

# PANIGALE V4





# INDEX

The science of speed	4
デスモセディチ・ストラダーレ・エンジン	8
完成の域に達したシャシ	13
MotoGP由来のブレーキ	16
空力パッケージ	19
テラーメイド・レーシング・エレクトロニクス	20
パニガーレV4 SP: Time Attack	26
TFTメーターパネル	30
ライディング・モード	33
サービスおよびメンテナンス	34
テクニカルデータおよび装備	37
アクセサリ	48
アパレル	56
Ducati SuMisura	60

# The science of speed

パニガーレV4は、一般ライダーとプロのライダーの両方にとって、サーキットでより速く、よりエキサイティングに走ることができるように、毎年アップデートが施されています。

2021年には、以前と同じ最高出力と最大トルクを維持しながら、ユーロ5規制に適合しています。

エレクトロニクス・パッケージもアップデートが施され、さらに予測的に作動する最新世代のドゥカティ・トラクション・コントロールが搭載されています。ライディング・モード・ストラテジーも新しくなり、レース・ライディング・モードは2つのマッピングに分割され、個々のパラメーターを簡単に比較できるようになりました。

パニガーレV4には、スーパーレジャエーラV4に初採用された装備から派生した、チェーン・ガード・フィンと新しいセルフ・ブリーディング・タイプのブレーキ&クラッチ・ポンプも装備しています。新しいポンプには、スモーク・カラーのブレーキ&クラッチ・リザーバーが採用され、際立った存在感を示しています。

さらに、一年中モーターサイクルに乗りたいライダーのために、オプションでグリップヒーターを装着することもできます。また、イグニッションキーも新しくなり、さらにモダンでエレガントなキーヘッドに変更されています。





**PANIGALE V4S**

直感的で乗りやすい“ユーザーフレンドリー”なパニガーレV4を開発する。これは非常にやりがいのある目標となりました。なぜなら、プロフェッショナルではない一般のライダーが正真正銘のレーシングバイクのパフォーマンスをコントロールできるようにするためには、最先端のテクノロジーをフルに活用する必要がありますからです。

同時に、このモーターサイクルは、高い剛性を備えながらも容易に調整可能なシャシとスーパーバイク世界選手権から派生したエンジンを搭載し、俊敏かつ素早いターンインが可能で、より迅速にコーナーの頂点に到達できる必要がありました。これらはすべて、レーシングバイクのみが実現できる目標です。これは、ライディング・テクニクの面ではほぼ完成の域に達しているプロのライダーの厳しいニーズを満たしながらも、一般ライダーにとってはモーターサイクルを“自分好みに”調整できる数多くの機能も備えていることを意味しています。その結果、量産バイクとしては、かつてないレベルのモーターサイクルが誕生しました。

# エンジン

## ユーロ5 デスモセディチ・ストラダーレ

パニガーレV4には、ユーロ5規制に適合し、デスモドロミック・タイミングを採用した、MotoGP由来の90°V型4気筒、1,103ccデスモセディチ・ストラダーレ・エンジンが搭載されています。このユニットは、水平から42°後方に傾けられ、カウンター・ローテイング（逆回転）クランクシャフトおよび“ツインパルス”と呼ばれる点火順序を特徴としています。

エミッションに関する新しい欧州基準に適合するため、デスモセディチ・ストラダーレの排気系とエンジン・キャリブレーションには、さまざまな変更が加えられました。サイレンサーはより大きな触媒（長さ+10mm）を使用し、リアバンクのエグゾースト・マニホールドの長さ寸法は、エンジン性能を変えることなく、触媒コンバーターが最短の時間で作動温度に到達するように最適化されています。ユーロ4モデルと比較して、リアバンクのマニホールドは100mm短縮され、直径が42mmから38mmに縮小されています。新しいコンポーネントにより、モーターサイクルのボディに一体化された、よりコンパクトなリア・ヒート・シールドを採用することが可能になりました。

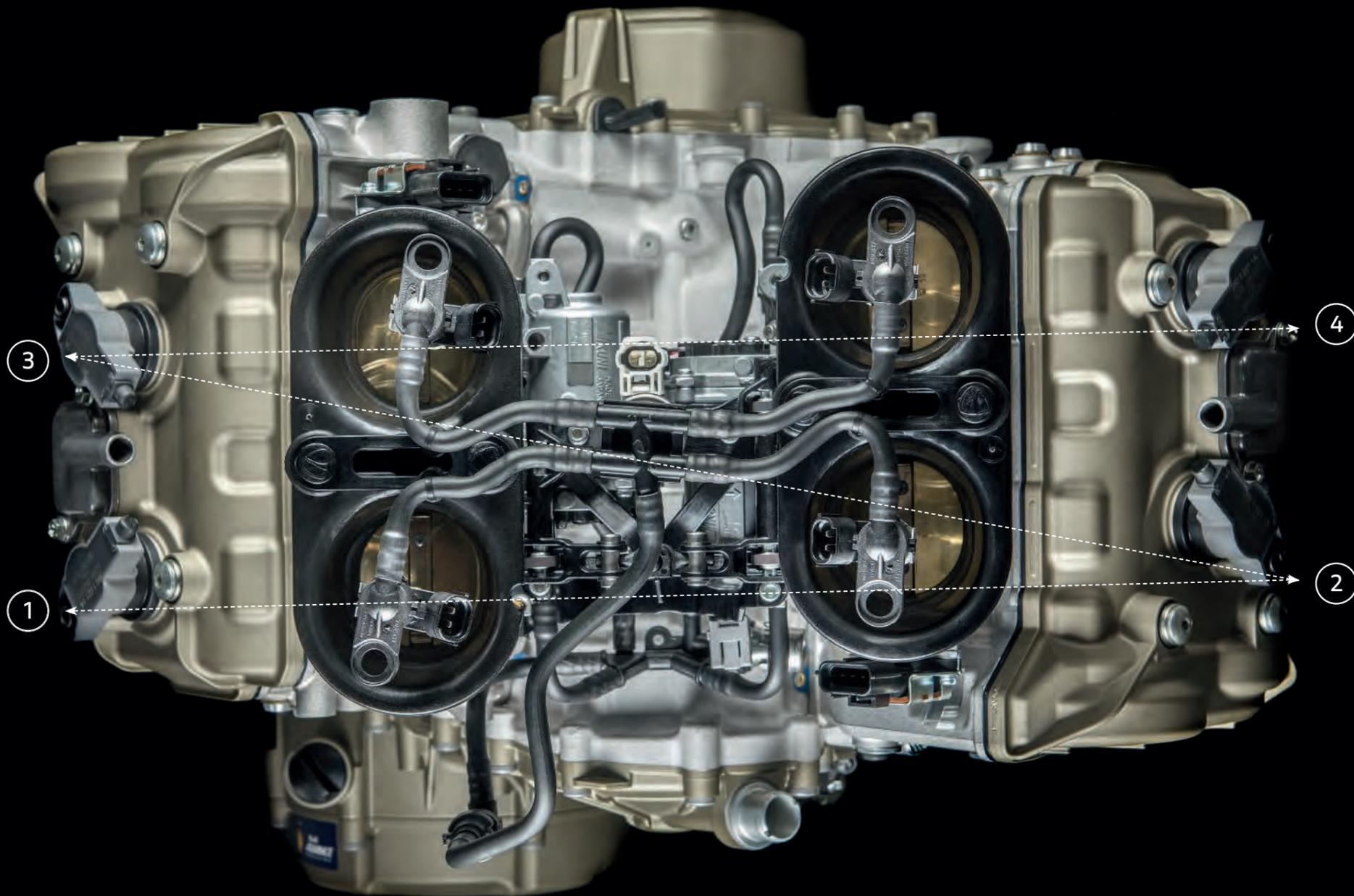
エミッション・レベルを常に制御するため、各シリンダーに1つずつ、合計4つのO2センサーを装着しました。これにより、燃料噴射量を、より精密に制御することができます。さらに、インテーク・ファンネルの高さを制御する、新しい可変吸気システム（VIS）のストラテジーも調整されています。

ユーロ5仕様のデスモセディチ・ストラダーレは、157.5kW（214ps）@13,000rpmの最高出力と、124Nm（12.6kgm）@9,500rpmの最大トルクを発生します。

パニガーレV4は、複数のトルク・デリバリー・コントロール設定とともに、特別に開発されたライド・バイ・ワイヤ（RbW）マッピングを搭載しています。サーキット走行専用のRbWマッピングにより、ライダーの要求と提供されるトルクが、より理想に近い状態に調整され、スロットルに対する反応が、よりスムーズで予測可能なものになっています。

新しいトルク・デリバリー・コントロール・ストラテジーにより、コーナリング中およびコーナー出口において、ライダーは希望通りのスロットル開度を維持しながら、安定したコーナリングを行うことが可能です。さらに、1速、2速、3速のトルク曲線は、選択したパワー・モードに応じて変化するため、加速中における安定性の損失を最小限に抑えることができます。





このエンジンの最大の特徴は、デスモドロミック・システムです。ドゥカティのMotoGPマシンは、世界選手権の最高峰クラスにおいて、最速マシンの1台となっていますが、それにはこのバルブ開閉システムが大きく貢献しています。この高回転型“デスモ”エンジンには、最先端のテクノロジーが投入され、コンパクトでありながらも、かつてないレベルの洗練性と軽量化を実現しています。

一般的なモーターサイクルの場合、クランクシャフトとホイールの回転方向は同一です。しかし、MotoGPマシンの場合、ホイールと逆方向に回転するカウンター・ローテティング・クランクシャフトが広く使用されています。デスモセディチ・ストラダレにも採用されているこのテクニカル・ソリューションにより、ホイールによって発生するジャイロ効果の一部が打ち消され、コーナーの切り返しにおける俊敏性が向上しています。

このシリンダー配列は、90°V型エンジン・レイアウトと組み合わせ、*“ツインパルス”*と呼ばれる特別な点火順序を可能にします。この点火シーケンスの特徴は、左側の2気筒が短い間隔で点火し、同様に、右側の2気筒も短い間隔で点火するという点です。タイミングチャートにおける点火ポイントは、0°、90°、290°、380°となります。そのため、このエンジンは、MotoGPマシンのデスモセディチを彷彿とさせるV4サウンドを奏でます。

この点火ポイント(0°、90°、290°、380°)によって、エンジンの左側2気筒と右側2気筒は、非常に近い間隔で点火します。こ

れは実証済みのソリューションであり、コーナー出口で加速するとき、トラクションを高める効果があります。クランクシャフトは典型的なレース用コンポーネントで、ホイールとは逆方向に回転することにより、加速中のホイールリフトを低減します。表面を硬化させた鍛造アルミニウム製クランクシャフトは、3つのジャーナル上に配置されたベアリング(1つのコンポーネントを構成)を介して回転します。その一方で、バルブ形状を空力学的に最適化したことによりオイル供給量が“カット”され、セミドライサンプ・システムのエネルギー消費量を削減することに成功しています。プライマリー・ドライブラインにアイドル・ホイールと呼ばれるパーツを追加することにより、逆回転が可能になっています。これによってクランクシャフトは反時計回りに回転し、加速中に時計回りに回転するコンポーネントによって生成される力とは反対方向に作用するジャイロ効果が生成されるため、ウィリーの傾向が抑制されます。

軽量かつコンパクトな湿式クラッチは、クラッチを切るときに発生する負荷を軽減すると同時に、プログレッシブ・セルフサーボ・メカニズムを組み込むことにより、軽い力でクラッチを操作することができます。ギアシフトは、電子制御システムのドゥカティ・クイック・シフトによってサポートされます。このシステムは、シフトアップあるいはアグレッシブなシフトダウンの場合でも、より迅速かつ効率的にギアチェンジが行えるように、シフトタイムとロジックがマッピングされています。



## 完成の域に達した シャシ

パニガーレV4の“フロント・フレーム”には、ドゥカティコルセがスーパーバイク世界選手権 (SBK) でタイトルを獲得するために開発したV4 Rバージョンと同じ仕様が採用されています。軽量化のためにマシン加工が施されたサイドパネルを特徴とするこのフレームは、必要な剛性目標を達成しながらも、さらに重量を削減することに成功しています。

フレームの柔軟性が向上することで、サーキット走行時におけるタイヤへの負担が減少し、最大リーンアングルにおけるフロントエンドの安定感が高まっています。

アルミニウム合金製のフロントエンドは、パニガーレV4 Rのフロントエンドと同じですが、ドゥカティコルセが直接関与して、剛性を低く設定しています。マシン仕上げの新しいアルミニウム製フロントプレートは、より柔軟性の高いフォークサポート・セクションを構成することで、フロントエンドの“接地感”が向上しています。

地面に対するスイングアームの角度 (加速時にチェーンを引っ張る角度) が大きくなったことにより、リア・サスペンションの沈み込み (いわゆる“スクワット”) が抑制され、高速コーナーやタイトコーナーでの挙動が安定します。

パニガーレV4は、スプリング・プリロードと伸び側／縮み側の減衰力を調整可能な、フルアジャスタブル・タイプのショーワ製43mmビッグ・ピストン・フォーク(BPF)を採用しています。フォークボディには、ブレンボ製ラジアルキャリパーが取り付けられたクローム・インナー・チューブを備えています。フロント・パッケージには、ザックス製ステアリング・ダンパーも装着されています。リアには、フルアジャスタブル・タイプのザックス製ショック・アブソーバーが採用され、その片側は、鍛造アルミニウム製ブラケットを介してデスモセディチ・ストラダーレ・エンジンに固定されています。

パニガーレV4 Sでは、上記に代わり、オーリンズ製NIX-30フロント・フォークとオーリンズ製TTX36リア・ショック・アブソーバー、イベントベースのオーリンズ製ステアリング・ダンパーが装備されています。“S”バージョンのサスペンションとステアリング・ダンパーは、第2世代のオーリンズ製Smart EC 2.0システムによって制御されます。

どちらのバージョンでも、スプリング・プリロード、フロント・フォークのキャリブレーション、片持ち式スイングアームは、路面の凹凸による影響を均一化するように設計されています。それにより、ブレーキ中の前輪への荷重がライダーに伝わりや

すくなり、特に一般ライダーにとっては、より容易で直感的なターンインが実現しています。

パニガーレV4には5スポーク・デザインのダイカスト・アルミホイールが、パニガーレV4 Sには3スポーク・デザインの鍛造アルミニウム合金製ホイールが装着されています。

これらのホイールには、ピレリ製ディアブロ・スーパーコルサSPタイヤが組み合わされます。サイズはフロントが120/70 ZR17、リアが200/60 ZR17です。ディアブロ・スーパーコルサSPの最新バージョンである200/60 ZR17タイヤは、スーパーバイク世界選手権(SBK)の定番スリック・タイヤとして有名です。このタイヤは、レーシング・レプリカタイヤの性能を飛躍的に向上させました。

デュアルコンパウンド・デザインを採用した革新的なリアタイヤ・プロファイルにより、最大リーンアングルにおける接触面が最大化されています。このタイヤは、ショルダー・ゾーンに、レーシング・スリックで使用されているものと同じSC2コンパウンドを使用して、レースグレードのグリップを提供しますが、公道走行に必要な強度と多用途性も確保しています。

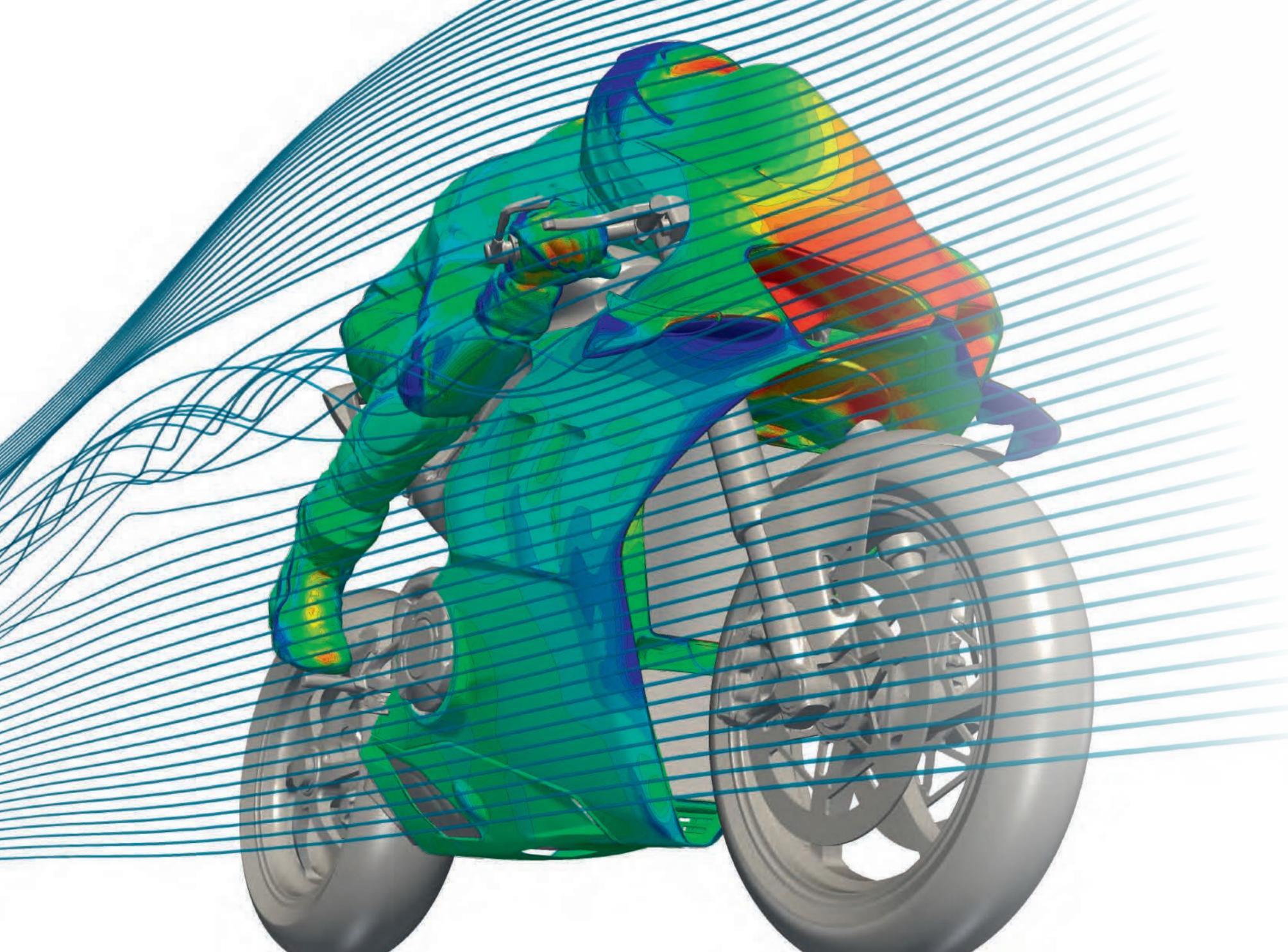


## MotoGP由来の ブレーキ



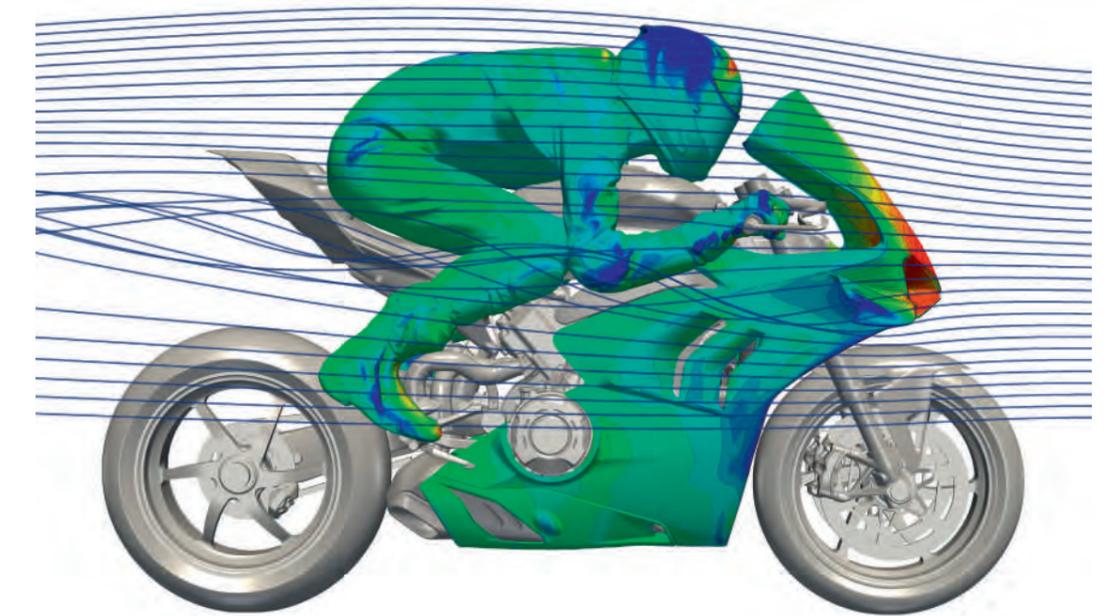
フロント・ブレーキは、330mm径のスチール製ダブル・ディスクと、ラジアル・マウントされたブレンボ製Stylemaモノブロック・キャリパーから構成されています。ポッシュ製コーナリングABS EVOは、走行条件やライディング・スタイルによって設定を変更することが可能です。また、経験豊富なライダー向けに、リアホイールに対するシステムの作動を解除して、フロントのコーナリングABS機能のみ維持する“オンリー・フロント”と呼ばれるユニークな機能も提供します。





## 空力パッケージ

V4 Rから継承された最新の空力パッケージには、特徴的な“フロント・ウィング”が装着されています。これは、MotoGPのレギュレーションが変更される以前の2016年まで、ドゥカティMotoGPマシンに採用されていたものです。新型パニガーレV4の空力パーツのハイライトは、全体的な空力性能を改善すると同時に大きなダウンフォースを発生し、飛行機の翼にも使用されている“ウィングレット”と“ストレーキ”です。より高く、より角度が付けられたトップ・フェアリング、より幅広くなったラテラル・フェアリング、フェアリングの側面に設置された新しいエアベントの効果により、270km/hの速度におけるダウンフォースが30kg増加しています。



270km/hにおけるフロントホイールのダウンフォースが30kg (42%) 増加

より優れた空力保護性能  
高速走行時におけるより優れた安定性  
コーナー進入時および立ち上がり時の安定性が向上  
フロントホイールの接地感が向上  
ウィリー傾向の抑制  
制動時におけるフロントホイールのロック傾向を抑制  
最高速度に影響なし

# テラーメイドされた レーシング・エレクトロ ニクス

2021年モデルのパニガーレV4には、新しいライディング・モード・ストラテジーが採用されています。このストラテジーでは、サーキット走行において、ライダーが異なる2つの構成をすばやく比較して、最適なセットアップを見つけることが可能になります。レース・ライディング・モードには、サーキット走行用の2つの専用マッピング(レースA、レースB)が用意されており、既存のスポーツ、ストリートの各ライディング・モードとともに、個々のパラメーターを簡単に比較できるようになりました。

コーナリングABS EVOは、3段階に設定することが可能で、システムのパフォーマンスをサーキットに適合させます。セットアップ1と2は、サーキットのパフォーマンスを重視しています。とくにセットアップ1には、たとえフルバンク状態であっても、ABSをフロントのみに作動させ、リアホイールには一切の介入を行わない、“オンリー・フロント”と呼ばれる機能が組み込まれています。レベル3は、公道走行、またはグリップの低い路面での走行を意図しています。





2021年モデルのパニガールV4シリーズには、ドゥカティ・トラクション・コントロールEVO 3が搭載されています。このシステムは、コーナリングの最中にアクセルを開いたときに、デスモセディチ・ストラダレ・エンジンに介入して、伝達されるトルクを調整し、ホイール・スピンが収まった直後に発生するトルク・ピークを防止します。それにより、バイクの挙動がさらに予測可能になり、コーナー出口で自信を持ってアクセルを開けることができるようになります。

この新しいソフトウェアは、発生するトルクを予測的に調整し、クランクシャフトの角加速度を修正して、ホイール・スピンを穏やかに収束させます。これによって、コーナー出口での加速がよりリニアなものとなり、フィーリングが改善されます。



アップ/ダウン機能を備えたDQS EVO 2は、リーンアングルのデータを使用して、コーナリング中にシフトする際のバイクの安定性を最大限に保ちます。エンジン・ブレーキ・コントロール (EBC) EVOは、スリッパ・クラッチと効果的に連携して作動します (湿式クラッチを標準装備、乾式クラッチはドゥカティ・パフォーマンス・オプションとして装着可能)。

慣性プラットフォームによって、MotoGPライダーがリアタイヤから白煙を上げながら走行するときに見られるような、ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC) 機能を追加することも可能になりました。

DSCは、スロットルボディ・バルブと点火時期に介入して、コーナー出口でバイクを傾けながらライダーがスロットルを開けた際に、スライド・アングルが安全な範囲内にとどまるようにします。これによって、従来であれば不可能であったコーナリングが可能になっています。

エレクトロニクス・パッケージには、ドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVOに加え、ロケットスタートを可能にするドゥカティ・パワー・ローンチ (DPL) も含まれています。



# パニガーレV4 SP Time Attack

ドゥカティは、パニガーレV4ファミリーに、SPバージョンを追加して、ラインナップを拡充します。製造番号が刻印された新型パニガーレV4 SPは、往年のドゥカティ・スーパースポーツ・バイクのフェアリングに配されていたSP (Sport Production) のイニシャルを現代へと復活させるモデルです。

伝説的なドゥカティ851で初めて導入されたこの略語は、現在のスーパーストックの前身であるスポーツ・プロダクション・チャンピオンシップに参戦するレーシングバイクを開発するためのベースモデルであることを示していました。

ドゥカティは、今日でも「SP」というイニシャルを、サーキットでより速く走るための専用のテクニカル機能を備えたプロダクション・モデルを意味する言葉として使用しています。

そのテクニカルな装備により、パニガーレV4 SPは、サーキットで素早くタイムを出したい一般のライダーにとって、理想的なモーターサイクルとなっています。このモデルは、ライダーのスキルに関係なく、非常に乗りやすく、疲れにくいモーターサイクルに仕上がっています。特にブレーキング時の挙動は秀逸で、軽快にコーナーに進入して車体をバンクさせ、思い通りのラインを描くことが可能です。「SP」バージョンは、一般のライダーにとって、より高度なテクニックが要求される「R」バージョンよりも速く走ることができます。しかし、プロのライダーも、特定の条件や特定のサーキットでは、同様のパフォーマンスを発揮させることができます。





#### 軽量なシャシ

シャシに関して、パニガーレV4 SPは、ドゥカティ・スーパーレツジェーラV4から派生した、最先端のテクニカル・コンテンツを備えています。これらのコンポーネントには、カーボンファイバー製ホイール、専用のブレンボ製StylemaR®フロントブレーキ・キャリア、「リモート調整」機構を備えたブレンボ製MCSラジアル・マスターシリンダーが含まれています。さらに、製造番号が刻印されたビレット・アルミニウム製ステアリング・ヘッド、カーボンファイバー製ヒールガードを備えたアルミニウム製調整可能ライダー・フットペグも追加されています。

#### 「ウィンターテスト」カラー

パニガーレV4 SPは、MotoGPやスーパーバイク世界選手権(SBK)のプレシーズン・テスト中にドゥカティコルセが使用しているマシンにヒントを得た「ウィンターテスト」カラーが採用され、際立った存在感を示します。マットブラックのフェアリングとカーボンファイバー製ホイールによる“トータルブラック”カラーは、艶消しアルミニウムを露出させた燃料タンクと見事なコントラストを形成し、テールエンド、タンク、フェアリングにはドゥカティのスポーツバイクを象徴するレッドのアクセントが追加されています。シートにも専用の素材が使用され、「V4 SP」のロゴでカスタマイズされています。



## TFTメーターパネル

パニガーレV4には、人目を引くグラフィックスを備えた、明るく高解像度 (186.59 PPI - 800xRGBx480) なフルTFT 5インチ・カラー・ディスプレイが装備されています。メーターパネルの右側には、見やすいバーチャル・タコメーターが設置されています。デスモセディチ・ストラダレのタコメーターには、1,000~15,000rpmの回転数が表示されます。指針の下には、“シフト・ライト”として機能するホワイトの軌跡が表示されます。レブリミットが近づくにつれて、このカラーは、ホワイトからオレンジ、そしてレッドへと変化します。ライダーは、2つの異なるディスプレイ・レイアウトを選択することができます。「Track」モードは、ラップタイムを強調表示し、タコメーターのスケールはサーキットで多用する回転域がより明確に見えるように変化します。「Road」モードは、ラップタイムの場所にドゥカティ・マルチメディア・システム (DMS) の情報が表示されます。また、タコメーターは、公道走行に適したものとなります。視認性を改善するために、デジタル式のスピード表示、選択されているライディング・モード、ギア・ポジションの表示は、どのレイアウトを選択しても位置が変化しません。

パニガーレV4のメーターパネルには、オドメーター、トリップ1、トリップ2、燃料消費量、平均燃費、トリップ燃料消費量、トリップ時間、平均速度、外気温、ラップON/OFF (「Track」モードのみ)、プレーヤーON/OFF (「Road」モードでのみ) といった従来からある情報表示のほか、ディスプレイの右下に2つの機能を備えた追加のメニューが設定されます。具体的には、選択中のライディング・モードに関する情報や、素早く変更可能なDTC、DWC、EBC、DSCのパラメーターが表示されます。また、パニガーレV4は、オートキャンセル式ウインカーも装備しています。このウインカーは、右折または左折の終了時に自動的にオフになります。誤ってインジケーターを操作した場合でも、一定の距離 (モーターサイクルの速度に応じて200~2,000m) を走行すると、自動的にキャンセルされます。



# 新しいライディング・モード・ストラテジー

ライダーは、予め設定された4つのライディング・モードから1つを選択して、パニガーレV4のキャラクターを、ライダーの好み、サーキットのタイプ、環境条件に合わせて完璧に適合させることができます。各ライディング・モード(レースA、レースB、スポーツ、ストリート)では、エンジン特性、電子制御システムのパラメーターに加え、“S”バージョンではサスペンション設定も即座に変更できるようにプログラムされています。ライダーは、ライディング・スタイルに合わせてパラメーターを調整したり、デフォルト設定に戻したりすることができます。

## レースAライディング・モード

レースAライディング・モードは、サーキットにおいてバイクのパフォーマンスを最大限に引き出したい経験豊富なライダーのために開発されました。レースAを選択すると、エンジンはフルパワーを発揮し、スロットルを開けたときのライド・バイ・ワイヤのレスポンスもダイレクトなものとなります。レースAモードでは、路面状態とグリップが良好なサーキットにおいて、安全性を低下させることなく、最大限のパフォーマンスを発揮できるように電子制御システムを設定します。ABSは、フロントホイールのみで作動し、最大限のブレーキ性能を提供し、コーナリング機能は常に有効な状態に留まります。“S”バージョンのドゥカティ・エレクトリック・サスペンション(DES)は、極限状態における走行時でもモーターサイクルの安定性と精度を確保するため、加速時と制動時に積極的なコントロールを行うように設定されています。

## レースBライディング・モード

レースBライディング・モードを選択すると、エンジンはレースAと同様にフルパワーを発生しますが、レースAと比較して、1速、2速、3速におけるトルク・デリバリーが減少し、長時間のサーキット走行におけるバイクの扱いやすさが向上します。このモード

は、ストレートにおける加速よりも、コーナリング・スピードを重視したいサーキットまたは路面が荒れているかグリップの低いサーキットに向いています。エレクトロニクス・システムの介入レベルは、経験の少ないライダーでもスポーティなライディングを楽しめるように調整されます。DESシステムを調整することにより、起伏の激しい路面や滑りやすい状態でも、ライディングの安全性と高レベルのグリップが確保されます。

## スポーツ・ライディング・モード

このモードを選択すると、エンジンの最高出力は214psに設定されます。ライド・バイ・ワイヤのスロットル・レスポンスはスポーティでダイレクトな設定となります。“S”バージョンでは、サスペンションのセットアップもスポーティな設定となります。電子制御システムの設定により、経験の少ないライダーでも、スポーティな走りを楽しむことができます。例えば、スポーツモードでは、スライド・バイ・ブレーキ機能が有効になるため、ライダーはコーナーで安全にドリフト走行を行うことができます。ブレーキング時のリアホイール・リフト検出機能はオンになり、コーナリングABSは、コーナリング・パフォーマンスを最大化するように設定されます。

## ストリート・ライディング・モード

ストリート・ライディング・モードは、パニガーレV4を公道で走らせるときに推奨されるモードです。スポーツ・ライディング・モードと同様に、このモードは、214psの最高出力とプログレッシブなスロットル・レスポンスを提供します。パニガーレV4 Sバージョンでは、サスペンション・セットアップは、起伏の激しい路面やピットロードに最適化されます。電子制御システムは、グリップと安定性を確保して、最大の安全性を確保するように設定されます。

# サービスおよびメンテナンス

## 高度な安全システムを標準装備

ドゥカティは、最高レベルのアクティブ・セーフティを備えた最先端のモーターサイクルを生み出すため、明確な目標を持って設計および研究開発に継続的に取り組んでいます。この取り組みでは、レースにおけるパフォーマンスに焦点を当て、最も困難なライディング条件においてコントロールレベルを引き上げるため、常に先進的なシステムを開発することを目指しています。

パニガーレV4のコーナリングABS EVOシステムは、たとえコーナリング中であっても、あらゆる状況でABSを作動させます。エンジン・ブレーキが必要な状況では、エンジン・ブレーキ・コントロールEVOが、ブレーキトルクを注意深く調整します。加速時には、ドゥカティ・トラクション・コントロールEVO、ドゥカティ・ウィリー・コントロールEVO、ドゥカティ・スライド・コントロールがモーターサイクルを制御します。これらのシステムは、ドゥカティ史上もっともパワフルな量産スポーツバイクにおいて、最高のパフォーマンスと総合的な安全性を確保しています。

## 情熱を価値あるものに

Ever Redをご利用いただくと、時間が経っても変わらぬパートナーとして、ドゥカティ・ブランドの高い品質と信頼性をそのままに維持していただくことができます。Ever Redは、ドゥカティが特別にご提供する延長保証プログラムです。本延長保証プログラムをご購入いただきますと、ドゥカティのメーカー保証(24カ月)が過ぎた後も、12カ月もしくは24カ月の期間、保証を継続することができます。Ever Redでは、走行距離に関わらず、全保証期間を通じてロードサービスをご利用いただけます。そのため、何処へでも、安心してドゥカティと旅することができますのです。

Ever Redの詳細情報につきましては、お近くのドゥカティジャパン ネットワーク店までお問い合わせいただくか、ドゥカティ公式WEBサイト [www.ducati.co.jp](http://www.ducati.co.jp) をご覧ください。

## 限界なきエキサイトメント

ドゥカティは、新しいモーターサイクルを設計する際に、サービス面のコストをできる限り削減しながら、最大の耐久性を実現することを目指しています。この取り組みによって、バルブ・クリアランスの点検と調整を含むデスモ・サービスの間隔を、24,000kmまで延長することが可能になりました。オイル交換といった簡単な点検も、12,000km/12カ月に延長しています。

ハイパフォーマンス・エンジンとしては異例に長いこの整備間隔は、素材の選択や研究開発プロセスにおいて、高い品質基準を設定することによってのみ実現することができます。ドゥカティは、ドゥカティジャパンネットワーク店のテクニカル・トレーニングにも継続的に力を入れています。ドゥカティジャパンネットワーク店が提供する専門的なスキルによって、ドゥカティ・モーターサイクルのコンディションは完璧な状態に維持されます。さらに、ドゥカティ診断システムといった先進デバイスを使用して、ソフトウェアを最新データに更新し、モーターサイクルのエレクトロニクス・コントロール・システムを常に最大限に機能させることが可能になっています。

## 安心はいつもあなたの側に

ドゥカティの大きな目標のひとつは、すべてのドゥカティスタに、世界中どこへ行っても、限界のない楽しさや安全なライディングをお届けすることです。ドゥカティは、この目標を達成するため、事業を展開している地域の85%で、純正スペアパーツを24/48時間以内に届ける「ファスト・デリバリー」システムを提供しています。91カ国以上を網羅する販売ネットワーク、738カ所のドゥカティネットワークおよびサービスポイント\*によって、世界中どこでも心配することなしにツーリングを十分に楽しむことができます。たとえその道があなたをどこへ連れて行こうとも、ドゥカティ・クオリティによるプロフェッショナルなサポートを受けることができます。

738カ所のドゥカティネットワークとサービスポイント

91の国と地域

\*2021年2月時点



**Ever Red**  
延長保証

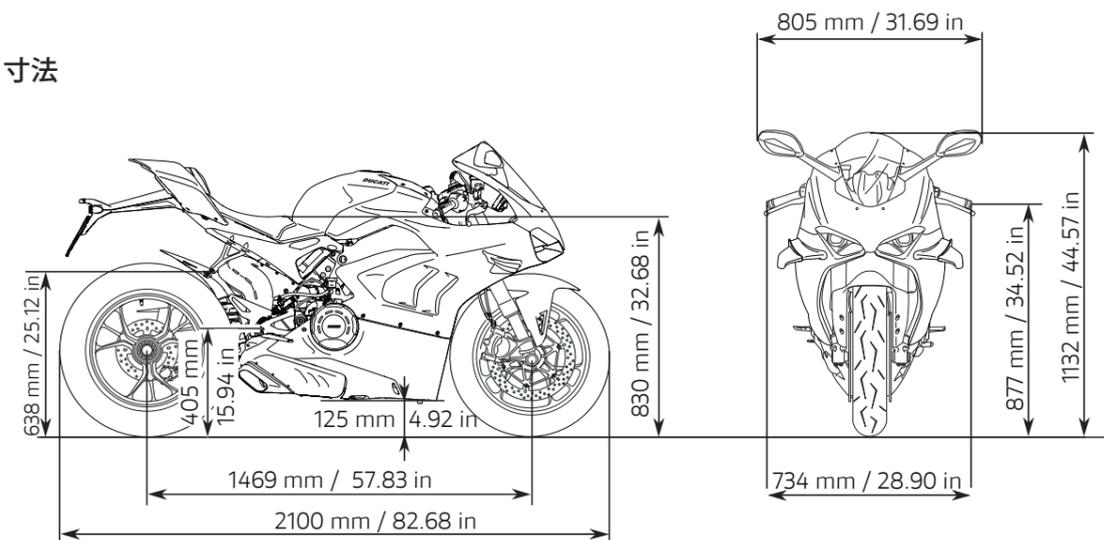




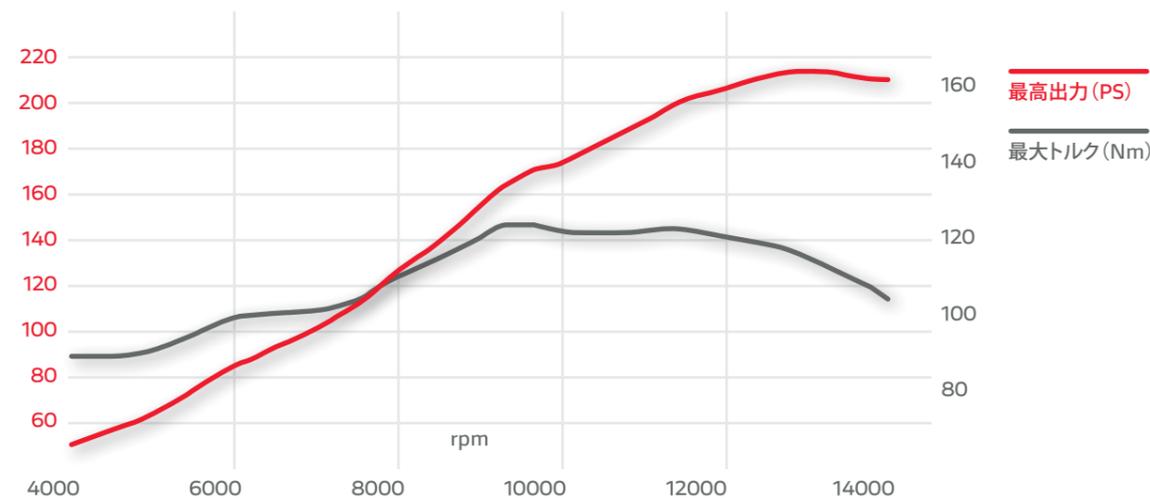
テクニカルデータ  
および装備

# PANIGALE V4

## 寸法



## パワーとトルク



## エンジン

**エンジン** デスモセディチ・ストラダーレ90° V4、カウンター・ローテティング・クランクシャフト  
4デスモドロミック・タイミング  
4バルブ 水冷

**排気量** 1,103 cc

**ボア x ストローク** 81 x 53.5 mm

**圧縮比** 14.0:1

**最高出力 \*** 157.5 kW (214 ps) @ 13,000 rpm

**最大トルク \*** 124 Nm (12.6 kgm) @ 9,500 rpm

**燃料供給装置** 電子制御燃料噴射システム  
ツイン・インジェクター  
フルライド・バイ・ワイヤ  
楕円スロットルボディ  
可変長インテークシステム

**エグゾースト** 4-2-1-2システム  
触媒コンバーターX2  
O2センサーX4

## トランスミッション

**ギアボックス** 6速、ドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ/ダウンEVO 2

**1次減速比** ストレートカットギア  
減速比 1.80:1

**減速比** 1速2.714 2速2.118 3速1.737  
4速1.524 5速1.364 6速1.250

**最終減速** チェーン駆動、  
フロント・スプロケット16T  
リア・スプロケット41T

**クラッチ** 湿式多板 油圧式 セルフサーボ/  
スリッパ・クラッチ、セルフ・ブリーディング・マスター・シリンダー

## シャシ

**フレーム** 剛性を最適化したアルミニウム合金製“フロント・フレーム”

**フロントサスペンション** ショーワ製フルアジャスタブル BPFフォーク、43mm径 クローム・インナー・チューブ

**フロントホイール** 軽合金 5本スポーク、3.50" x 17"

**フロントタイヤ** 120/70 ZR17 ピレリ製ディアプロ・スーパーコルサSP

**リアサスペンション** ザックス製フルアジャスタブル・ショック  
アルミニウム製片持ち式スイングアーム

**リアホイール** 軽合金 5本スポーク、6.00" x 17"

**リアタイヤ** 200/60 ZR17 ピレリ製ディアプロ・スーパーコルサSP

**ホイールトラベル (フロント/リア)** 120 mm - 130 mm

**フロントブレーキ** プレンボ製4ピストン・ラジアルマウントStylema® (M4.30) モノブロック・キャリパー  
330mm径セミフローティング・ダブルディスク  
ボッシュ製コーナリングABS EVO  
セルフ・ブリーディング・マスター・シリンダー

**リアブレーキ** 245mm径ディスク  
2ピストン・キャリパー  
コーナリングABS EVO

**メーターパネル** 最終世代デジタルユニット  
5インチTFTカラー・ディスプレイ

## 寸法および重量

**乾燥重量** 175 kg

**車両重量\*\*** 198 kg

**シート高** 835 mm

**ホイールベース** 1,469 mm

**キャスト角** 24.5°

**トレール** 100 mm

**燃料タンク容量** 16リットル

**乗車定員数** 2名

## 安全装備

ライディング・モード、パワー・モード、コーナリングABS EVO、ドゥカティ・トラクション・コントロール (DTC) EVO 3、ドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVO、ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC)、エンジン・ブレーキ・コントロール (EBC) EVO、オート・タイヤ・キャリブレーション

## 標準装備

ドゥカティ・パワー・ローンチ (DPL)、ドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ/ダウンEVO 2、デイトタイム・ランニング・ライト (DRL) 付きフルLEDヘッドライト、ザックス製ステアリング・ダンパー、コントロールユニット・レベル変更用ボタンスイッチ、ウインカー・オートキャンセル、チェーンガード

## 追加装備

パッセンジャー・シート & フットペグ・キット

## オプション

GPSモジュール付ドゥカティ・データ・アナライザー+ (DDA+)、ドゥカティ・マルチメディア・システム (DMS)、グリップヒーター

## ワランティ

**ワランティ** 24カ月距離無制限

## メンテナンス

**メンテナンスインターバル** 12,000 km /12ヶ月

**バルブクリアランス点検・調整** 24,000 km

## エミッション & 燃料消費量\*

**規制** ユーロ5

**CO<sub>2</sub>排出量** 175 g/km

**燃料消費量** 7.6 l/100km



初回のデスモ・サービスまたは必要に応じたバルブクリアランス点検と調整までの距離を表示。

\* 記載されている出力/トルクデータは、ホモロゲーション規則に従い、静的テストベンチを使用して測定された値であり、日本の認証申請時に提出した値と同様です。

\*\* 車両重量とは、動作に必要なすべての液体類、標準装備品を装備し、燃料タンクを90%満たした状態をいいます (EU規則No.168/2013)。

# PANIGALE V4 S



Panigale V4



Panigale V4 S

オーリンズ製Smart EC 2.0システム	-	✓
フロントサスペンション	ショーワ製 43mm径 BPFフォーク	オーリンズ製 43mm径 NIX30フォーク
リアサスペンション	ザックス製ショック・アブソーバー	オーリンズ製TTX36ショック・アブソーバー
ステアリング・ダンパー	ザックス製	オーリンズ製
レーシングスタイル・ハンドグリップ	-	✓
リチウムイオン・バッテリー	-	✓
ホイール	軽合金	マルケジーニ製鍛造アルミホイール
フロント・フェンダー・カラー	ドゥカティ・レッド	ブラック
乾燥重量	175 kg	174 kg
車両重量	198 kg	195 kg



1 マルケジーニ製鍛造ホイール

2 レーシングスタイル・ハンドグリップ



3 オーリンズ製サスペンション、オーリンズ製Smart EC 2.0制御システム



4 オーリンズ製 43mm径 NIX30フォーク

# PANIGALE V4

ドゥカティ・レッド



# PANIGALE V4S

ドゥカティ・レッド



# PANIGALE V4 SP

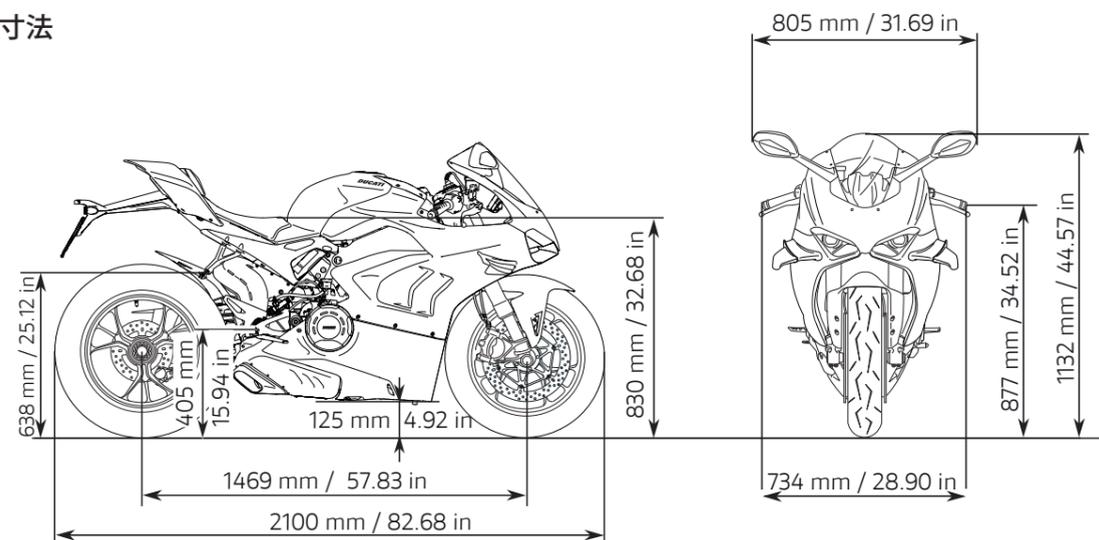
「ウィンターテスト」カラー



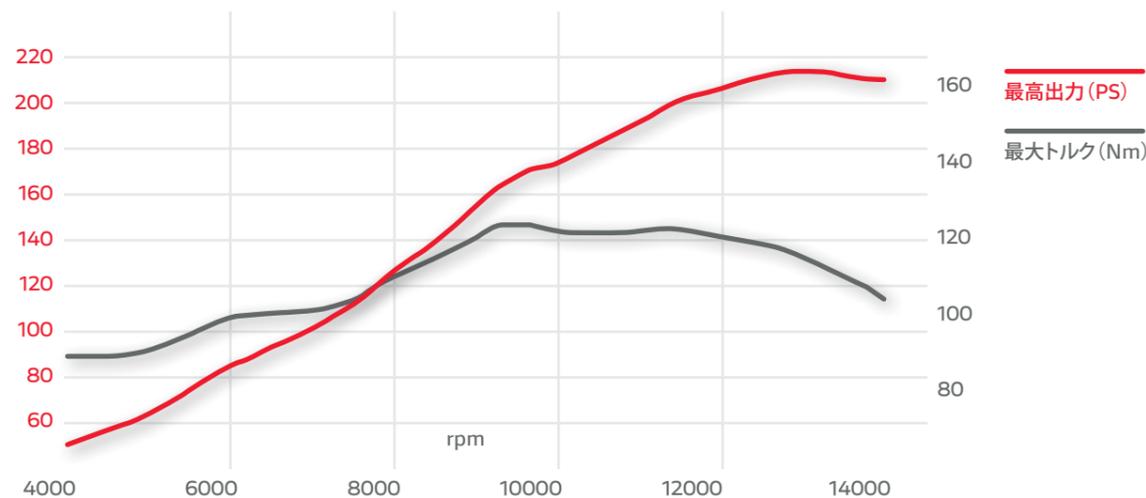
写真は、サーキット専用のドゥカティ・パフォーマンス製パーツ(公道走行不可)を装着しています。

# PANIGALE V4 SP

## 寸法



## パワーとトルク



エンジン	
エンジン	デスモセディチ・ストラダーレ90° V4、カウンター・ローテティング・クランクシャフト 4デスモドロミック・タイミング 4バルブ 水冷
排気量	1,103 cc
ボア x ストローク	81 x 53.5 mm
圧縮比	14.0:1
最高出力*	157.5 kW (214 ps) @ 13,000 rpm
最大トルク*	124 Nm (12.6 kgm) @ 9,500 rpm
燃料供給装置	電子制御燃料噴射システム ツイン・インジェクター フルライド・バイ・ワイヤ 楕円スロットルボディ 可変長インテークシステム
エグゾースト	4-2-1-2システム 触媒コンバーターX2 O2センサーX4
トランスミッション	
ギアボックス	6速、ドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ/ダウンEVO 2
1次減速比	ストレートカットギア 減速比 1.80:1
減速比	1速2.714 2速2.118 3速1.737 4速1.524 5速1.364 6速1.250
最終減速	チェーン 520: フロント・スプロケット16T リア・スプロケット41T
クラッチ	油圧制御式スリッパ乾式クラッチ セルフ・ブリーディング・マスター・シリンダー

シャシ	
フレーム	剛性を最適化したアルミニウム合金製“フロント・フレーム”
フロントサスペンション	オーリンズ製 43mm径 TiNコート NIX30 フルアジャスタブル 倒立フォーク、伸び側/縮み側の減衰力を電子制御、オーリンズ製Smart EC 2.0イベントベース・モード付
フロントホイール	5スプリット・スポーク、カーボンファイバー製 3.50" x 17"
フロントタイヤ	120/70 ZR17 ピレリ製ディアブロ・スーパーコルサSP
リアサスペンション	オーリンズ製TTX36 フルアジャスタブル・ショック、伸び側/縮み側の減衰力を電子制御、オーリンズ製Smart EC 2.0イベントベース・モード付アルミニウム製片持ち式スイングアーム
リアホイール	5スプリット・スポーク、カーボンファイバー製 6.00" x 17"
リアタイヤ	200/60 ZR17 ピレリ製ディアブロ・スーパーコルサSP
ホイールトラベル (フロント/リア)	120 mm - 130 mm
フロントブレーキ	ブレンボ製 Stylema®R 4ピストンラジアルマウント・モノブロックキャリパー、330mm径セミフローティング・ダブルディスク、ボッシュ製コーナリングABS EVOユニット、ブレンボ製セルフ・ブリーディングMCS 19.21 マスター・シリンダー
リアブレーキ	245mm径ディスク、2ピストン・キャリパー、コーナリングABS EVO
メーターパネル	最新世代5インチ TFTカラー・デジタル・ディスプレイ

諸元、重量	
乾燥重量	173 kg
車両重量**	194 kg
シート高	835 mm
ホイールベース	1,469 mm
キャスト角	24.5°
トレール	100 mm
燃料タンク容量	16リットル
乗車定員数	シングルシート仕様
安全装備	
ライディング・モード、パワー・モード、コーナリングABS EVO、ドゥカティ・トラクション・コントロール (DTC) EVO 3、ドゥカティ・ウィリー・コントロール (DWC) EVO、ドゥカティ・スライド・コントロール (DSC)、エンジン・ブレーキ・コントロール (EBC) EVO、オート・タイヤ・キャリブレーション	
標準装備	
ドゥカティ・パワー・ローンチ (DPL)、ドゥカティ・クイック・シフト (DQS) アップ/ダウン EVO 2、デイトタイム・ランニング・ライト (DRL) 付きフルLED ヘッドライト、オーリンズ製サスペンションおよびステアリング・ダンパー付きドゥカティ・エレクトロニック・サスペンション (DES) EVO、コントロールユニット・レベル変更用ボタンスイッチ、リチウムイオン・バッテリー、ウインカー・オートキャンセル、レーシングスタイル・ハンドルグリップ、チェーンガード、カーボンファイバー製ホイール、カーボンファイバー製フロント・フェンダー、カーボンファイバー製ウイング、カーボンファイバー製ヒールガード付きアルミニウム製調整可能ライダー・フットペグ、シリアル番号が刻印されたビレット・アルミニウム製ステアリング・ステム	

追加装備	
アルミニウム削り出しミラーホルム・ブラインド・キャップ***、ライセンスプレート・マウント取り外しプラグ***、カーボンファイバー製クラッチカバー***、GPSモジュール付きドゥカティ・データ・アナライザー+ (DDA+)	
オプション	
ドゥカティ・マルチメディア・システム (DMS)、グリップヒーター	
ワランティ	
ワランティ	24カ月距離無制限
メンテナンス	
メンテナンス・インターバル	12,000 km /12ヶ月
バルブクリアランス点検・調整	24,000 km
エミッション & 燃料消費量*	
規制	ユーロ5
CO <sub>2</sub> 排出量	175 g/km
燃料消費量	7.6 l/100km



初回のデスモ・サービスまたは必要に応じたバルブクリアランス点検と調整までの距離を表示。

\* 記載されている出力/トルクデータは、ホモロゲーション規則に従い、静的テストベンチを使用して測定された値であり、日本の認証申請時に提出した値と同様です。

\*\* 車両重量とは、動作に必要なすべての液体類、標準装備品を装備し、燃料タンクを90%満たした状態をいいます (EU規則No.168/2013)。

\*\*\*本製品は、サーキット走行に使用するレース車両専用に設計されています。公道で本製品を使用することは、法律で禁止されています。



## アクセサリ

チタニウム製コンプリート・エグゾースト・システム  
(公道走行不可)





1 マグネシウム製ホイール

2 カーボンファイバー製ヒールガード。アルミニウム製調整可能ライダー・フットペグ

3 乾式クラッチ・キット。乾式クラッチカバー

4 カーボンファイバー製タンクカバー。ビレット・アルミニウム製タンクキャップ

5 カーボンファイバー製チェーンガード

6 カーボンファイバー製ジェネレーター・カバー・プロテクター



1 テクニカル・ファブリック製レーシング・シート



2 カーボンファイバー製フロント・フェンダー



3 ブレーキレバー・プロテクション



4 カーボンファイバー&チタン製スイングアーム・カバー

アクセサリ・ラインナップ、技術仕様、取扱方法の詳細に関しては、ドゥカティジャパンネットワーク店にお問い合わせいただくか、WEBサイト (ducati.com) のアクセサリ・セクションを参照してください。



1 パニガーレV4タイヤ ウォーマーセット (日本未導入品) **JPN**

アクセサリ・ラインナップ、技術仕様、取扱方法の詳細に関しては、ドゥカティジャパンネットワーク店にお問い合わせいただくか、WEBサイト (ducati.com) のアクセサリ・セクションを参照してください。

 本製品は、サーキット走行に使用するレース車両専用設計されています。公道で本製品を使用することは、法律で禁止されています。

# アパレル

Ducati Corse C5  
レーシング・スーツ

Ducati Corse V5  
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse V5 Air  
レーシング・ブーツ

Ducati Corse C5  
レザー・グローブ

Ducati Corse Speed 2  
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse |D |air® K1  
エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ



Ducati Apparel Collection designed by *Drudi Performance*





Ducati Corse Carbon2  
フルフェイス・ヘルメット

Race  
チェア

Ducati Corse Speed 2  
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse |D |air® C2  
エアバッグ・システム搭載レーシング・  
スーツ

Ducati Corse Speed 2  
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse C5  
レーシング・スーツ

Ducati Corse V5  
フルフェイス・ヘルメット



Race  
チェア

Ducati Corse Speed 2  
フルフェイス・ヘルメット

Ducati Corse C4  
レーシング・スーツ

# Ducati SuMisura

Ducati SuMisuraは、熱狂的なドゥカティスタのために特別に用意されたプロジェクトで、ライダーの体型にフィットしたレーシング・スーツをカスタマイズすることができます。これにより、お客様専用のレーシング・スーツを、高度に専門化されたラインで製作することが可能です。ウェブサイト ([ducatiumisura.com](http://ducatiumisura.com)) のコンフィギュレーターを使用して、お客様に最適なSuMisuraスーツをデザインしてください。

## Ducati Corse |D |air® C2

エアバッグ・システム搭載レーシング・スーツ

## Ducati Corse Speed 2

フルフェイス・ヘルメット

## Ducati Corse V5 Air

レーシング・ブーツ

## Ducati Corse C5

レーシング・スーツ

## Ducati Corse V5

フルフェイス・ヘルメット

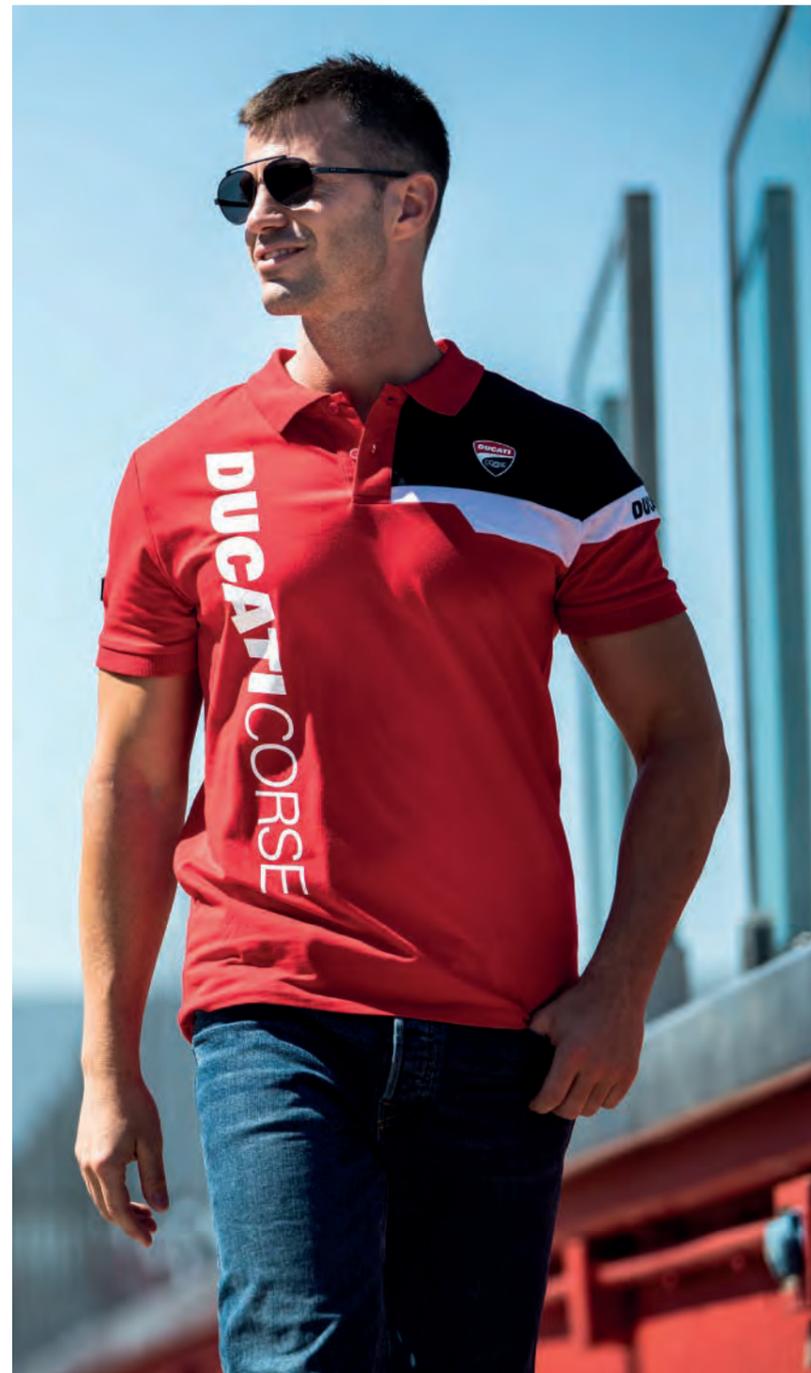
## Ducati Corse K1

レーシング・スーツ

## Speed Evo

フルフェイス・ヘルメット





DC Track  
半袖ポロシャツ

Racing Spirit  
キャップ

DC Track  
キャップ

Ducati Corse  
Sketch  
Tシャツ

DC Track  
Tシャツ

Acapulco  
サングラス

V4 Eyes  
Tシャツ

DC Track  
半袖ポロシャツ

DC Tonal  
Tシャツ

Racing Spirit  
Tシャツ

DC Track  
スウェットシャツ

アパレル・コレクションに関する詳しい情報については、[www.ducati.co.jp](http://www.ducati.co.jp)をご覧くださいか、または最寄りのドゥカティジャパンネットワーク店までお問合せください。

## 重要マーク



本製品は、クローズド・サーキットを走行するレース用バイク専用に設計されています。公道で本製品を使用することは、法律で禁止されています。



本製品は、公道で使用するための型式認証を受けていません。



本製品は、公道で使用するための型式認証を受けています。



競技専用。このシンボルマークが付いた製品は、競技用車両にのみ使用することができます。本製品を装着したモーターサイクルで、競技用コース以外を走行することは、法律で禁止されています。制約に関する詳細は、各競技用コースにお問い合わせください。本製品を装着したモーターサイクルで、公道を走行することは禁止されています。



本アクセサリは、日本市場では採用/販売されていません。



欧州標準2005/30/ECに準拠した型式認証済みサイレンサー。

**A** アルマイト

**M** マット

**F** ティンテッド

**T** クリア

レッド

ブラック

シルバー



ducati.com

モーターサイクルのライディングを心ゆくまで楽しんでいただくため、ドゥカティは、ライダーに最大限の安全性を提供することに全力を注いでいます。ドゥカティは、乗りやすさと高い信頼性を追求し、ライディングがさらに楽しいものになるよう最高のアクティブ・セーフティを確保する装備を搭載しています。テクニカルウェアは、常に最先端の素材を採用し、十分な保護性能と高い視認性を確保します。モーターサイクリストの安全を守るのがドゥカティの使命です。詳しい情報につきましては、WEBサイト (www.ducati.com) の安全に関するセクションをご覧ください。

警告:本カタログに掲載されている写真および技術情報は、試作品のものである場合があります。生産段階で変更される場合があります。これらは、例示および参考のために掲載されているものであり、Ducati Motor Holding S.p.A. - 単独株主企業 Audi AG の管理運営会社 (以下、「ドゥカティ」) を拘束するものではありません。ドゥカティは、翻訳の誤りに関して、いかなる責任も負いません。本カタログは、世界各国で配布されるため、各国の法規制によっては、一部の製品は販売されていないか、装備の内容が異なる場合があります。国によっては、お取り扱いしていないカラーやバージョンがございます。ドゥカティは、事前の予告なしにあらゆる製品に変更および改良を加える権利を保有し、それらの導入に先立って販売された製品に同様の変更および改良を施す義務を一切負いません。製品の詳しい仕様は、各製品のオーナーズマニュアルに記載されています。掲載されている製品は最終バージョンではなく、事前の予告なしにドゥカティの裁量で変更される場合があります。本カタログに掲載されている写真は、管理された道路条件でプロのライダーのみを写しています。本人や他の通行人を危険に巻き込むおそれがありますので、プロライダーによるライディングのまねをしないでください。本カタログは、本書内のブランド、ロゴ、テキスト、イメージ、グラフィック、目次を含め、ドゥカティの知的財産権を構成するものであり、ドゥカティは複製の権利を保有しています。事前にドゥカティの書面による許可を得ずに、カタログやその内容の全部または一部の複製、変更、インターネット上での公開を含むその他の使用は禁止されています。

実際の燃費は、ライディングスタイル、メンテナンスの状態、天候、路面の状況、タイヤ空気圧、積載量、ライダーやパッセンジャーの体重、アクセサリなど(ただし、これらに限定されません)、多くの要素によって変化します。

モーターサイクルの乾燥重量に、バッテリー、油脂類、冷却水(水冷モデルの場合)の重量は含まれていません。車両重量値は、バイクの動作に必要な油脂類と冷却水、燃料タンクが90%まで満たされた状態を含む合計の車両重量 (EC基準168/2013に準拠) です。詳細はドゥカティ公式ウェブサイト (www.ducati.com) を参照してください。2021年5月



Developed with 

Technical partner 

Developed with 

Technical partner 