



DUCATI HYPERMOTARD 950

Più sportiva, più adrenalinica, più facile da guidare. L'Hypermotard, la fun bike Ducati per eccellenza, si rinnova completamente grazie a un'estetica che si ispira maggiormente al mondo dei supermotard da competizione, a un'ergonomia rivista per garantire ancora più divertimento nella guida e ad un nuovo equipaggiamento ciclistico ed elettronico di primissimo livello.

Per offrire il massimo divertimento e controllo nella guida è stata rivista la posizione di guida. La nuova Hypermotard 950 vanta infatti un nuovo manubrio più aperto, fianchi più stretti e una nuova sella che migliora i movimenti durante la guida e permette di appoggiare meglio i piedi a terra grazie all'arco del cavallo ridotto di ben 53 mm.

Il family-feeling con i modelli che l'hanno preceduto è evidente nella vista frontale dominata dal becco sormontato dal compatto proiettore con Daytime Running Light (DRL) che rende l'Hypermotard 950 ben riconoscibile anche di giorno.

L'aggressivo design della nuova Hypermotard 950 ruota intorno ai doppi scarichi sotto sella e alle ridotte sovrastrutture che lasciano in bella vista la meccanica, compreso il telaietto posteriore in traliccio che comunica leggerezza ed essenzialità. L'Hypermotard 950 non è solo più compatta alla vista ma è anche più leggera di 4Kg (di cui 1,5 kg di motore) rispetto al modello precedente. Questo risultato è stato ottenuto grazie ad un nuovo telaio con tubi a sezione differenziata, nuovi cerchi, dischi freno con flange in alluminio, alla leggera forcella Marzocchi con foderi e steli in alluminio e all'attento studio di ogni particolare.

La nuova Hypermotard 950 è spinta dal rinnovato bicilindrico Testastretta 11° 937 cm³, più potente, più corposo nell'erogazione e con una nuova elettronica di gestione che offre una superiore fluidità di marcia. Con i suoi 114 CV a 9.000 giri/minuto e una coppia di 9,8 kgm, di cui più dell'80% disponibili già a 3.000 giri è il motore perfetto per offrire il massimo del divertimento sia nella guida sportiva in pista o sulle strade ricche di curve sia in quella di tutti i giorni sui tratti urbani.

Queste prestazioni esuberanti sono tenute sotto controllo da una elettronica moderna e raffinata basata sull'impiego della Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU) di Bosch in grado di rilevare istantaneamente angolo di rollio, di imbardata e di beccheggio della moto nello spazio. Il pacchetto elettronico della Hypermotard 950 comprende l'ABS Cornering Bosch con funzione Slide by Brake (nel settaggio 1), il Ducati Traction Control Evo (DTC EVO), il Ducati Wheelie Control (DWC) EVO e il Ducati Quick Shift (DQS) Up and Down EVO (di serie sulla versione 950 SP e disponibile come accessorio sulla 950).

Il ponte di comando è composto da un elegante manubrio in alluminio a sezione variabile a cui sono applicate pompe radiali con serbatoio separato dell'olio per il freno anteriore e per la frizione idraulica, che sostituisce la precedente a cavo; la strumentazione con display TFT a colori ha design ed interfaccia, ispirati a quello della Panigale V4.



Per chi non si accontenta e vuole una moto ancora più performante è disponibile la Hypermotard 950 SP. Caratterizzata dal look ancora più sportivo grazie alla grafica dedicata, la versione SP è dotata di sella piatta, sospensioni Öhlins a corsa maggiorata (+15 mm all'anteriore e +25 mm al posteriore), che garantiscono un maggiore angolo di piega (+3°), cerchi forgiati Marchesini e Ducati Quick Shift (DQS) Up and Down EVO.

L'Hypermotard 950 è predisposta per Ducati Multimedia System (DMS), che consente di connettere la moto con smartphone e di gestirne le funzionalità multimediali più importanti (ricezione telefonate, notifica sms, ascolto musica) attraverso i pulsanti al manubrio e visualizzandone le informazioni sul cruscotto.



Gamma Hypermotard 950

Hypermotard 950

Colore

- o Ducati Red con telaio rosso e cerchi ruota neri

Principali dotazioni di serie:

- o Motore Ducati Testastretta 11° da 937 cm³
- o Doppio silenziatore sottosella
- o Telaio a traliccio con tubi a sezione differenziata
- o Telaietto posteriore a traliccio
- o Pedane passeggero rimovibili
- o Forcella Marzocchi con foderi e steli in alluminio da 45 mm di diametro completamente regolabile, con escursione ruota di 170 mm
- o Ammortizzatore Sachs regolabile, con escursione ruota di 150 mm
- o Cerchi fusi in alluminio con 3 razze a Y
- o Gomme Pirelli Diablo Rosso III
- o Manubrio in alluminio a sezione variabile
- o Freno e frizione idraulica con pompe radiali e serbatoi olio separati
- o Strumentazione TFT a colori
- o Pacchetto elettronico di ultima generazione con Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU) comprendente: ABS Cornering Bosch EVO con funzione Slide by Brake (nel settaggio 1); Ducati Traction Control EVO (DTC EVO); Ducati Wheelie Control EVO (DWC EVO)
- o Riding Mode (Sport, Touring e Urban)
- o Proiettore con Daytime Running Light (DRL)
- o Freccie posteriori e freccie anteriori integrate nel paramano a LED (che si spengono automaticamente dopo le svolte)
- o Predisposizione per: antifurto, Ducati Quick Shift (DQS) up/down, Manopole riscaldate, Ducati Multimedia System (DMS)
- o Capacità serbatoio 14,5 Lt
- o Arco cavallo 1.940 mm (-53 mm Vs modello precedente)
- o Altezza sella 870 mm
- o Angolo di piega 44°
- o Peso in ordine di marcia 200 kg (-4 kg Vs modello precedente)



Hypermotard 950 SP

Colore

- Livrea SP con telaio rosso e cerchi ruota neri

Principali dotazioni di serie - come Hypermotard 950 ad eccezione di:

- Forcella Öhlins da 48 mm di diametro completamente regolabile, con escursione ruota di 185 mm
- Ammortizzatore Öhlins completamente regolabile, con escursione ruota di 175 mm
- Cerchi Marchesini forgiati con 3 razze a Y
- Ducati Quick Shift (DQS) Up and Down EVO
- Sella piatta
- Componenti in carbonio: parafango anteriore, cartelle copri cinghie
- Gomme Pirelli Diablo Supercorsa SP
- Arco cavallo 1.980 mm (-53 mm Vs modello precedente)
- Altezza sella 890 mm
- Angolo di piega 47°
- Peso in ordine di marcia 198 kg (-3 kg Vs modello precedente)



Design

La terza generazione Hypermotard torna alle origini ispirandosi direttamente al primo Hypermotard 1100 e al DNA dei Supermotard da corsa.

Il nuovo Hypermotard combina perfettamente i tratti distintivi dell'Hypermotard 1100 come essenzialità, aggressività, leggerezza visiva e immagine da "fun-bike" con l'innovazione e la tecnologia delle Ducati di ultima generazione.

Il doppio scarico alto, le sovrastrutture in plastica ridotte al minimo, il profilo sella rettilineo, le proporzioni slanciate e snelle della moto danno un richiamo forte ai supermotard racing, dando già da fermo, una sensazione di guida agile e adrenalinica.

Le nuove linee mostrando una sensazione di generale leggerezza ed essenzialità delle forme che contribuisce a creare un carattere adrenalinico destinato ad esaltare i piloti più estremi.

La sella alta da terra, il volume del serbatoio da 14,5 litri dai volumi spinti in avanti creano un'immagine complessiva strettamente connessa al mondo dei motard da competizione.

Il suo look aggressivo fatto di forme e superfici tese e pulite è accentuato dai doppi silenziatori sotto la coda, dalle ridotte sovrastrutture e dall'iconica vista frontale dominata dal becco acuminato che integra il proiettore singolo dal profilo che rimanda ad una tabella portanumero. L'aspetto distintivo della luce diurna DRL conferisce al frontale un aspetto tecnologico e moderno.

Ergonomia

Grande attenzione è stata posta nel ridefinire la posizione in sella per assicurare al pilota il pieno controllo del mezzo e la massima reattività in ogni condizione di guida. Il telaio posteriore ha una forma particolarmente rastremata nella zona di unione con il telaio principale che ha consentito di realizzare una sella stretta sui fianchi con un arco cavallo ridotto di -53 mm rispetto il modello precedente. Questo si traduce, a parità di altezza nominale della sella, nella maggiore facilità per il pilota di toccare terra con entrambi i piedi.

La sella della nuova Hypermotard 950 è piatta ed estesa, con un leggero rialzo nella zona passeggero per offrire più comfort, mentre quella della versione SP è piatta in stile motard per migliorare ulteriormente i movimenti longitudinali durante le fasi di guida. Sempre nell'ottica della massima controllabilità la posizione in sella è ancora più dominante per via delle estremità del manubrio più aperte di 7°.

Motore Testastretta 11°

La famiglia Hypermotard 950 monta l'evoluzione del bicilindrico Ducati Testastretta 11° da 937 cm³. Questo bicilindrico è stato profondamente rivisto (e alleggerito di 1,5 kg) e vanta 4 cavalli in più del precedente, raggiungendo i 114 CV a 9.000 giri/minuto e una coppia dalla curva piatta il cui picco è pari a 9,8 Kgm a 7.250 giri/minuto. Sull'Hypermotard 950 l'80% della coppia è già disponibile a 3.000 giri/minuto mentre tra i 5 e i 9.000 giri/minuto si dispone sempre dell'88%.



Queste performance sono state raggiunte grazie a nuovi pistoni con un rapporto di compressione pari a 13,3:1 (contro i 12,6:1 della versione precedente), al nuovo profilo delle camme di scarico e a un nuovo impianto di scarico con i silenziatori posizionati sotto la sella. Il Testastretta 11° è alimentato da un nuovo corpo farfallato da 53 mm di diametro, ed è gestito da una nuova centralina di controllo motore e un nuovo comando del gas Ride-by-Wire. Il bicilindrico dell'Hypermotard 950 ed SP vanta inoltre nuovi e più leggeri coperchi frizione ed alternatore, un nuovo tamburo del cambio alleggerito, tendicinghia in alluminio anziché in acciaio e coperchi teste in magnesio.

Il motore è dotato di una frizione a bagno d'olio con sistema di asservimento e antisaltellamento, azionabile con un ridotto sforzo alla leva grazie al nuovo comando idraulico. Il bicilindrico Ducati Testastretta 11° 937 cm³ ha elevati intervalli di manutenzione: il cambio olio è previsto ogni 15:000 km mentre il Desmo Service ogni 30.000 km.

Telaio

La famiglia Hypermotard 950 è dotata di un nuovo telaio a traliccio d'acciaio con tubi a sezione differenziata che ha permesso il risparmio di un chilo rispetto al modello precedente. I 25° di inclinazione del canotto di sterzo, 104 mm di avancorsa e 30 mm offset consentono un controllo stabile e sicuro senza compromettere l'agilità tipica di questa moto. Il telaio è collegato al telaietto posteriore, anch'esso a traliccio in tubi di acciaio, ispirato a quello della prima Hypermotard. Un ampio angolo di sterzata pari a 70° consente grande maneggevolezza, mentre l'interasse è di 1.493 mm (1.498 mm per la versione SP) per massimizzare la stabilità alle alte velocità. Il serbatoio carburante ha la capacità di 14,5 litri e garantisce un'ottima autonomia globale dell'Hypermotard 950 senza intaccare la linea essenziale e sinuosa. Il forcellone dell'Hypermotard 950 è di tipo monobraccio in alluminio.

Strumentazione

La strumentazione della famiglia Hypermotard 950 prevede un display TFT da 4,3". La grafica e l'interfaccia, ispirate a quella della Panigale V4, rendono facile la navigazione del menù, la regolazione dei settaggi e più immediata l'identificazione del Riding Mode selezionato. L'interfaccia di regolazione dei Riding Mode visualizza immediatamente e in maniera chiara come si sta intervenendo sui settaggi grazie a dei disegni esplicativi del sistema sul quale si sta intervenendo e ad una scala graduata che indica se la modifica è più orientata alla performance o alla sicurezza/stabilità del veicolo.

Fari e indicatori

Il gruppo ottico, di concezione estremamente leggera e compatta, utilizza un proiettore dotato di Daytime Running Light (DRL) e garantisce grande visibilità anche durante il giorno. Al posteriore, invece, una striscia di LED funge sia da faro posteriore che da luce stop. Gli indicatori di direzione anteriori LED si integrano nei paramani, preservando le linee pulite dell'Hypermotard 950 e si spengono automaticamente dopo le svolte.



Comandi

Il sistema Ride-by-Wire delle Hypermotard 950 comprende un compatto comando acceleratore elettronico che si abbina al design dei blocchetti a manubrio. Le leve di freno e frizione sono regolabili nella distanza dal manubrio. Le pedane del passeggero possono essere rimosse mentre la sella integra il cinghietto per il passeggero che può essere nascosto quando non utilizzato. L'Hypermotard 950 è anche dotata di presa USB, posizionata sotto la sella.

Sospensioni

L'Hypermotard 950 è dotata di una nuova forcella Marzocchi con foderi e steli in alluminio da 45 mm di diametro completamente regolabile, con escursione ruota di 170 mm che ha permesso un risparmio di peso di 500 grammi rispetto all'unità che equipaggiava la precedente versione. Al posteriore, la 950, vanta invece un ammortizzatore Sachs regolabile, con escursione ruota di 150 mm. L'Hypermotard 950 SP monta invece una forcella Öhlins da 48 mm di diametro completamente regolabile, con escursione ruota di 185 mm e un ammortizzatore Öhlins completamente regolabile, con escursione ruota di 175 mm.

Freni

L'impianto anteriore è caratterizzato da una coppia di pinze radiali monoblocco M4.32 Brembo a 4 pistoncini, azionate dalla pompa freno radiale con leva regolabile in 5 posizioni. All'anteriore, i dischi sono da 320 mm di diametro con flange in alluminio (che hanno permesso un risparmio totale di 600 grammi), mentre al posteriore troviamo un singolo disco da 245 mm di diametro su cui lavora un'unica pinza Brembo. Questa componentistica assicura prestazioni frenanti di riferimento assoluto per il settore, da sempre elemento distintivo di ogni Ducati.

Ruote e pneumatici

L'Hypermotard 950 è equipaggiata con cerchi in alluminio con 3 razze a Y con sezione da 3,5" davanti e 5,5" dietro e monta pneumatici Pirelli Diablo Rosso III con misure 120/70 ZR17 all'anteriore e 180/55/55 ZR17 al posteriore. Queste nuove ruote hanno permesso di risparmiare 800 grammi rispetto a quelle montate sul modello precedente. L'Hypermotard 950 SP monta invece leggeri cerchi Marchesini forgiati con 3 razze a Y con sezione da 3,5" davanti e 5,5" dietro e l'ultima evoluzione delle sportive gomme Pirelli Diablo Supercorsa SP nelle misure 120/70 ZR7 all'anteriore e 180/55 ZR177 al posteriore.



Elettronica

La Hypermotard 950 è equipaggiata con un'elettronica moderna e sofisticata basata sull'impiego della piattaforma inerziale a 6 assi di Bosch in grado di rilevare istantaneamente angolo di rollio, di imbardata e di beccheggio della moto nello spazio.

Il pacchetto elettronico della Hypermotard 950 è costituito da:

- ABS Cornering Bosch EVO (con funzione Slide by Brake) e Ducati Traction Control (DTC) EVO, che insieme compongono il Ducati Safety Pack (DSP)
- Ducati Wheelie Control (DWC) EVO
- Ducati Quick Shift (DQS) up/down EVO, di serie sulla versione 950 SP e disponibile come accessorio sulla 950

I parametri di funzionamento di ciascun controllo sono associati di default ai tre settaggi elettronici, Riding Mode, di cui la Hypermotard 950 è dotata. Al pilota è data la possibilità di personalizzare i propri stili di guida e di ripristinare i parametri impostati da Ducati.

Settaggi elettronici - Riding Mode

Il Riding Mode Sport, indicato per una guida sportiva sulle strade tutte curve o in pista sfrutta tutti i 114 CV del bicilindrico Ducati associati al settaggio dell'elettronica orientato alle performance. Il DTC è infatti settato sul livello 3, il DWC sul livello 3 e l'ABS sul livello 2.

Il Riding Mode Touring è ideale per i trasferimenti cittadini e fuoripista e per chi predilige una guida pulita e fluida. Sfrutta i 114 CV del bicilindrico Ducati erogati più dolcemente e associati a settaggi elettronica più orientati verso la sicurezza. Ecco perché il DTC è settato sul livello 4, il DWC sul livello 5 e l'ABS sul livello 3.

Il Riding Mode Urban è pensato per l'utilizzo quotidiano nei centri cittadini e quando le condizioni di aderenza sono limitate, come ad esempio in caso di pioggia. Ecco perché il bicilindrico Testastretta è limitato a 75 CV mentre i settaggi elettronici sono tutti orientati alla massima sicurezza. Il DTC è infatti settato sul livello 6, il DWC sul livello 6 e l'ABS sul livello 3.

ABS Cornering Bosch EVO

Per garantire elevate performance in frenata, unite a elevatissimo livello di sicurezza, l'Hypermotard 950 è dotata di sistema ABS Cornering Bosch EVO settabile su tre livelli.

Il livello 3 è indicato per l'uso quotidiano su strada o per condizioni a basso grip. Garantisce una frenata sicura e stabile in ogni condizione, tenendo sempre sotto controllo il sollevamento della ruota posteriore nelle decelerazioni più accentuate.

Il livello 2 gestisce sempre sia l'impianto frenante anteriore sia quello posteriore ma permette frenate più sportive con un controllo del lift up più limitato. Questo livello permette di avere un elevato livello di sicurezza in frenata anche sul bagnato.



Il livello 1, garantisce un intervento sportivo del sistema Cornering all'anteriore mentre al posteriore attiva la funzione Slide by Brake che consente di derapare in ingresso di curva utilizzando il freno posteriore in sicurezza, per avere una guida in stile motard. Nel livello 1 viene azzerato l'intervento anti lift up del posteriore. Il livello 1, per via del suo profilo specialistico, non è associato di default a nessun RM, ma è lasciata al pilota la possibilità di selezionarlo entrando nel menu ABS.

Ducati Traction Control (DTC) EVO

Il DTC EVO, che equipaggia l'Hypermotard 950, è basato su un algoritmo che rende gli interventi precisi e veloci. Il DTC EVO si interfaccia con l'Inertial Measurement Unit (IMU) Bosch, misurando in ogni momento l'angolo di piega della moto ed utilizzandolo per giudicare in modo più accurato l'intervento necessario per garantire lo slittamento ideale della gomma posteriore (in base al livello di DTC EVO inserito).

Ducati Wheelie Control (DWC) EVO

L'Hypermotard 950 è equipaggiata con l'ultima versione del Ducati Wheelie Control EVO (DWC EVO). Questo sistema, utilizzando le informazioni dell'IMU 6D Bosch controlla l'impennata e consente di ottenere la massima prestazione in accelerazione con facilità e sicurezza. Il DWC EVO rileva più accuratamente la presenza e l'entità delle impennate ed interviene per controllarle con un maggiore livello di precisione, così da assecondare in modo ancora più puntuale le richieste del pilota.

Ducati Quick Shift up/down (DQS) EVO

Il DQS EVO con funzione up/down, messo a punto come accessorio per l'Hypermotard 950 (di serie per la versione SP) sfrutta le informazioni sull'angolo di piega per massimizzare la stabilità della moto durante la fase di cambio marcia in curva. Il DQS EVO oltre a minimizzare i tempi di cambiata, permette di scalare senza l'utilizzo della frizione garantendo staccate ancora più efficaci. Il sistema agisce in modo distinto per cambiata e scalata, integrando l'azione su anticipo accensione ed iniezione già presenti sul sistema upshift con l'apertura controllata della valvola a farfalla per il funzionamento in downshift, grazie alla gestione del sistema full Ride-by-Wire.

Ducati Multimedia System (DMS)

L'Hypermotard 950 è predisposta per il Ducati Multimedia System (DMS), mediante il quale è possibile accettare le chiamate in entrata, selezionare e ascoltare un brano musicale e ricevere notifiche SMS con l'ausilio della tecnologia Bluetooth.

Salendo sulla moto, lo smartphone si connette automaticamente alla moto stessa tramite il modulo Bluetooth (disponibile come accessorio su tutta la gamma), consentendo così al pilota di gestire le principali funzioni multimediali. Sul display TFT vengono visualizzati la traccia del brano in ascolto, l'icona che indica la ricezione di nuovi SMS o il nome del chiamante. L'audio della chiamata e la musica vengono trasmessi agli auricolari del casco pilota. Il DMS è disponibile per tutta la gamma Hypermotard 950 come accessorio.