



## DUCATI DIAVEL 1260

Anticonvenzionale, unico, assolutamente inconfondibile. Fin dal momento del suo lancio, a EICMA 2010, il Diavel ha stupito per la personalità, per il design e per il comportamento stradale da sport naked forte di un motore da sportiva purosangue.

Il Diavel 1260, la seconda generazione di questa moto così speciale, rimanendo fedele allo spirito originale, ne riprende gli elementi stilistici fondamentali e li reinterpreta in chiave contemporanea.

Adesso il Diavel è più aggressivo nelle forme, più performante, divertente da guidare nel misto e anche più confortevole, sia per il pilota che per il passeggero. L'anima da sport naked viene amplificata grazie al motore Testastretta DVT 1262, che permette accelerazioni brucianti e al tempo stesso offre una regolarità ai bassi regimi ideale per un uso quotidiano oppure turistico della moto. La ciclistica aggiornata rende il Diavel 1260 più efficace nel misto, mentre la dotazione tecnica ed elettronica di alto livello permette frenate da supersportiva in grande sicurezza grazie all'ABS Cornering Bosch e una facile gestione delle performance del motore. Il tutto sempre con un elevato livello di comfort sia per il pilota che per il passeggero grazie, in primis, alla posizione di guida con il busto rialzato e alla grande sella generosamente imbottita.

Il Diavel 1260 è disponibile anche nella più sportiva versione S, che monta, tra l'altro, sospensioni Öhlins completamente regolabili all'anteriore e al posteriore, ruote dedicate e un impianto frenante ancora più performante.

Il cuore del nuovo Diavel 1260 è il Ducati Testastretta DVT da 1262 cm<sup>3</sup> con variatore di fase, già apprezzato sulla XDiavel, rivisto per esaltarne le performance e dotato di trasmissione finale a catena. Questo motore è caratterizzato da una vista laterale pulita ed elegante con finiture di pregio che lo fanno diventare il cuore della moto anche dal punto di vista stilistico. Il bicilindrico del Diavel 1260 è in grado di erogare 159 CV (117 kW) a 9.500 giri/minuto\* e 129 Nm (13,1 kgm) a 7.500 giri/minuto con una curva di coppia piatta sin dai regimi medio-bassi, che garantisce una risposta vigorosa del motore in ogni momento. Grazie al variatore di fase che agisce in maniera continua sia sull'albero a camme di aspirazione che su quello di scarico, il motore eroga sempre la potenza nella maniera più adeguata alle condizioni di utilizzo: estremamente dolce ai bassi regimi, aggressiva e sportiva agli alti.

Inoltre la versione S monta, di serie, il Ducati Quick Shift up & down Evo (DQS) per la cambiata senza utilizzo della frizione.

La posizione di guida, l'ergonomia da "power cruiser", così amata dai Diavelisti della prima generazione, è rimasta invariata ma ciò che cambia è la ciclistica. Il nuovo Diavel vanta un nuovo telaio a traliccio in tubi d'acciaio bene in vista accoppiato a un forcellone in alluminio con misure studiate per dare alla moto una sorprendente agilità tra le curve, grande feeling e facilità di guida. Lo pneumatico posteriore da 240 mm di larghezza per 17 pollici di diametro, da sempre



elemento chiave del Diavel, permette, grazie alla nuova ciclistica, elevati livelli di maneggevolezza e angoli di piega, ma anche un ottimo livello di comfort.

L'elettronica sofisticata garantisce sia performance di alto livello che massima sicurezza. La Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU) di Bosch è in grado di rilevare istantaneamente velocità e accelerazione della moto nello spazio e permette il funzionamento di molti dei dispositivi di controllo di cui è dotato il Diavel 1260. Il pacchetto elettronico comprende ABS Cornering Evo Bosch, Ducati Traction Control Evo (DTC), Ducati Wheelie Control Evo (DWC), Ducati Power Launch Evo (DPL) e Cruise Control.

Il Diavel 1260 è in vendita nel colore Sandstone Grey con telaio nero mentre il Diavel S è disponibile in due colorazioni: Thrilling Black & Dark Stealth, dove sulle superfici della moto si alternano neri con diverse finiture, con telaio rosso e Sandstone Grey, con telaio telaio nero.

Anche il Diavel 1260 è compatibile con la nuova Ducati Link App, grazie alla quale è possibile impostare la modalità di viaggio (combinazione di Load Mode e Riding Mode) e personalizzare i parametri di ogni singolo Riding Mode (ABS, Ducati Traction Control, ecc..) dallo smartphone per creare, in modo intuitivo, scenari di setting personalizzati. Inoltre, la App rende disponibili tutte le informazioni sulle scadenze degli intervalli di manutenzione, il manuale utente e il Ducati Store locator. Infine la Ducati Link App permette di registrare le proprie performance e gli itinerari di viaggio in modo da condividere le esperienze in sella al nuovo Diavel con la comunità di Ducatisti che sta già utilizzando la App.

\*116 kW (157 CV) @ 9.250 giri/min per la versione USA.



## Gamma Diavel 1260

### Diavel 1260

#### Colore

- o Sandstone Grey con telaio nero e ruote nere

#### Principali dotazioni di serie

- o Motore Ducati Testastretta DVT 1262
- o Telaio in traliccio di tubi d'acciaio
- o Forcellone monobraccio in alluminio
- o Forcella da 50 mm di diametro completamente regolabile
- o Ammortizzatore regolabile nel precarico e in estensione
- o Freni Brembo con dischi anteriori da 320 mm di diametro e pinze monoblocco M4.32 e disco posteriore da 265 mm di diametro
- o Proiettore anteriore, posteriore e indicatori di direzione a LED
- o Strumentazione TFT a colori
- o Pacchetto elettronico con Inertial Measurement Unit a 6 assi (6D IMU) Bosch comprendente: ABS Cornering Bosch EVO, Ducati Traction Control (DTC) EVO, Ducati Wheelie Control (DWC) EVO, Ducati Power Launch (DPL) EVO, Cruise Control
- o Ducati Multimedia System (DMS) ready
- o Ducati Quick Shift up & down (DQS) EVO ready

### Diavel 1260 S

#### Colore

- o Thrilling Black & Dark Stealth con telaio rosso e ruote nere
- o Sandstone Grey con telaio nero e ruote nere

#### Principali dotazioni di serie - come Diavel 1260 ad eccezione di

- o Forcella Öhlins da 48 mm di diametro completamente regolabile
- o Ammortizzatore Öhlins completamente regolabile
- o Pinze freno anteriori monoblocco Brembo M50
- o Ruote con lavorazioni a macchina
- o Proiettore anteriore a LED con sistema Daytime Running Light (DRL)
- o Ducati Quick Shift up & down (DQS) EVO
- o Ducati Multimedia System (DMS)
- o Sella dedicata con inserto



## Design

La seconda generazione di Diavel è nata riprendendo i concetti estetici principali della precedente e reinterpretandoli in chiave contemporanea: le grandi masse all'anteriore che rendono la moto aggressiva, la coda snella e filante e lo pneumatico posteriore da 240 mm bene in vista sono gli elementi stilistici fondamentali del nuovo Diavel 1260.

Le tre cover che compongono il serbatoio sono realizzate in lamiera e hanno volumi decisamente contenuti nella zona di contatto con la sella, migliorando l'ergonomia per il pilota. Le due grandi prese d'aria in alluminio spazzolato, che si collegano al serbatoio grazie a una cornice a "C" di diverso colore, sono tra gli elementi più caratterizzanti, anch'essi ripresi concettualmente dal Diavel di prima generazione. La coda, corta e compatta, integra al proprio interno il maniglione del passeggero estraibile e le luci, rendendo il posteriore del Diavel 1260 sportivo e leggero, con un forte contrasto con il massiccio anteriore.

Altro elemento fortemente caratterizzante del nuovo Diavel 1260 sono le cover laterali del radiatore dell'acqua. Queste integrano gli indicatori di direzione a sviluppo verticale che sfruttano la tecnologia automobilistica denominata "light blade", per la quale è stato necessario un profondo studio di light design. All'interno degli indicatori di direzione c'è una "lama" trasparente con una grafica che, quando illuminata, genera un effetto tridimensionale, rendendo immediatamente identificabile il nuovo Diavel 1260.

Il moderno faro anteriore, con la caratteristica e ben riconoscibile forma a ferro di cavallo rovesciato della luce diurna (DRL, nella versione S), si integra alla perfezione col piccolo cupolino fumé che protegge la strumentazione e rende molto aggressivo il frontale della Diavel 1260.

Il motore e il telaio sono protagonisti delle viste laterali della moto, grazie a linee pulite e ben riconoscibili. Anche in questo caso, l'integrazione delle parti viene confermata da particolari come la presa d'aria delle cinghie del cilindro orizzontale che, integrata nel puntale, contiene buona parte dei componenti elettronici della moto e fa da cover al radiatore dell'olio.

In particolare, nel Diavel 1260 S in colore Thrilling Black & Dark Stealth, il contrasto tra il look total black della moto e il telaio rosso bene in vista al centro, fa del classico telaio a traliccio Ducati il cuore della moto dal punto di vista estetico.

## Motore

Il Diavel 1260 è equipaggiato col bicilindrico Ducati Testastretta DVT da 1262 cm<sup>3</sup> a distribuzione desmodromica che ha debuttato sull'XDiavel, rivisto nella mappatura, per renderlo più sportivo nell'erogazione, e con trasmissione finale a catena. Grazie al sistema Desmodromic Variable Timing (DVT), il bicilindrico Ducati garantisce un'erogazione della coppia molto lineare sin dai bassi regimi, con prestazioni da motore sportivo agli alti. Questo perché il DVT varia in modo indipendente sia la fasatura dell'albero a camme che comanda le valvole di aspirazione, sia quella dell'albero a camme che comanda le valvole di scarico grazie all'adozione di un variatore di fase applicato all'estremità di ognuno dei due alberi a camme.



Il bicilindrico Ducati del Diavel 1260 ha misure caratteristiche di alesaggio e corsa di 106 x 71.5 mm, un rapporto di compressione di 13,0:1, una potenza massima di 159 CV a 9.500 giri/minuto\* e una coppia massima di 129 Nm a 7.500 giri/minuto. L'alimentazione è affidata a un impianto di iniezione elettronica Bosch con corpi farfallati ellittici di diametro equivalente a 56 mm, gestito da un sistema full Ride-by-Wire.

Il Testastretta DVT 1262 è dotato di sistema Dual Spark (DS), ovvero con due candele per ogni testa, e sfrutta un sistema di aria secondaria che immette nel condotto di scarico aria fresca in modo da completare l'ossidazione degli idrocarburi incombusti e ridurre così i livelli di gas inquinanti quali HC e CO senza penalizzazioni nell'erogazione.

Lo scarico del Diavel 1260 è un 2 in 1 con corpo a camere e due terminali. Il giro dei tubi di scarico è stato disegnato per lasciare in vista il motore e anche il corpo centrale è stato posizionato davanti alla ruota posteriore per risultare quasi invisibile.

\*116 kW (157 CV) @ 9.250 giri/min per la versione USA.

### **Lunghi intervalli di manutenzione**

Il costante investimento sulla qualità, garantita dalla progettazione, dai materiali avanzati e dalla tecnica ingegneristica ha permesso di modificare il programma di manutenzione in maniera altamente competitiva, portando gli intervalli di manutenzione ordinaria a 15.000 km o un anno, e la registrazione delle valvole a 30.000 km, con grande vantaggio per i clienti. Questo è stato possibile grazie all'uso di particolari materiali per le sedi valvole, al miglioramento dell'efficienza della combustione e al contenimento delle temperature di esercizio del propulsore Testastretta DVT. Inoltre, l'innovativo sistema DVT non complica il lavoro di registrazione del gioco valvole.



## Elettronica

Il Diavel 1260 è dotato di piattaforma inerziale a 6 assi, la Inertial Measurement Unit (IMU) Bosch che, fornendo una misura dinamica degli angoli di rollio e beccheggio nonché la velocità delle relative variazioni di assetto, permette di alzare gli standard di prestazioni e sicurezza.

I Riding Mode (Sport, Touring e Urban) consentono di avere a disposizione tre anime ben distinte della moto. Ognuno di essi ha settaggi differenti di Power Mode (erogazione motore e potenza massima), Ducati Traction Control, Ducati Wheelie Control e ABS. Inoltre, ogni sistema di controllo elettronico è modificabile nella modalità d'intervento.

## Ducati Traction Control (DTC) EVO

Il Ducati Traction Control (DTC) è un sistema di derivazione sportiva che agisce da filtro tra la mano destra del pilota e lo pneumatico posteriore. Nello spazio di pochi millesimi di secondo, il DTC è in grado di rilevare e successivamente controllare il pattinamento della ruota posteriore, contribuendo ad aumentare considerevolmente le performance e la sicurezza attiva della moto. Il sistema consente di scegliere tra 8 diversi livelli di intervento. I livelli 1 e 2 sono settaggi specifici per la guida sportiva e permettono di avere elevati livelli di slittamento della gomma posteriore. I livelli da 3 a 6 sono studiati per offrire il miglior grip su asfalto asciutto, mentre i livelli 7 e 8 sono studiati per offrire il massimo grip sull'asfalto bagnato.

## Ducati Power Launch (DPL) EVO

L'animo "Dragster" del Diavel 1260 si può esprimere a pieno grazie al Ducati Power Launch (DPL). Questo sistema è in grado di garantire partenze brucianti in sicurezza, grazie a una ottimizzata gestione della coppia massima disponibile con DTC sempre attivo e una costante verifica dell'angolo di beccheggio misurato dall'IMU. Il DPL ha 3 modalità di intervento dove il livello 1 è quello in grado di fornire la massima performance. Il DPL si aziona premendo il tasto dedicato posizionato sul commutatore destro. Una volta attivato è possibile selezionare il livello di intervento tramite il menù di setting disponibile sul cruscotto. Selezionato il livello, il pilota deve tirare la frizione, inserire la prima e aprire completamente il gas. A questo punto, semplicemente rilasciando in maniera graduale la frizione, è possibile fare partenze fulminanti mentre il sistema DPL si occupa di gestire l'apertura della farfalla del motore. Per preservare la frizione il sistema sfrutta un algoritmo che permette solo un numero limitato di partenze consecutive. I lanci si ricaricano uno alla volta quando l'utente utilizza la moto normalmente.

## Ducati Wheelie Control (DWC) EVO

Il sistema, regolabile su 8 livelli analizza l'assetto della moto (condizione di impennata) e gestisce di conseguenza coppia e potenza in modo da garantire la massima accelerazione in sicurezza, senza scompensi dell'assetto. Come il DTC è regolabile su 8 livelli, ed è integrato all'interno dei Riding Mode.

## Impianto frenante Brembo con sistema ABS Cornering Bosch EVO

Il Diavel 1260 è equipaggiato con impianto frenante Brembo e centralina ABS Cornering Bosch 9.1MP. L'ABS Cornering utilizza opportunamente i segnali della piattaforma inerziale IMU Bosch per dosare in modo ottimale la potenza frenante della ruota anteriore e di quella posteriore



anche in situazioni critiche e con la moto inclinata. Mediante l'interazione con i Riding Mode, il sistema è in grado di offrire soluzioni adatte ad ogni situazione e condizione di guida nonché preferenza del pilota. Il sistema agisce con tre livelli differenti di intervento. Il livello 1 offre le massime prestazioni per la guida sportiva, non ha attiva la funzionalità Cornering, il rilevamento del sollevamento del posteriore (lift-up) e consente l'imbardata del posteriore in frenata con applicazione dell'ABS al solo anteriore. Il livello 2 assicura l'equilibrio tra anteriore e posteriore senza rilevamento del sollevamento della ruota posteriore ma con la funzionalità Cornering attiva e calibrata per la guida sportiva. Il livello 3 consente l'ottimizzazione dell'azione frenante con rilevamento del sollevamento della ruota posteriore e la funzionalità Cornering attiva e calibrata per la massima sicurezza (configurazione safe & stable).

## Cruscotto

Il cruscotto del Diavel 1260 è composto da uno schermo TFT con modulo spie separato, posizionati, rispettivamente, sotto e sopra al manubrio. Il cruscotto ha quattro diverse modalità di visualizzazione. La modalità Default mostra solo il minimo indispensabile in maniera particolarmente curata nel design e rappresenta una novità Ducati. Le altre tre, invece, sono le classiche visualizzazioni Track, Full e City abbinata ai Riding Mode. Il Diavel 1260 è dotato di blocchetti elettrici dedicati con tasti retroilluminati in rosso. Per la funzionalità Cruise Control sono previsti tasti dedicati per l'attivazione e la regolazione della velocità. In condizioni statiche è possibile accedere tramite il blocchetto di sinistra sul manubrio ad un menù di setting per la regolazione delle varie funzioni, tra cui DTC, DWC e ABS. In condizioni sia statiche che dinamiche, è possibile cambiare il Riding Mode scegliendo tra Sport, Touring e Urban. Il Diavel 1260 S è, inoltre, equipaggiato con Ducati Multimedia System (DMS): collegando uno smartphone al cruscotto via bluetooth è possibile gestire e visualizzare su cruscotto l'arrivo di chiamate ed SMS oltre a visualizzare le informazioni relative alla musica che si sta ascoltando.

## Impianto luci

I proiettori del Diavel 1260 sono frutto di un'accurata progettazione e di un attento studio di design. Sia quello anteriore sia quello posteriore, full LED nella versione S (nei paesi dove è permesso), sono stati disegnati per garantire la massima efficienza luminosa. Il proiettore passa automaticamente dalla configurazione diurna a quella notturna grazie a un sensore posto sul cruscotto. La funzione può comunque essere disattivata in modo da essere gestita manualmente. Il Diavel 1260 S, inoltre, ha il proiettore dotato di sistema DRL (Daytime Running Light) (nei paesi dove è permesso). Il DRL è una particolare luce di posizione diurna che garantisce una perfetta visibilità del veicolo durante il giorno e, allo stesso tempo, grazie alla sua particolare forma a ferro di cavallo rovesciato, rende il Diavel 1260 assolutamente riconoscibile anche alla luce del sole.

## Accensione Hands Free

Il Diavel è dotato di sistema Hands Free che permette l'accensione senza chiave meccanica. Basta avere in tasca la chiave elettronica ed avvicinarsi. Arrivati a circa 1,5 m di distanza, la moto riconosce il codice della chiave per consentirne l'accensione. A questo punto basta



semplicemente premere il pulsante di key-on per accendere il quadro, e successivamente avviare il motore. Il sistema prevede inoltre un attuatore elettrico per il blocco sterzo.

## Telaio

Il telaio del Diavel 1260 è un traliccio in tubi d'acciaio che sfrutta il Ducati Testastretta DVT 1262 come elemento stressato della ciclistica. È fissato al motore in corrispondenza delle teste dei due cilindri, così come il telaietto posteriore in alluminio fuso. Al motore sono collegate anche due piastre forgiate in alluminio che abbracciano il forcellone monobraccio fuso in alluminio. L'interasse del Diavel è pari a 1.600 mm e, grazie a quote ciclistiche agili e alla possibilità di raggiungere angoli di piega massimi pari a 41°, nel misto garantisce prestazioni da vera Ducati. Con un'inclinazione del canotto di sterzo di 27° e un'avancorsa di 120 mm, l'assetto del Diavel 1260 consente agilità e controllabilità dell'avantreno, garantendo un'eccezionale maneggevolezza e un notevole angolo di sterzata.

## Sospensioni

Il Diavel 1260 monta all'anteriore una forcella da 50 mm di diametro completamente regolabile. La forcella ha il registro di compressione e precarico molla sullo stelo di sinistra, mentre il registro dell'estensione è posto sullo stelo di destra. Al posteriore, invece, il Diavel 1260 monta un mono ammortizzatore regolabile nel precarico molla ed in estensione.

Il Diavel 1260 S è, invece, equipaggiato con una forcella Öhlins da 48 mm di diametro completamente regolabile e un ammortizzatore Öhlins, sempre completamente regolabile.

## Freni

All'anteriore le prestazioni frenanti del Diavel 1260 sono garantite da freni Brembo con pinze monoblocco radiali M4.32 (M50 monoblocco sulla versione S), azionate da una pompa freno radiale PR18/19 (PR16/19 sulla versione S) dotata di serbatoio integrato in alluminio che mordono due dischi flottanti da 320 mm di diametro. Al posteriore invece, il disco da 265 mm di diametro è frenato da una pinza a due pistoncini, sempre di produzione Brembo.

## Pneumatici e cerchi

Il Diavel 1260 monta cerchi a quattordici razze, mentre i cerchi a dieci razze del Diavel 1260 S hanno un design esclusivo e presentano superfici lavorate a macchina.

All'anteriore, il cerchio ruota è da 3,5" x 17", mentre al posteriore è previsto un cerchio da 8,0" x 17". Sul cerchio anteriore è montato uno pneumatico da 120/70 ZR17, mentre lo pneumatico posteriore è da 240/45 ZR17. Le coperture sono Pirelli Diablo Rosso III. L'imponente gomma posteriore sfrutta la tecnologia a doppia mescola per incrementare il grip nelle pieghe più sportive, garantendo nello stesso tempo rese chilometriche elevate e applicando la tecnologia EPT (Enhanced Patch Technology) per massimizzare l'area di contatto con qualsiasi angolo di piega. Il disegno del battistrada e le mescole utilizzate assicurano prestazioni eccezionali in ogni condizione.