direzione trasversale. Questa soluzione, come confermano i feedback dei piloti, rende la moto più agile nei cambi di direzione alle alte velocità e meno influenzata dal vento laterale.

Effetto suolo generato dai corner sidepods

L'aerodinamica della nuova Panigale V4 R si evolve con l'introduzione, per la prima volta su una moto omologata, dei *Corner Sidepods*, che sfruttano gli stessi principi di quelli impiegati in MotoGP da Ducati Corse, il primo Team ad averli introdotti nel 2021.

I *Corner Sidepods* nascono da analisi svolte da Ducati Corse al simulatore. Tali analisi, la cui precisione permette di isolare il contributo delle prestazioni aerodinamiche nelle diverse fasi di guida (rettilineo, frenata, centro curva, trazione) hanno evidenziato come il tempo sul giro venga influenzato dai coefficienti aerodinamici in misura maggiore durante le curve di quanto non avvenga in rettilineo.

A differenza delle ali, la cui efficacia si manifesta con la moto in posizione verticale, i *Corner Sidepods* producono i loro effetti con la moto in piega, quando si trovano più vicini al suolo. L'interazione con il terreno genera infatti il cosiddetto "effetto suolo", ampiamente sfruttato nelle competizioni automobilistiche: l'aria, passando fra una superficie aerodinamica e il terreno, crea una zona di bassa pressione lasciando inalterata la pressione sulla parte superiore della superficie. In questo modo si genera deportanza, ovvero una forza verticale che aumenta l'aderenza degli pneumatici a centro curva consentendo così velocità di percorrenza più elevate e riducendo il tempo sul giro.

Gli effetti dei Sidepods sono già evidenti nella fase di inserimento, e raggiungono la massima efficacia a centro curva, ad alta velocità e con elevati angoli di rollio. Al contrario, non hanno alcuna influenza in rettilineo, rimanendo all'interno della scia generata dalla ruota anteriore.



Nelle curve, soprattutto ad alta velocità, il pilota avverte chiaramente come la moto, appena presa la corda, al massimo angolo di piega, si sia già portata naturalmente all'interno, chiudendo maggiormente la linea senza la necessità di input da parte del pilota. Ciò comporta che in uscita, in fase di accelerazione, la moto percorra un raggio più stretto.

Ali con maggiore carico

La nuova Panigale V4 R è dotata di nuove ali, dal design più performante sia rispetto a quelle della Panigale V4 S di settima generazione che di quelle della precedente versione R. Ciascuna ala a due elementi, integrata senza soluzione di continuità nelle forme del cupolino, è caratterizzata da una maggiore apertura alare (+20 mm/+0.8 in vs. Panigale V4 S) e per un profilo di chiusura maggiorato e diversamente sagomato. Grazie a questa evoluzione, a parità di resistenza aerodinamica, il carico verticale generato cresce del 25%, valore che si traduce in +4,8 kg a 270 km/h, e +6kg a 300 km/h.

Presa d'aria frontale più efficiente

Per ottenere il miglior rendimento nell'impiego in gara, la Panigale V4 R è dotata di una presa d'aria dinamica frontale, sviluppata in collaborazione con Ducati Corse, che aumenta la quantità di aria aspirata. Rispetto alla presa d'aria della Panigale V4, il bordo inferiore è stato esteso verso l'esterno di 70 mm, incrementando la pressione d'aria al filtro dello 0,6% a 300 km/h. Tale incremento determina un equivalente aumento della densità dell'aria, con un guadagno di potenza di 1,3 CV alla stessa velocità.

Il bordo della presa d'aria è realizzato in un materiale speciale capace di deformarsi in caso di contatto con il parafango anteriore durante le staccate più intense, che generano trasferimenti di carico più marcati sull'avantreno.

Ciclistica

La nuova Panigale V4 R segue il percorso già compiuto dalla Panigale V4 2025, con profonde evoluzioni della ciclistica che adotta soluzioni di stretta derivazione MotoGP. In questo modo è in grado di sfruttare al meglio le caratteristiche dei moderni pneumatici, risultando sempre più efficace e veloce nell'utilizzo in pista.

Nella fattispecie, la base meccanica della nuova Panigale V4 R si caratterizza per l'impiego del telaio Front Frame a rigidezza laterale ridotta e del nuovo forcellone Ducati Hollow Symmetrical Swingarm.

Front Frame rimodulato nelle rigidezze

La Panigale V4 R 2026 conferma l'utilizzo del telaio "Front Frame" derivato dall'esperienza maturata in MotoGP, che sfrutta il motore Desmosedici Stradale con funzione portante. Lo schema prevede una compatta struttura frontale fissata direttamente al semi-carter superiore della bancata anteriore e alla testa della bancata posteriore del V4. Sfruttando il motore per raggiungere la rigidezza desiderata, il telaio può così ridurre ingombri e peso consentendo la progettazione di una moto molto compatta, soprattutto nella zona di seduta del pilota. Lo schema ciclistico è completato dal telaio reggisella fissato superiormente al "Front Frame" e avvitato inferiormente alla testa della bancata posteriore.

Sul modello 2026, il Front Frame è stato rimodulato nella rigidità laterale (-40%) per migliorare il feedback del pilota sull'anteriore e il comportamento ai massimi angoli di piega, ottenendo anche il beneficio collaterale di una riduzione del peso del componente pari al 17%.

Nuovo forcellone Hollow Symmetrical Swingarm

La sospensione posteriore della nuova Panigale V4 R sfrutta un leveraggio fissato al motore Desmosedici Stradale tramite un forgiato di alluminio. Il leveraggio reagisce ai movimenti impressi da un forcellone bibraccio in alluminio fuso in conchiglia a bassa pressione, caratterizzato da un design che unisce le esigenze in termini di rigidezza e



feedback richieste da Ducati Corse con la scelta di mantenere l'impianto di scarico posizionato sotto il motore sulla moto di serie.

La scelta di uno schema bibraccio per il forcellone è nata dalla volontà di aumentare ulteriormente prestazioni motoristiche e ciclistiche ormai tanto vicine ai prototipi da richiedere soluzioni analoghe per poterle sfruttare, assecondando angoli di piega consentiti dai moderni pneumatici ormai ben oltre i 60°, a cui le sospensioni non riescono a lavorare correttamente. Grazie a tale scelta, sulla Panigale V4 R 2026 migliorano agilità, trazione, velocità di percorrenza curva e feeling del pilota, con una maggior sensazione di compattezza e connessione fra avanreno e retroreno, che nella guida si traduce in una maggior stabilità in uscita di curva.

Il nuovo forcellone Ducati Hollow Symmetrical Swingarm è caratterizzato da bracci laterali dal design alleggerito e ampie asole sui lati, con struttura scatolata interna svuotata per maggior leggerezza. Il cursore tendicatena sul lato sinistro è in alluminio ricavato dal pieno per sopportare i carichi derivanti dal tiro catena. La rigidezza laterale si riduce (-37% rispetto al monobraccio precedente) così come il peso, grazie alle due ampie asole di alleggerimento, migliorando la trazione e il feeling del pilota nelle accelerazioni in uscita di curva. Il gruppo sospensione/forcellone/cerchio posteriore forgiato pesa 3,2 Kg meno del precedente e risulta più efficace nello scaricare a terra la potenza

Il nuovo forcellone è inoltre dotato di tendicatena monolitici come quelli usati in MotoGP, che permettono una regolazione rapida della tensione catena, ma soprattutto mantengono la ruota in posizione durante lo smontaggio e il rimontaggio, consentendo di effettuare il cambio ruota con la stessa rapidità con cui avviene nelle competizioni.

L'interasse del forcellone è di 618 mm, con un aumento di 16 mm rispetto al monobraccio montato sulla precedente Panigale V4, definito per riequilibrare il carico sull'avantreno a seguito delle maggiori spinte longitudinali possibili grazie al maggior grip meccanico del posteriore. Migliorano quindi trazione, ma anche tenuta della traiettoria, in uscita di curva.

Sospensioni Öhlins di nuova generazione

In considerazione dell'utilizzo specialistico quasi esclusivamente in pista, la Panigale V4 R non è dotata delle sospensioni semi-attive Öhlins event-based della V4 S, ma monta professionali unità meccaniche con valvole a spillo realizzate dalla Casa svedese.

La forcella è una NPX25/30 pressurizzata da Ø 43 mm di diametro con trattamento TiN degli steli, abbinata ad un ammortizzatore Öhlins TTX36 dotato di registro idraulico del precarico, che velocizza e semplifica la ricerca della taratura ideale. La costante elastica della molla dell'ammortizzatore aumenta da 80 a 85 N/m per compensare la maggior lunghezza del forcellone e mantenere così la stessa rigidezza a terra della precedente generazione di V4 R.

Ammortizzatore e forcella sono predisposti per il montaggio dei sensori lineari di corsa sospensione, disponibili come accessori Ducati Performance, che si integrano con gli altri segnali relativi al funzionamento della moto e al suo comportamento su pista raccolti tramite il Ducati Data Logger (DDL). L'analisi dei dati raccolti consente di ridurre i tempi per la messa a punto e ridurre la possibilità di errori.

La ciclistica della Panigale V4 R consente di regolare l'altezza del pivot forcellone su 4 posizioni, a step di 2 mm, ampliando le possibilità di regolazione a disposizione del pilota che può così adattare meglio il comportamento della moto al suo stile di guida o alla tipologia di tracciato. Inoltre, come avviene sulla Panigale V4 in allestimento Superbike, la regolazione dell'altezza del posteriore avviene agendo sul tirante regolabile della sospensione, e non



più sull'interasse dell'ammortizzatore. Rispetto al sistema precedente, è possibile intervenire con maggior precisione e su un range di regolazione più ampio (ora 32,4 contro i 13 mm precedenti).

La Panigale V4 R è inoltre la prima moto ad essere equipaggiata con il nuovo ammortizzatore di sterzo Öhlins SD20, riconoscibile per un disegno più compatto e caratterizzato da una gamma più ampia di regolazioni, tempi di riposta più brevi, e una maggiore forza di smorzamento grazie ad un diametro del pomante di maggiori dimensioni.

Pinze Brembo Hypure

La Panigale V4 R monta le potenti pinze monoblocco Brembo Hypure™ che rappresentano l'evoluzione delle già performanti Stylema®. Rispetto a queste ultime, le Hypure™ riducono il peso – già riferimento del segmento – di 30 g a pinza grazie al loro innovativo design asimmetrico, senza compromettere la rigidità. Questa maggior leggerezza garantisce un aumento dell'agilità della moto grazie alla diminuzione delle masse non sospese, diminuendo così lo sforzo del pilota negli inserimenti in curva e nei cambi di direzione.

Grazie a un nuovo design per il sistema di fissaggio delle pastiglie, Hypure™ riduce di un valore fino al 15% gli assorbimenti per coppia residua – lo strisciamento delle pastiglie sul disco quando non viene applicata forza alla leva – limitando i consumi e le emissioni inquinanti. Inoltre, grazie ad avanzate capacità di scambio termico (a parità di energia frenante, la pinza cede fino al 4% di calore in più) la nuova Hypure™, e quindi la Panigale V4 R, offre prestazioni più costanti in frenata, offrendo una maggior confidenza al pilota.

Le nuove pinze Brembo, realizzate per fusione in gravità in lega alluminio-silicio, hanno ciascuna quattro pistoncini da 30 mm di diametro che lavorano su dischi da 330 mm di diametro, garantendo un'eccezionale potenza frenante. Mentre al posteriore troviamo un disco singolo 245 mm (-0,5 mm di spessore, per un risparmio di 80 g) con pinza a 2 pistoncini. L'impianto frenante è coadiuvato dal sistema Race eCBS con funzionalità Cornering, meglio descritto nel capitolo dedicato ai sistemi di ausilio alla guida, che sfrutta la leggerissima centralina 10.3ME.

Ruote e pneumatici

La Panigale V4 R monta nuovi cerchi forgiati in lega di alluminio a 5 razze tangenziali a Y, molto leggeri: la coppia pesa solo 7,1 kg. In particolare, il cerchio anteriore è più leggero di 150 grammi rispetto alle unità montate su Panigale V4 S 2024.

I cerchi calzano pneumatici Pirelli Diablo Supercorsa SP - V4, che uniscono prestazioni da pista a versatilità su strada, nelle misure 120/70 ZR 17 per l'anteriore e 200/60 ZR 17 per il posteriore. Lo pneumatico è un bi-mescola sia all'anteriore che al posteriore, con spalle in mescola Racing SC3 e profili derivati direttamente da quelli utilizzati nel Campionato Mondiale Superbike.

Per l'utilizzo in circuito, la Panigale V4 R può montare gli pneumatici slick Pirelli Diablo Superbike nelle misure 125/70 e 200/65 attualmente utilizzati nel Campionato del Mondo SBK. Questa caratteristica offre la possibilità di adottare, senza modifiche al veicolo, tutte le proposte più aggiornate nella gamma Pirelli, comprese quelle con mescole super morbida SCX e l'extra morbida SCQ.

Elettronica

La Panigale V4 R 2025 alza ulteriormente il livello del suo pacchetto elettronico. A supporto dei suoi controlli, infatti, a fianco della piattaforma inerziale a sei assi da cui la centralina riceve i valori di rollio, imbardata e beccheggio, Ducati introduce anche sulla sua *homologation special* la funzionalità Ducati Vehicle Observer (DVO),



in grado di simulare l'input di 70 sensori. La piattaforma inerziale, inoltre, è stata spostata dal telaietto anteriore in zona serbatoio. Oltre a un maggior isolamento dalle vibrazioni, la IMU è più vicina al baricentro della moto, rendendo più precisi i suoi rilevamenti.

Il pacchetto elettronico della nuova Panigale V4 si evolve in maniera significativa rispetto al modello precedente, grazie all'applicazione del DVO, al debutto delle nuove strategie prestazionali di controllo attivo del freno posteriore Race Brake control.

I controlli elettronici, nella fattispecie, consistono in:

- Ducati Traction Control (DTC) DVO
- Ducati Wheelie Control (DWC) DVO
- Ducati Slide Control (DSC)
- Ducati Power Launch (DPL) DVO
- Engine Brake Control (EBC) DVO

I livelli d'intervento di ciascun controllo sono integrati in configurazioni di default su cinque Riding Mode (Race A, Race B, Sport, Road, Wet) selezionabili e personalizzabili dal pilota. I livelli di DTC, DSC, DWC, DEB e ABS sono modificabili in tempo reale, durante la guida, tramite i tasti posti sul blocchetto sinistro.

Ducati Vehicle Observer (DVO)

I controlli dedicati alla gestione della trazione (DTC), dell'impennata (DWC), della partenza (DPL) e del freno motore (EBC) evolvono nel loro funzionamento grazie a un algoritmo, sviluppato da Ducati Corse, denominato Ducati Vehicle Observer (DVO). Questo algoritmo consente di stimare istantaneamente grandezze fisiche, cinematiche e dinamiche non misurabili nella pratica, che impattano sulle forze a terra, sulle accelerazioni e sulle coppie massime sopportabili dal veicolo nelle varie condizioni di guida.

Il sistema di fatto simula la presenza, sulla nuova Panigale V4 R, di sensori in grado di misurare settanta grandezze fisiche in aggiunta a quelle rilevate dalla piattaforma inerziale, consentendo di stimare con precisione tanto le spinte operative che quelle massime sopportabili dalla moto in quel determinato momento.

I controlli DTC, DWC, DPL ed EBC, grazie alle grandezze aggiuntive calcolate dal DVO, sono in grado di definire i target di slittamento e impennata con precisione molto maggiore rispetto a quanto avveniva utilizzando solamente i dati forniti dalla piattaforma inerziale. In questo modo, i controlli intervengono in modalità quasi predittiva, consentendo al pilota di sfruttare in maniera più efficace le prestazioni della moto.

ABS Cornering con Race Brake control

La nuova Panigale V4 R spinge uno step oltre le performance in frenata raggiunte dalla nuova Panigale V4. Come la Panigale V4, la nuova Panigale V4 R è dotata di ABS Cornering Bosch evoluto con strategie di frenata combinata secondo le quali al posteriore è applicata automaticamente una pressione frenante a seguito dell'azionamento del freno anteriore.

La nuova Panigale V4 R evolve ulteriormente le strategie di frenata della Panigale V4 di settima generazione. Il suo sistema di frenata combinata, con funzionalità Cornering, è sviluppato da Bosch in collaborazione con Ducati, ed capace di applicare autonomamente pressione frenante al posteriore, secondo strategie predefinite, quando il pilota attiva il comando anteriore. Il sistema interviene analogamente a quanto viene effettuato dai piloti professionisti ai livelli riservati all'uso in pista, migliorando invece sicurezza e stabilità nell'impiego stradale.

La strategia Race Brake control, in particolare, consente di sfruttare in misura ancora maggiore il contributo del freno posteriore rispetto a quanto avviene per la Panigale V4. Ciò avviene grazie ad un metodo di calcolo ancora più preciso dello slittamento e degli angoli di rollio, che porta il pilota della Panigale V4 R a poter contare su una



pressione maggiore, e quindi a un maggior contributo in fase di decelerazione da parte del freno posteriore, a tutti gli angoli di rollio. Questo, a sua volta, permette al pilota di spostare ancora più in profondità il punto di staccata grazie alla capacità del sistema di decelerare fino al limite del bloccaggio della ruota posteriore nell'ultima fase dell'inserimento, come solo un pilota professionista è in grado di fare.

L'ABS Cornering della Panigale V4 R prevede sette livelli, differenti per le modalità di intervento dell'ABS e per l'entità del contributo del freno posteriore. Quest'ultimo viene azionato dal sistema in funzione della strategia del sistema e della pressione esercitata sul comando anteriore dal pilota, che può naturalmente gestire il freno posteriore in ogni momento attraverso il comando a pedale. Il sistema arriva ad applicare, nei livelli più prestazionali e dedicati all'uso in circuito, fino al 15,5% della forza frenante sul posteriore.

livelli dall'1 al 5 sono studiati per la guida in circuito. Sui livelli 1, 2 e 4 sono attive le nuove strategie Race Brake control di frenata combinata, rispettivamente nelle modalità Track Plus, Track e Rain. I livelli 6 e 7 sono invece dedicati alla guida stradale, con logiche di frenata combinata orientate alla sicurezza e alla stabilità come su Panigale V4 e V4 S.

Il livello 1 è pensato per assistere il pilota, amatore o professionista che sia, nella ricerca della massima prestazione. Il livello di ABS a moto dritta è ridotto al minimo, e la frenata combinata agisce secondo la strategia "Track Plus", che sfrutta al massimo la pressione sul freno posteriore e attiva la funzionalità "post run". Quest'ultima continua ad intervenire sul freno posteriore anche al punto di corda, quando il pilota rilascia il freno anteriore, replicando la manovra che fanno i piloti professionisti per stringere la traiettoria. Il sistema offre il vantaggio della massima ripetibilità, e della possibilità di poter contare sul contributo del freno posteriore anche nelle curve a destra, dove è più difficile quando non impossibile utilizzare il comando a pedale. Inoltre, nella fase di staccata a moto dritta, la strategia limita il trasferimento di carico sull'anteriore, e in generale riduce lo sforzo alla leva.

Il livello 2 è dedicato a chi preferisce una maggior scorrevolezza a centro curva, e utilizza uno stile di guida meno aggressivo che non permette di sfruttare pienamente le logiche disponibili con il livello 1. L'intervento dell'ABS nelle frenate a moto dritta è maggiore rispetto al livello 1, e la strategia di frenata combinata è la "Track", che disattiva la funzionalità "post run" e sfrutta una pressione media inferiore sul freno posteriore.

Il livello 3 attua all'anteriore la stessa strategia ABS che troviamo al livello 1, disattivando però la frenata combinata. Questo livello è indicato per i piloti esperti che desiderano mantenere il pieno controllo sul comando del freno posteriore. Nel livello 5, quello "fun", l'ABS interviene anche al posteriore abilitando la funzionalità "slide by brake" per avere assistenza nella manovra di derapata in ingresso curva.

I livelli 6 e 7 sono dedicati rispettivamente alla guida su strada asciutta e bagnata, o comunque scivolosa. In entrambi, la frenata combinata interviene per ottenere una decelerazione stabile, con logiche Cornering e del controllo di sollevamento della ruota posteriore più intensi nel livello 7.

Ducati Traction Control (DTC) DVO

Il controllo DTC (Ducati Traction Control) ha come obiettivo il controllo dello slittamento della ruota posteriore. Nelle sue versioni precedenti, il DTC agiva tendendo a raggiungere un determinato livello di slittamento a seconda dell'angolo di rollio determinato dalla piattaforma inerziale, strategia che poteva, in determinate condizioni, consentire perdite di aderenza e attivare successivamente il controllo per riportare l'aderenza al target definito.

L'introduzione del DVO su Panigale V4 R permette di definire il target di slittamento in funzione del rapporto fra la forza longitudinale e la forza verticale applicata sulla ruota posteriore. Questo rapporto esprime il valore di coppia motore scaricabile a terra in quel preciso momento, e consente quindi la definizione di un target più vicino



al valore ottimale. Il controllo lavora quindi con maggior precisione e senza fluttuazioni d'intervento nel corso della manovra, riducendo le perdite d'aderenza e i conseguenti recuperi.

Il tutto si traduce in un beneficio tanto per il pilota professionista, che può contare su una maggior stabilità in accelerazione all'uscita delle curve, quanto per l'amatore, che oltre a questo trae vantaggio dalla maggior confidenza in riapertura del gas, ottenendo quindi migliori performance generali.

Ducati Wheelie Control (DWC) DVO

Il Ducati Wheelie Control, con l'introduzione del sistema Vehicle Observer, può utilizzare un approccio simile a quello del DTC, definendo i target di massima accelerazione e coppia sfruttabili potendo contare su un numero maggiore di grandezze fisiche rispetto al solo apporto della IMU. Così facendo, è possibile ridurre le approssimazioni che precedentemente limitavano l'efficacia del controllo, che a seconda della situazione e delle capacità del pilota poteva risultare troppo invasivo o troppo libero risultando sottoperformante o intimidatorio.

Il DWC, grazie alla presenza del DVO, è in grado di rilevare con maggior precisione il verificarsi dell'impennata e la sua entità, controllandola con maggior accuratezza. Il risultato è un controllo che agisce in maniera quasi predittiva, e capace così di offrire al pilota una prestazione più vicina a quella massima nel rispondere alle richieste di accelerazione senza mai metterlo in difficoltà.

Gli otto livelli del DWC consentono livelli di accelerazione e impennata tanto maggiori quanto più basso è il numero del livello. I livelli più bassi, dedicati ai piloti più esperti, consentono l'impennata in accelerazione mantenendo solamente una sorta di rete di protezione. I livelli più elevati intervengono prima del limite massimo, richiedendo un impegno fisico e mentale minore nella gestione della fase di accelerazione.

Ducati Slide Control (DSC)

Il Ducati Slide Control (DSC) è stato sviluppato in collaborazione con Ducati Corse. Questo sistema supporta il pilota controllando la coppia erogata dal motore Desmosedici Stradale in funzione dell'angolo di slide. Il suo obiettivo è quello di migliorare le performance in uscita di curva prevenendo angoli di slide che risulterebbero altrimenti difficili da gestire. Il DSC funziona grazie alla piattaforma inerziale a sei assi, che fornisce alla centralina di controllo della dinamica del veicolo le informazioni sulla dinamica della moto (come angolo di piega, accelerazione e molto altro).

Come il DTC, il DSC gestisce le riduzioni di coppia intervenendo sull'apertura delle valvole a farfalla, la riduzione dell'anticipo e i tagli di iniezione. In tutte le situazioni in cui non è necessario un intervento rapido del DSC, l'utilizzo delle valvole del corpo farfallato permette di mantenere ottimali i parametri della combustione, ottenendo una risposta del Desmosedici Stradale e un intervento più fluido.

Il DSC è regolabile su due livelli: passando dal livello 1 al livello 2 il sistema permette di controllare con maggiore facilità valori di angolo di slide altrimenti difficili da gestire.

Ducati Power Launch (DPL) DVO

Questo sistema, regolabile su tre livelli, è in grado di garantire partenze fulminee, permettendo al pilota di concentrarsi solo sulla gestione del rilascio della frizione. Una volta impostato, sarà sufficiente inserire la prima marcia e spalancare il gas: il DPL durante la prima fase della partenza, mentre il pilota modulerà il rilascio della frizione, manterrà il Desmosedici Stradale stabile attorno ad un regime ottimale in funzione del livello DPL selezionato; nella seconda fase, quando la frizione sarà completamente rilasciata, il DPL controllerà la coppia erogata per garantire la massima accelerazione possibile sulla base del livello predefinito.



Per il proprio funzionamento il DPL sfrutta le funzionalità del DWC e tiene sempre attivo il DTC, per garantire il massimo livello di sicurezza in ogni situazione, e beneficia quindi della maggior precisione d'intervento dovuta al DVO. Il sistema si disinserisce automaticamente al di sopra della velocità di fine manovra, oppure una volta inserita la terza marcia. Per preservare la frizione il sistema sfrutta un algoritmo che permette solo un numero limitato di partenze consecutive. Il numero di lanci a disposizione si ristabilisce quando l'utente utilizza la moto normalmente. Il DPL è regolabile su 3 livelli e si inserisce premendo il tasto specifico. Il livello 1 è quello che predilige le performance in partenza, il livello 3 è quello più "safe and stable".

La nuova Panigale V4 R è caratterizzata da un Info Mode specifico dedicato al DPL sul nuovo cruscotto. Il display presenta al centro l'indicazione della marcia, con il contagiri nella zona superiore nella rappresentazione a barra. A seconda del livello di competenza del pilota selezionato (Standard, Medium, Expert) il cruscotto offre le informazioni per effettuare la partenza.

Engine Brake Control (EBC) DVO

L'EBC (Engine Brake Control) DVO 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 del Desmosedici Stradale.

Grazie all'introduzione del DVO, il nuovo sistema di gestione del freno motore non si limita a considerare le informazioni sull'angolo di rollio, posizione farfalla, marcia selezionata e decelerazione dell'albero motore ma utilizza anche le grandezze fisiche aggiuntive calcolate grazie al Ducati Vehicle Observer.

Grazie a quest'ultimo, in fase di decelerazione, la strategia implementata sulla Panigale V4 R è in grado di modulare il freno motore sulla base della stima del carico a terra sul retrotreno, e quindi sul livello massimo di coppia frenante scaricabile in quel determinato momento sulla ruota posteriore. Nel caso in cui si innescino degli slittamenti della ruota posteriore oltre la soglia predefinita, nei livelli che lo prevedono il controllo regola con precisione l'apertura del gas per riequilibrare le forze di coppia applicate allo pneumatico così da ristabilire l'aderenza.

Riding Mode

I Riding Mode consentono di scegliere fra cinque differenti stili di guida preimpostati (Race A, Race B, Sport, Road, Wet) per offrire un comportamento della Panigale V4 R perfettamente adattabile al pilota, al tipo di tracciato e alle condizioni ambientali. Ciascun Riding Mode, modificabile liberamente dal pilota, è programmato per variare istantaneamente il carattere del motore e i parametri dei controlli elettronici.

In particolare, la risposta dell'acceleratore Ride by Wire e l'erogazione del motore viene definita da diversi Power Mode (Full, High, Medium, Low) la cui logica è stata rivista e ricalibrata per adeguarsi alle caratteristiche del nuovo motore omologato Euro5.2.

Il Power Mode Full, associato al Riding Mode Race A, permette al motore di esprimere tutto il suo potenziale con risposta diretta del Ride by Wire all'apertura del gas e curve di coppia senza filtri elettronici in tutte le marce. Il Power Mode High, abbinato al Riding Mode Race B, si differenzia per una risposta più progressiva all'apertura dell'acceleratore.

Il Power Mode Medium è invece associato ai Riding Mode Sport e Road. In questo riding mode il motore eroga la potenza massima in tutte le marce tranne che in quelle dalla I alla III, offrendo una risposta all'acceleratore più facilmente gestibile. Il Power Mode Low, abbinato al Riding Mode Wet, limita la potenza massima della moto a



160 CV e offre una risposta al gas particolarmente dolce, per affrontare la guida su strada o i fondi a bassa aderenza.

Riding Mode Race A – Il Riding Mode Race A offre al pilota la potenza piena del motore (218 CV) con risposta diretta del Ride by Wire all'apertura del gas (power mode Full). La modalità Race A prevede un settaggio predefinito dell'elettronica a bassa intrusività, pensato per la guida in pista, con l'ABS al livello 1, DTC e DWC a livello 3 e DSC a livello 1. Il controllo freno motore è impostato sul livello 2.

Riding Mode Race B – Il RM Race B mantiene la potenza piena del motore con power mode High. Il settaggio predefinito per l'elettronica rimane a bassa intrusività e pensato per la guida in pista, anche se con una taratura del DSC meno libera (2 invece che 1) e il Race eCBS al livello 3 (senza controllo del lift-up, funzionalità cornering solo sull'avantreno, funzionalità "post-run" a centro curva disattivata). DTC e DWC sono impostati a livello 3. Il controllo freno motore è impostato sul livello 2.

Riding Mode Sport - Al Riding Mode Sport è associato di default il power mode Medium (potenza massima di 218 CV e risposta più progressiva del Ride By Wire). I controlli elettronici sono settati in modo tale da assecondare il pilota nella guida sportiva su strada mantenendo un più elevato livello di stabilità (DTC e DWC a livello 5) rispetto alle tarature dedicate all'uso in pista. Il sistema ABS è impostato sul livello 6, con strategia Cornering anche sul posteriore e controllo del lift-up.

Riding Mode Road - Il Riding Mode Road è quello consigliato per la guida su strada, soprattutto in caso di fondi in condizioni non ottimali. Il RM mette a disposizione del pilota 216 CV di erogazione con risposta progressiva all'apertura del gas con power mode Medium. Il livello d'intervento dei controlli elettronici è tarato per offrire un intervento più cautelativo rispetto al Riding Mode Sport, pur assecondando la guida dinamica. L'ABS è impostato sul livello 6, il controllo freno motore sul livello 3.

Riding Mode Wet – Il Riding Mode Wet è studiato per la guida su superfici a bassa aderenza, o appunto su fondo bagnato. Il RM limita la potenza massima a 160 CV con una risposta all'acceleratore particolarmente dolce (power mode Low) per privilegiare l'aderenza e la sicurezza. Il livello predefinito dei controlli elettronici è impostato per offrire la massima stabilità garantendo una migliore aderenza e stabilità. Il sistema ABS è impostato sul livello 7.

Al pilota è data possibilità di personalizzare i propri stili di guida e di ripristinare successivamente i parametri impostati da Ducati, così come è possibile abilitare i livelli 2, 4 e 5 del Race eCBS (consigliati nella guida in pista ai piloti più esperti) e associare il Power Mode Full.

Strumentazione TFT di nuova generazione

La nuova Panigale V4 R monta il nuovo cruscotto da 6,9", in formato 8:3 e risoluzione 1.280 x 480, che costituisce un nuovo riferimento nel segmento per leggibilità e quantità di informazioni visualizzabili. Questa configurazione offre un'esperienza visiva ottimale senza risultare invasivo per la visione periferica del pilota quando si racchiude in carenatura.

Il pannello TFT è protetto da un vetro incollato con tecnologia optical bonding come avviene sugli smartphone di fascia alta, anziché con un rivestimento plastico non a diretto contatto con lo schermo. Questa tecnologia offre una visibilità nettamente più elevata, tale da poter utilizzare una grafica su fondo nero anche di giorno mantenendo una leggibilità ottimale.



Lo schermo offre due diverse modalità di visualizzazione, Road e Track. Entrambe sono suddivise idealmente in tre aree verticali, con un'interfaccia controllata dai controller a bilanciere sul blocchetto di sinistra che permette di navigare fra le colonne di sinistra e destra. Le frecce riportate sul controller trovano riscontro sulle indicazioni mostrate dallo schermo, oppure spostano il cursore fra le diverse opzioni.

La modalità Road è pulita, con grande risalto per il contagiri circolare al centro con all'interno l'indicazione della marcia inserita. L'indicazione del regime di cambiata viene dal LED verde posto nella parte alta del cruscotto, accompagnato dal contagiri, il cui interno si illumina dello stesso colore. Il fuorigiri viene invece indicato dalla spia rossa sulla parte alta del cruscotto, e dall'interno contagiri dello stesso colore.

Il lato sinistro dello schermo è riservato alle impostazioni, al navigatore se installato, al player musicale, alla gestione smartphone e manopole riscaldate accessorie, e alle diverse funzioni disponibili per ciascuno. Sulla colonna di destra si trovano le indicazioni di velocità, orario, temperatura dell'acqua e cruise control, se abilitato.

Il cruscotto cambia la ripartizione degli spazi, spostando le colonne e ridistribuendo gli spazi, per offrire la massima visibilità alle funzioni che si stanno utilizzando al momento, come ad esempio il navigatore. Allo stesso modo, selezionando la modalità Viste, la colonna sinistra guadagna spazio attraverso lo spostamento del contagiri sulla destra e la compressione della colonna destra, per visualizzare le diverse funzioni disponibili, fra cui il TPMS, la coppia e potenza erogate istantaneamente, i valori di accelerazione laterale e longitudinale, gli angoli di piega istantanei e l'azione su acceleratore e freno.

La modalità Track, abbinata di default ai due Riding Mode Race, è pensata per dare massimo risalto alle informazioni più rilevanti nella guida in circuito. Il contagiri è posizionato nella parte alta dello schermo, con scala compressa fino ai 9.000 giri, mentre al centro il pilota trova l'indicazione della marcia inserita, e a destra i livelli impostati per i controlli elettronici (modificabili attraverso il bilanciere di destra) e la loro entrata in funzione. Nella colonna sinistra, oltre all'accesso ai menu e al cronometro, che montando l'accessorio DDL oppure attraverso il modulo GPS è in grado di mostrare tempo sul giro con i diversi intertempi, numero del giro e la segnalazione del miglioramento in assoluto o in riferimento alla sessione attraverso visualizzazione di indicazioni di colore grigio, arancione o rosso.

Adottando il software DAVC Race Pro, disponibile come accessorio sul catalogo Ducati Performance, la modalità Track mostra anche l'indicazione Grip Level Meter, basata sulle funzioni rese disponibili dal Ducati Vehicle Observer. Questa indicazione supporta il pilota nella ricerca della massima prestazione e nella valutazione dell'usura pneumatici, restituendo graficamente la stima del grip disponibile in ogni momento.

Anche la vista Track offre diverse viste, collocate però sul lato destro, in cui è possibile visualizzare le stesse funzioni della modalità Road.

Accessori e personalizzazione

Nuovo scarico racing by Akrapovič

Ducati Performance ha sviluppato, in collaborazione con Akrapovič, uno scarico racing interamente in titanio dedicato alla Panigale V4 R con doppio silenziatore sottosella e paracalori in fibra di carbonio. Lo scarico migliora il rapporto potenza/peso della Panigale V4 R grazie a un risparmio di peso di 6,6 kg rispetto all'impianto standard e a un incremento di potenza di 17 CV, rientrando nel limite fonometrico di 105 dB (102 dB montando il dB killer).

Il disegno del nuovo scarico si è basato sull'accordatura dell'impianto alle velocità dei gas di scarico del motore Desmosedici Stradale R e all'ottimizzazione del valore di contropressione



Software DAVC Race Pro***

Chi vorrà utilizzare la Panigale V4 R in circuito, montando scarico racing e pneumatici slick, potrà sfruttare al massimo le prestazioni della moto adottando il pacchetto software DAVC Race Pro.

Con questo software, Power Mode e Riding Mode adottano nomi (Slick A, Slick B, Slick C, Rain A e Rain B, a cui se ne aggiungono altri cinque personalizzabili dal pilota nel nome e nei settaggi) e calibrazioni dedicate specificamente all'impiego in pista, con pneumatici slick oppure rain. Il pilota ha la possibilità di abilitare una selezione istantanea di diversi Riding Mode senza richiedere conferma, come avviene sulle moto da competizione.

Il tachimetro mostra anche le velocità superiori ai 299 km/h, e la luce di posizione posteriore può essere attivata coerentemente con quanto previsto dai regolamenti agonistici in caso di pioggia.

Le calibrazioni dei controlli elettronici sono ottimizzate per l'impiego di pneumatici slick nelle misure maggiorate racing 125/70 R17 e 200/65 R17. È comunque possibile utilizzare le misure 120/70 e 200/60 effettuando la procedura di ricalibrazione pneumatici.

Cerchi in fibra di carbonio

I cerchi in carbonio garantiscono un risparmio di peso di 0,950 kg rispetto ai già leggeri cerchi forgiati di primo equipaggiamento e diminuiscono il momento d'inerzia del 12% all'anteriore e del 19% al posteriore, migliorando tutti gli aspetti della dinamica e soprattutto l'agilità in inserimento e nei cambi di direzione.

Ducati Data Logger (DDL)

Il sistema di acquisizione dati di nuova generazione DDL è stato sviluppato da 2D in collaborazione con Ducati specificamente per la nuova famiglia Panigale V4. Il sistema è in grado di registrare tutti i parametri rilevanti per la guida attraverso una connessione diretta al CAN bus della Panigale, incrociandoli con la posizione acquisita da un sistema GPS allo stato dell'arte.

Il chip è infatti capace di agganciarsi a tutti e quattro i sistemi satellitari (GPS, Galileo, GLONASS e Beidou) determinando la posizione della moto 25 volte al secondo. Questa frequenza di aggiornamento consente al sistema non solo di determinare con grande precisione i tempi sul giro con relativi intertempi, mostrati direttamente sul cruscotto della Panigale, ma anche di disegnare e analizzare le traiettorie percorse.

Il sistema è inoltre in grado di acquisire i dati dai sensori lineari di corsa accessori montabili su forcella e ammortizzatore, integrandoli con gli altri segnali e riducendo così tempistiche e possibilità di errore nel processo di messa a punto.

I dati possono infatti essere scaricati tramite l'interfaccia Wi-Fi integrata, e analizzati attraverso un software esterno basato su template e report automatici creati dai tecnici di Ducati Corse, permettendo ai piloti della Panigale di perfezionare le proprie prestazioni in pista.

Pacchetti freno anteriore Pro e Pro+

I pacchetti freno anteriore Pro e Pro+, che comprendono i dischi alettati racing Brembo T-drive da 338,5 mm di diametro e 6,2 mm di spessore, portano le prestazioni dell'impianto frenante a un livello da Mondiale Superbike, migliorando efficienza e costanza di rendimento in pista.

Il pacchetto Pro comprende le pinze Brembo Hypure anodizzate nell'esclusivo colore titanio, quello Pro+ include invece le pinze Brembo GP4 Sport Production, ricavate dal pieno, con alette di raffreddamento sul corpo esterno



tipico delle pinze racing che migliorano notevolmente lo scambio termico, favorendone il raffreddamento e rendendola ideale per l'utilizzo intenso in pista.

Entrambi i pacchetti sono completati dalla pompa freno Brembo MCS 19-21 corredata del Remote Adjuster

Pedane racing regolabili Rizoma

Per adattare la posizione di guida in pista allo stile di guida e alla corporatura del pilota, Ducati Performance propone le pedane pilota regolabili realizzate in alluminio ricavate dal pieno, sviluppate da Ducati Corse in collaborazione con Rizoma. Sono utilizzabili solo in modalità con cambio rovesciato e possono essere regolate su tre posizioni. La sola modalità cambio rovesciato riduce il numero di rinvii, rispetto alle pedane con doppia configurazione, ottenendo un comando più preciso, rapido e diretto nel feeling.

Per un utilizzo dallo spettro più ampio, il catalogo comprende anche disponibili le pedane Rizoma regolabili che permettono sia la configurazione stradale che cambio rovesciato

Componentistica in fibra di carbonio e alluminio dal pieno

Per alleggerire la Panigale V4 2025 valorizzandone l'estetica, Ducati propone una serie di componenti in fibra di carbonio per sostituire le parti originali, quali codino monoposto, parafango anteriore e posteriore, alette, cover protettive forcellone, paratacchi, pinna paracatena. I convogliatori aria per le pinze freno in fibra di carbonio*** svolgono anche la funzione di raffreddamento di queste ultime, migliorando la tenuta allo sforzo della componente e quindi dell'intero impianto.

Il look può essere completato dalle componenti Rizoma in alluminio ricavate dal pieno, come serbatoielli pompe freno e frizione, specchietti retrovisori e tappo serbatoio. Inoltre, chi volesse valorizzare l'estetica della Panigale V4 nell'uso stradale può montare gli indicatori di direzione dinamici anche al posteriore, o scegliere le pinze Brembo Hypure™ nei colori rosso, nero o giallo.

Componenti racing per l'impiego in circuito

Naturalmente, chi prevede di utilizzare la propria Panigale V4 solamente in pista ha a disposizione tutti gli accessori per renderla ancora più performante in questo ambito. Ducati Performance offre le carenature pista (complete di vasca recupero olio inferiore) e il kit rimozione specchietti e portatarga, entrambi con gli opportuni "tappi" per evitare errori dovuti all'assenza dei gruppi ottici e del cavalletto.

La sella racing, realizzata con gli stessi materiali di quelle utilizzate dai piloti ufficiali in Superbike e MotoGP, facilita i movimenti in sella migliorando al contempo il supporto quando ci si sporge in piega, ed è disponibile anche in versione rialzata di 15 mm per ottenere la corretta posizione da parte dei piloti più alti. Una maggior protezione per il pilota si può ottenere con il plexiglas maggiorato sviluppato in collaborazione con gli aerodinamici di Ducati Corse.

(*) Solo in Europa

(**) Questo layout richiede una ruota dentata aggiuntiva, la cosiddetta ruota oziosa, necessaria a trasferire il moto dell'albero motore al cambio, e poi fino alle ruote in modo da restituire la corretta rotazione per il senso di marcia. La presenza della ruota oziosa, determina un aggiuntivo organo di trasmissione nel sistema che collega l'albero motore alla ruota. Questo va considerato nella determinazione della potenza all'albero motore se questa viene derivata dal valore misurato alla ruota. Sia in sede di omologazione che nelle misure con i banchi accelerativi è necessario quindi considerare un rendimento o comunque un coefficiente aggiuntivo che per normativa è fissato a 0,98.

(***) Componente non omologata per la circolazione stradale, riservata all'impiego in pista



(*****) Olio prestazionale specifico per motori ad elevato numero di giri ed equipaggiati con frizione a secco, la cui formulazione basata su additivi racing, sviluppata da Ducati Corse in collaborazione con Shell, consente di ridurre gli attriti meccanici del 10%.