



MULTISTRADA 1260

La Multistrada si aggiorna guadagnando il nuovo motore Ducati Testastretta DVT (Desmodromic Variable Timing) da 1262 cm³, una nuova ciclistica, elettronica più evoluta e un aggiornamento estetico che comprende nuove ali laterali e ruote dal design più sportivo. Già al suo debutto nel 2010, la Multistrada ha rappresentato una rivoluzione per il mondo delle due ruote proponendo per la prima volta agli appassionati quattro moto in una: dalla sportiva alla tourer per i grandi viaggi, dalla moto per tutti i giorni all'enduro. Queste quattro anime, grazie alle numerose novità introdotte e ai Riding Mode, portano la Multistrada 1260 a nuovi livelli di performance, facilità di guida, comfort e divertimento.

La Multistrada 1260, grazie al nuovo motore Ducati Testastretta DVT da 1262 cm³ omologato Euro 4 diventa ancora più godibile nell'utilizzo di tutti i giorni grazie alla coppia più corposa ai bassi e ai medi regimi. L'85 % della coppia è infatti già disponibile già da 3.500 giri/minuto con un innalzamento della curva del 18 % a 5.500 giri/minuto, se paragonata a quella del precedente modello. Questo fa della Multistrada 1260 la moto della sua categoria con il valore di coppia più elevato a 4.000 giri/minuto, ovvero il regime di rotazione più utilizzato durante la guida.

Queste prestazioni sono anche facili da gestire grazie al nuovo Ride by Wire che permette una connessione del gas ancora più fluida e al DQS (Ducati Quick Shift) Up & Down che migliora sensibilmente l'esperienza di guida grazie ad innesti fluidi e precisi sia in salita sia in scalata delle marce.

Le nuove quote ciclistiche, che vedono un incremento dell'interasse grazie al forcellone più lungo e alla nuova geometria dell'anteriore permettono una guida più efficace tra le curve garantendo la massima stabilità, anche a pieno carico con borse laterali e passeggero.

La Multistrada 1260 rappresenta un riferimento anche a livello elettronico grazie all'utilizzo della piattaforma inerziale, l'Inertial Measurement Unit (IMU). L'IMU Bosch gestisce il funzionamento dell'ABS Cornering la funzionalità Cornering Lights (DCL) presente nel faro full LED che equipaggia la Multistrada S e il Ducati Wheelie Control (DWC). Sia il DWC, sia il DTC, sono settabili dal pilota su 8 livelli e disattivabili. La Multistrada 1260 è dotata di serie anche del Vehicle Hold Control (VHC). Infine, la piattaforma inerziale IMU Bosch interagisce anche con il sistema di controllo delle sospensioni semi-attive Ducati Skyhook Suspension (DSS) Evolution, presente sulla Multistrada 1260 S.

Su tutti i modelli è presente il cruise control che consente al pilota di impostare una velocità di crociera utilizzando i pulsanti integrati nel blocchetto comandi posto sul lato sinistro del manubrio. La versione S è dotata di serie di un modulo Bluetooth che tramite il Ducati Multimedia System (DMS) 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 nuovo dashboard TFT che segna nuovi standard per interfaccia e facilità di lettura.

La Multistrada 1260 è equipaggiata con un nuovo e più sicuro sistema Hands Free e vanta lunghi intervalli di manutenzione: il cambio dell'olio è previsto infatti ogni 15.000 km mentre il "Desmo Service" è richiesto ogni 30.000 km, distanze che permettono di godersi tutti i viaggi, anche quelli più lunghi, senza pensieri.



Multistrada 1260

- **Colorazioni**

1. Rosso Ducati con telaio grigio e cerchi ruota neri

- **Dotazioni**

- Motore Ducati Testastretta DVT da 1262 cm³
- Inertial Measurement Unit (IMU) Bosch
- Impianto frenante Bosch-Brembo ABS 9.1ME Cornering
- Dischi anteriori da 320 mm di diametro con pinze radiali a 4 pistoncini Brembo
- Electronic cruise control
- Riding Mode
- Ride-by-Wire Power Mode (PM)
- Ducati Wheelie Control (DWC)
- Ducati Traction Control (DTC)
- Vehicle Hold Control (VHC)
- Sella pilota regolabile in altezza
- Cruscotto LCD

Multistrada 1260 S (e 1260 S D|Air)

- **Colorazioni**

1. Rosso Ducati con telaio grigio e cerchi ruota neri
2. Iceberg White con telaio grigio e cerchi ruota oro (solo Multistrada 1260 S)
3. Volcano Grey, con telaio grigio e cerchi ruota oro (solo Multistrada 1260 S)

- **Dotazioni**

- Motore Ducati Testastretta DVT da 1262 cm³
- Inertial Measurement Unit (IMU) Bosch
- Impianto frenante Bosch-Brembo ABS 9.1ME Cornering
- Dischi anteriori da 330 mm di diametro con pinze radiali a 4 pistoncini Brembo M50
- Electronic cruise control
- Ducati Multimedia System (DMS)
- Riding Mode
- Ride-by-Wire Power Mode (PM)
- Ducati Wheelie Control (DWC)
- Ducati Traction Control (DTC)
- Ducati Quick Shift (DQS) Up&Down
- Vehicle Hold Control (VHC)
- Sella pilota regolabile in altezza
- Sospensioni elettroniche semi-attive Sachs (anteriore e posteriore): Sistema Ducati Skyhook Suspension (DSS) Evolution
- Faro anteriore full LED con Ducati Cornering Lights (DCL)
- Cruscotto con schermo full-TFT a colori da 5"
- Sistema D|Air (solo Multistrada 1260 S D|Air)



Pacchetti di personalizzazione

- **Touring Pack:** manopole riscaldate, valige laterali e cavalletto centrale
- **Sport Pack:** scarico omologato Ducati Performance by Termignoni (rispetta i requisiti omologativi dei paesi UE), parafango anteriore in fibra di carbonio, tappi serbatoio pompe freno anteriore e frizione in alluminio dal pieno
- **Urban Pack:** top case, borsa da serbatoio con tank lock e USB hub per ricarica apparecchiature elettroniche
- **Enduro Pack:** fari supplementari a LED, componenti Ducati Performance by Touratech: barre di protezione motore, protezione per il radiatore acqua, paracoppa, base cavalletto laterale ampliata e pedane pilota da fuoristrada

La Multistrada 1260 è arricchita anche dalla Multistrada Link App: una Applicazione per smartphone, disponibile per iOS e Android, che presenta approfondimenti su tutti i contenuti e le novità della moto. Sarà possibile inoltre esprimere valutazioni su singoli aspetti della moto e inviare le proprie idee e commenti rimanendo sempre in contatto con Ducati. Aggiornamenti settimanali e tante informazioni sempre a portata di mano.



Design elegante e unico

Le superfici pulite, le linee tese e la differenza di volume tra la parte anteriore e quella posteriore rimangono elementi fortemente caratteristici della Multistrada 1260 ma raggiungono nuovi standard di qualità e finitura. La Multistrada 1260 ha infatti nuove ali laterali che rendono il frontale ancora più pulito e filante. Particolari come il telaio, dal design all'insegna della massima efficienza in termini di peso e performance, il telaietto posteriore, in alluminio con supporto borse integrato, ed i nuovi blocchetti elettrici, ergonomici e funzionali, sono solo alcune delle peculiarità che confermano la grande attenzione di Ducati rivolta ai dettagli. Come la chiave con inserto in alluminio o la modernissima strumentazione

Elemento fortemente caratterizzante della Multistrada 1260 S sono le ruote a cinque razze a Y, verniciate in color oro. Ogni particolare della Multistrada 1260 è stato studiato per essere pratico ed efficace. Come il maniglione posteriore, derivato da quello della Multistrada 1200 Enduro, che permette ora l'utilizzo delle borse laterali in alluminio by Touratech in alternativa a quelle in plastica, entrambe disponibili come accessorio.

La maniacale cura dei dettagli ha portato i designer a ridisegnare i profili sottosella della regolazione dell'altezza sella. Questi sono stati rivisti nelle dimensioni e resi meno visibili quando montati. La Multistrada 1260 è stata infine equipaggiata con un nuovo portatarga con indicatori a LED.

Nuovo cruscotto TFT

La Multistrada 1260 è dotata di un cruscotto LCD ad alta visibilità dotato di nuova visualizzazione delle informazioni e gestione del menù semplificata. Per rendere più semplice la navigazione il blocchetto di sinistra è ora dotato di nuove icone con indicazioni relative al tipo di "click" necessario: il pallino vuoto corrisponde ad una pressione semplice del pulsante; il pallino pieno corrisponde ad una pressione prolungata.

Le migliorie legate alla navigazione trovano una interfaccia profondamente rivista nel nuovo cruscotto TFT da 5" delle Multistrada 1200 S e D/Air. Il nuovo TFT ha guadagnato in risoluzione (ora di 186.59 PPI - 800xRGBx480), leggibilità alla luce del sole e in grafica che ora rende più facile la navigazione del menù, la regolazione dei settaggi e rende più immediata l'identificazione del Riding Mode selezionato, perché assegnato ad un colore: il Riding More Sport è associato al colore rosso, quello Touring al bianco (in modalità night) o nero (in modalità day), quello Urban al grigio e quello Enduro al marrone.

L'unità LCD o TFT forniscono indicazioni relative a velocità, giri motore, marcia, totalizzatore, trip1 e trip2, temperatura liquido raffreddamento motore, livello carburante ed orologio. Viene inoltre mostrato il Riding Mode impostato, autonomia residua, consumo istantaneo, consumo medio, velocità media, temperatura aria, tempo di viaggio e allarme fondo ghiacciato.

In condizioni statiche è possibile accedere tramite il blocchetto di sinistra sul manubrio ad un menù di "setting" per l'attivazione e la regolazione delle varie funzioni, tra cui DTC e DWC personalizzati e tre livelli di intervento dell'ABS Cornering. Nelle versioni S, la regolazione delle sospensioni è possibile grazie al menù dedicato. In condizioni sia statiche che dinamiche, è possibile cambiare il Riding Mode scegliendo tra Sport, Touring, Urban o Enduro e le impostazioni di carico in funzione delle varie configurazioni di guida: pilota singolo, pilota con valigie, pilota con passeggero e pilota con passeggero e valigie.



Nella versione S, il proiettore è del tipo full LED dotato della funzione Ducati Cornering Lights (DCL) che ottimizza l'illuminazione della sede stradale in curva sulla base dell'inclinazione della moto. Sui modelli Multistrada è prevista anche la funzione 4 frecce accese, attivabile premendo il pulsante freccia dedicato. Novità della Multistrada 1260 è la disattivazione automatica delle frecce dipendente dall'angolo di piega. Grazie all'utilizzo della Piattaforma inerziale le frecce si spengono dopo aver terminato la svolta oppure, dopo una percorrenza prolungata (variabile tra 200-2000 metri a seconda della velocità del veicolo al momento dell'azionamento del pulsante indicatore).

Sul dashboard TFT è stata migliorata l'interfaccia del player musicale, quando è collegato il cellulare. Inoltre è stato evoluto il trip master del Riding Mode Enduro che ora può essere messo in pausa, reso decrescente e attivato più rapidamente.

Accensione Hands Free

La Multistrada 1260 viene messa in moto senza chiave meccanica grazie al nuovo sistema Hands Free che innalza gli standard di sicurezza. Basta avvicinarsi ed avere in tasca la chiave elettronica; arrivati a circa 2 metri di distanza, la moto riconosce il codice della chiave e consente l'attivazione. A questo punto è possibile premere il pulsante di key-on per accendere il quadro, e successivamente avviare il motore. La chiave elettronica è costituita da un circuito elettronico e da una chiave meccanica a "flip" necessaria per l'apertura della sella e del tappo del serbatoio. E previsto anche un bloccasterzo inseribile grazie ad un attuatore elettrico.

Ducati Testastretta DVT 1262

Il motore DVT (Desmodromic Variable Timing), variando 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, ottimizza le prestazioni agli alti regimi per ottenere la massima potenza, mentre ai medi e bassi regimi regolarizza il funzionamento, migliora la linearità di erogazione e incrementa la coppia. In pratica si ha a disposizione un motore che cambia le proprie caratteristiche col variare del numero dei giri in modo continuo e senza che il pilota se ne accorga, rimanendo nei limiti dell'omologazione Euro 4 e con grande attenzione ai consumi.

Grazie alla nuova cilindrata portata ora a 1262 cm³, il motore della Multistrada 1260 segna nuovi standard per guidabilità e prestazioni. Per sviluppare questo nuovo motore, derivato all'unità che equipaggia la Multistrada 1200, gli ingegneri Ducati si sono concentrati nel garantire la massima e migliore erogazione di coppia possibile ai bassi e medi regimi. Infatti l'85 % della coppia è già disponibile al di sotto dei 3.500 giri/minuto con un innalzamento della curva del 18 % a 5.500 giri/minuto, se paragonata a quella del precedente modello. Questo fa della Multistrada 1260 la moto della sua categoria col valore di coppia più elevato a 4.000 giri/minuto, ovvero il regime di rotazione più utilizzato durante la guida.

Per raggiungere il nuovo valore di cilindrata è stata aumentata la corsa dei pistoni passata da 67,9 e 71,5 mm (l'alesaggio rimane di 106 mm). Per fare questo sono state utilizzate nuove bielle, un nuovo albero motore e nuovi cilindri. Il sistema DVT è stato poi ricalibrato per massimizzare l'erogazione della coppia ai medi e bassi regimi e questo ha portato ad avere una potenza massima di 158 CV a 9.750 giri/minuto e una coppia massima di 13,2 kgm a 7.500 giri/minuto.



Per ottenere queste prestazioni sono stati rivisti anche l'impianto di scarico e quello di aspirazione. Lo scarico ha un nuovo giro tubi, un nuovo layout interno del presilenziatore e un nuovo silenziatore mentre l'aspirazione è stata rivista nella zona della bocca di aspirazione dell'aria.

Le cartelle delle cinghie sono nuove e ospitano il logo DVT posizionato ora su un supporto metallico. Il motore della Multistrada 1260 ha il coperchio dell'alternatore ridisegnato per poter ospitare il nuovo e più evoluto sensore marce indispensabile per il DQS Up & Down. È cambiato anche il leveraggio del cambio, che adesso vede una corsa ridotta per migliorare la precisione degli innesti.

Sia il coperchio dell'alternatore sia quello frizione sono ora verniciati del nuovo colore "Mercury Grey". Altro particolare nuovo è il pistoncino frizione dal design più compatto e integrato.

Per migliorare la guidabilità è stata rivista completamente la calibrazione motore differenziando l'erogazione di coppia in ciascun Riding Mode a seconda della marcia inserita. Inoltre, sempre in ottica di miglioramento della facilità di guida la gestione del freno motore adesso è differenziata per ogni singola marcia. Anche la calibrazione del cruise control ha subito una rivisitazione per offrire il massimo comfort di utilizzo.

Fascino Desmo

Anche il Ducati Testastretta DVT utilizza il sistema di richiamo delle valvole motore che ha reso famosa la Casa di Borgo Panigale in tutto il mondo. Grazie a questo particolare sistema la valvola di aspirazione e la valvola di scarico vengono chiuse meccanicamente con una tecnica e una precisione analoghe a quelle della fase di apertura. Il termine desmodromico deriva dai termini greci "desmos=legame" e "dromos=corsa, percorso"; in meccanica viene usato per citare meccanismi che dispongono sia di un comando per attivarli in un senso sia di un apposito comando per attivarli nell'altro (detto chiusura o ritorno). Questo sistema, utilizzato su tutti i modelli Ducati, dimostra la sua validità anche sulle Superbike e le Desmosedici MotoGP di Ducati Corse.

Nella progettazione del motore Ducati Testastretta DVT, la distribuzione desmodromica ha rappresentato un vantaggio rispetto ad un sistema tradizionale a molle; l'azionamento delle valvole a basso numero di giri richiede minore forza, non dovendo comprimere le molle, questo si è tradotto nella possibilità di contenere le dimensioni dei singoli variatori a vantaggio del contenimento dei pesi e dell'integrazione del sistema.

Tecnologia innovativa

La Multistrada 1260 è equipaggiata con un nuovo comando gas che si interfaccia col sistema Ride By Wire per il controllo della potenza erogata dal motore. Questo nuovo comando garantisce una connessione più fluida dell'acceleratore garantendo una migliore esperienza di guida.

La Multistrada 1260 è dotata della piattaforma inerziale IMU (Inertial Measurement Unit) Bosch che gestisce il Ducati Wheelie Control (DWC) e l'ABS Cornering Bosch e il controllo elettronico della velocità. I quattro Riding Mode (Sport, Touring, Urban ed Enduro) diventano ancora più completi supportati, nelle versioni della Multistrada 1260 S, dal sistema Ducati Skyhook Suspension (DSS) Evolution, che configura l'assetto delle sospensioni in maniera praticamente istantanea grazie agli input forniti dai sensori presenti sul veicolo, assicurando l'isolamento globale del corpo del veicolo dalle asperità del fondo stradale per rendere più confortevole la guida. La Multistrada 1260 è equipaggiata col



Vehicle Hold Control (VHC) e, di serie sulla versione S e D|Air e accessorio per la Standard, c'è il Ducati Quick Shift (DQS) Up & Down.

Riding Mode Sport

Selezionando il Riding Mode Sport si ottiene una moto adrenalinica, spinta da una potenza di 158 CV, con una coppia di 129,5 Nm ed un assetto sportivo delle sospensioni nelle versioni S, questo Riding Mode è caratterizzato anche da un intervento ridotto del Ducati Traction Control e del Ducati Wheelie control e da un livello 2 dell'intervento ABS e con rilevamento del sollevamento della ruota posteriore disattivato ma con la funzionalità cornering attivata, ideale per piloti esperti che vogliono spingersi al limite.

Riding Mode Touring

Per il Riding Mode Touring Ducati la potenza massima rimane di 158 CV, ma l'erogazione del motore è più morbida e progressiva. La sicurezza attiva è esaltata dall'incremento del livello di intervento di DTC e DWC. L'ABS è settato sul livello di interazione 3, perfetto per il turismo, e che comunica al pilota la massima sensazione di sicurezza grazie al rilevamento del sollevamento della ruota posteriore attivato e all'ottimizzazione della frenata combinata ed alla funzione Cornering attiva. Nelle versioni S, viene programmato automaticamente un assetto delle sospensioni ideale per lunghi tragitti, a garanzia del massimo comfort per pilota e passeggero.

Riding Mode Urban

L'erogazione di potenza del Riding Mode Urban viene ridotta a 100 CV e nelle versioni S il setting delle sospensioni è perfetto per superare agevolmente i frequenti ostacoli cittadini (dossi, tombini, ecc.) Il DSS si riconfigura ancora una volta per gestire al meglio questi continui cambi di superficie. DTC e DWC passano al livello di intervento molto elevato. L'ABS è settato sul livello 3.

Riding Mode Enduro

Oltre ai lunghi viaggi in autostrada e al traffico cittadino, la Multistrada 1260 permette di superare brillantemente anche uno sterrato. Ad una moto agile e leggera, con manubrio largo e alto, pedane dentate, paracoppa di serie e pneumatici appositamente progettati, si aggiunge il Riding Mode Enduro che prevede una potenza del motore di 100 CV ed intervento del DSS Evolution riconfigurato per una gestione specifica. I sistemi DTC e DWC passano al livello inferiore di intervento ed l'ABS è settato sull'interazione di livello 1, idonea all'uso offroad su terreni a bassa aderenza, con funzionalità di rilevamento del sollevamento della ruota posteriore disattivato, alla funzionalità Cornering disattivata e ABS sulla ruota posteriore disabilitato.

DTC (Ducati Traction Control)

Parte integrante del Ducati Safety Pack, il DTC di derivazione puramente sportiva, è un sistema altamente intelligente 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. Ciascuno di essi è stato programmato per offrire un valore di tolleranza allo slittamento del posteriore commisurato a livelli progressivi di capacità di guida (classificati da 1 a 8). Il livello 1 è caratterizzato dal minimo grado di intervento del sistema, mentre il livello 8, specifico per la guida su fondi bagnati, offre il massimo intervento. Nella Multistrada 1260 il



DTC è integrato all'interno dei Riding Mode. I livelli di DTC sono programmati all'origine per i quattro Riding Mode, ma possono essere personalizzati in base alle caratteristiche del pilota e salvati dal menù di impostazione. Questa tecnologia è il frutto di migliaia di ore di test in strada e in pista, e consente un notevole incremento della sicurezza di guida in fase di accelerazione in curva. È disponibile inoltre una funzione 'Default' utilizzabile per ripristinare tutte le impostazioni originali.

Ducati Wheelie Control (DWC)

Il sistema, regolabile su 8 livelli analizza l'assetto della moto (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. È disponibile inoltre una funzione Default utilizzabile per ripristinare tutte le impostazioni originali.

Ducati Skyhook Suspension (DSS) Evolution

Il sistema DSS (Ducati Skyhook Suspension) Evolution ha ricevuto un ulteriore perfezionamento e, in questa versione evoluta, comprende una nuova forcella Sachs con cartuccia pressurizzata e con scorrimento degli steli a basso attrito, un sensore che controlla il lavoro dell'ammortizzatore posteriore, un software che gestisce anche i dati che provengono dalla piattaforma inerziale (IMU) e che utilizza nuovi algoritmi di elaborazione. Questo sistema equipaggia di serie le versioni S della Multistrada 1260 ed è basato su una forcella da 48 mm e un ammortizzatore posteriore Sachs entrambi di tipo elettronico, con la possibilità di regolare il freno idraulico in compressione ed estensione maniera continua secondo un approccio di controllo semi-attivo per garantire l'equilibrio ideale del veicolo. In pratica il sistema permette di mantenere un assetto costante indipendentemente dal fondo stradale, minimizzando le oscillazioni del corpo veicolo più gli occupanti e aumentando in maniera significativa comfort e sicurezza.

Il nome Skyhook deriva proprio dalla sensazione che si avverte durante la guida, come se la moto, idealmente, fosse appesa al cielo con un gancio, in modo da bilanciarla e renderla neutra in termini di equilibrio ma, al tempo stesso, estremamente sensibile ad ogni cambiamento di assetto. Questa innovativa tecnologia surclassa le sospensioni convenzionali di tipo passivo, grazie al costante controllo del comportamento dinamico delle ruote. Grazie al sistema intelligente DSS Evolution, molti degli effetti negativi derivanti da un settaggio troppo morbido o troppo duro, vengono eliminati senza alcun compromesso su prestazioni e sicurezza.

La tecnologia DSS Evolution analizza i dati forniti da numerosi sensori posti sulle masse sospese e non sospese del telaio, per calcolare ed attuare lo smorzamento necessario per ottenere la modalità di funzionamento più fluida possibile. Un accelerometro posto sulla base di sterzo, uno posto all'interno della centralina che segue il DSS Evolution comunicano dati relativi alle masse sospese, mentre un accelerometro posto sul piedino forcella fornisce input relativi alle masse non sospese. Nella parte posteriore è invece presente un sensore che misura direttamente l'escursione della sospensione. Il DSS Evolution elabora queste informazioni attraverso un algoritmo di controllo semi-attivo che, considerando un immaginario punto di riferimento fissato al cielo al di sopra della moto, attua regolazioni istantanee dei freni idraulici al fine di minimizzare i movimenti del veicolo rispetto a questo punto. Proprio come se la moto fosse appesa al cielo tramite un gancio (in inglese "sky hook", appunto).

Per ridurre i trasferimenti di carico prodotti dall'alternarsi di frenate e accelerazioni, a beneficio della stabilità di marcia, il sistema sfrutta anche il sensore dell'accelerometro longitudinale del Ducati Traction Control (DTC), i rilevatori di pressione dell'impianto ABS per il calcolo istantaneo e l'attivazione di una



risposta finalizzata alla riduzione di oscillazioni alle quali sarebbe soggetto il veicolo, oltre che i dati che provengono dall'Inertial Measurement Unit (IMU), dati che indicano in modo dinamico l'assetto della moto su due assi (inclinazione laterale e verticale).

Impianto frenante Bosch Brembo con sistema ABS Cornering

L'intera famiglia Multistrada 1260 è dotata dell'impianto frenante Brembo dotato del dispositivo ABS 9.1ME Cornering, parte integrante del Ducati Safety Pack (DSP). L'ABS Cornering sfrutta la presenza della piattaforma inerziale IMU (Inertial Measurement Unit) Bosch per dosare in modo ottimale la potenza frenante della ruota anteriore e di quella posteriore anche in situazioni critiche e con la moto piegata. Mediante l'interazione con i Riding Mode, il sistema è in grado di offrire soluzioni adatte ad ogni situazione e condizione di guida.

Grazie ad un processore che comanda l'ABS, la Multistrada sfrutta un sistema di frenata combinata tra l'anteriore e il posteriore (Electronic Combined Braking System) ottimizzato per i Riding Mode Urban e Touring con un controllo ridotto per la modalità Sport contestato nel quale è preferibile un controllo non completamente automatizzato. Il sistema di frenata combinata incrementa la stabilità in frenata utilizzando quattro rilevatori di pressione, per ripartire la potenza frenante in modo ottimale fra anteriore e posteriore.

Concepita per migliorare il controllo dello pneumatico posteriore nelle frenate violente, la funzione "antisollevamento" dell'impianto ABS è pienamente attiva nei Riding Mode Urban e Touring mentre viene disattivata per l'uso in modalità Sport e Enduro. La funzione ABS è disponibile anche per i soli freni anteriori, una caratteristica che la Multistrada sfrutta nel Riding Mode Enduro allo scopo di consentire la deriva del posteriore in frenata su terreni sconnessi. L'ABS è comunque disinseribile dal cruscotto nel Riding Mode Enduro e consente la memorizzazione e riutilizzo delle medesime impostazioni salvate al successivo Key-On.

Il sistema si integra perfettamente con i Riding Mode Ducati e agisce in tre livelli differenti. Il livello 2 assicura l'equilibrio tra anteriore e posteriore senza rilevamento del sollevamento della ruota posteriore per la guida in modalità Sport, ma con la funzionalità Cornering attiva e calibrata per la guida sportiva, il livello 3 consente l'ottimizzazione dell'azione frenante combinata nella modalità Touring e Urban con rilevamento del sollevamento della ruota posteriore per la massima sicurezza e la funzionalità Cornering attiva e calibrata per la massima sicurezza. Il livello 1 offre le massime prestazioni per l'uso off-road, eliminando il rilevamento del sollevamento del posteriore e consentendone la deriva in frenata con applicazione dell'ABS al solo anteriore.

L'impianto anteriore della Multistrada 1260 è caratterizzato da pinze radiali monoblocco Brembo a 4 pistoncini da 32 mm di diametro e 2 pastiglie, pompe radiali con leve regolabili, doppio disco anteriore da 320 mm. Al posteriore troviamo invece un singolo disco da 265 mm di diametro su cui lavora una pinza flottante, sempre Brembo. Questa componentistica assicura prestazioni di assoluto rilievo nell'intero panorama motociclistico, da sempre elemento distintivo di ogni Ducati. Nella versione 1260 S l'impianto frenante è stato ulteriormente potenziato, mutuandolo direttamente dalle Superbike di casa Ducati, adottando dischi da 330 mm di diametro all'avantreno abbinati a pinze Brembo M50, del tipo monoblocco radiale a 4 pistoncini.



Vehicle Hold Control (VHC)

L'ABS che equipaggia la Multistrada 1260 è dotato del sistema Vehicle Hold Control (VHC). Il sistema, quando viene attivato, mantiene fermo il veicolo frenando attivamente il freno posteriore (e si disattiva automaticamente dopo 9 secondi se non viene utilizzato). Il sistema consente all'utente una ripartenza più confortevole occupandosi lui stesso di modulare la pressione durante la partenza lasciando all'utente solo il compito di modulare il gas e la frizione.

Questa funzionalità si attiva quando l'utente, con moto ferma e con cavalletto laterale retractor, applica una pressione elevata sulla leva freno anteriore o sul pedale del freno posteriore. All'attivazione il sistema, in funzione dello stato del veicolo, calcola ed applica una pressione sull'impianto posteriore agendo sulla pompa e le valvole della centralina ABS.

L'accensione del sistema, attivabile in tutti i livelli ABS tranne quando l'ABS è spento, viene segnalata mediante l'accensione di una spia. La stessa spia inizierà a lampeggiare quando il sistema sarà in procinto di rilasciare la pressione al freno posteriore e quindi smetterà di mantenere fermo il veicolo: la diminuzione della pressione avverrà in modo graduale.

Telaio

La Multistrada 1260 è dotata di nuova ciclistica che vede impiegati un nuovo telaio e un forcellone più lungo. L'angolo di sterzo ha guadagnato un grado passando da 24° a 25° mentre il forcellone, nuovo anch'esso, è più lungo di 48 mm. Queste modifiche hanno portato ad un incremento totale dell'interasse di 55 mm e assieme al nuovo carattere del motore e alla nuova taratura delle sospensioni, hanno portato la Multistrada 1260 a diventare ancora più godibile tra le curve e allo stesso stabile, anche a pieno carico con borse laterali e passeggero.

Lo "schema" adottato per il telaio prevede un traliccio anteriore con tubi di grosso diametro e ridotto spessore, due telaietti laterali chiusi da un elemento portante posteriore realizzato in tecnopolimero caricato in fibra di vetro per la massima rigidità torsionale. Il forcellone monobraccio è stato ottenuto per fusione in conchiglia di un unico getto, con 4 anime incollate per l'interno, successivamente lavorato a macchina e verniciato. Il risultato è un componente splendidamente scolpito, bello e funzionale, in grado di impreziosire ulteriormente la Multistrada 1260 e garantire una tenuta di strada eccellente.

Sospensioni

La Multistrada 1260 prevede una forcella anteriore a steli rovesciati da 48 mm di diametro, piedino fuso dedicato, regolabile in tutte le caratteristiche (precarico molla, freno idraulico in estensione e compressione, il tutto su entrambi gli steli). Al posteriore un ammortizzatore Sachs collega il forcellone al telaietto fuso di sinistra: è anch'esso regolabile nel precarico molla in remoto con torchio idraulico e nei freni idraulici in estensione e compressione. La molla è progressiva, con conseguente aumento del comfort di guida anche con veicolo a pieno carico.

Le versioni S della Multistrada 1260 sono equipaggiate di forcella Sachs da 48 mm con foderi nel caratteristico grigio ceramico e piedini forgiati e ammortizzatore posteriore, di produzione Sachs; entrambi sono di tipo semi-attivo e vengono controllati dal sistema Ducati Skyhook Suspension (DSS) Evolution. Oltre a consentire la regolazione del freno idraulico in compressione ed estensione e del precarico della molla al posteriore, automatica e integrata nei Riding Mode oppure personalizzabile attraverso il computer di bordo, il sistema semi-attivo esercita un controllo in maniera continua per garantire il perfetto equilibrio del veicolo.



Entrambe le sospensioni hanno una corsa di 170 mm sia anteriore che posteriore consentendo di viaggiare in assoluto comfort anche ai carichi più elevati e, soprattutto, di affrontare percorsi off-road in totale sicurezza. La sensazione di comfort è ulteriormente incrementata nelle versioni S dalla funzione del DSS Evolution che consente di variare in maniera pratica e veloce l'assetto della moto in funzione delle varie configurazioni di guida e della tipologia di viaggio: pilota singolo, pilota con valigie, pilota con passeggero e pilota con passeggero e valigie. Le sospensioni, sia della Multistrada 1260 sia della Multistrada 1260 e D|Air hanno una taratura interna rivista.

Pneumatici e cerchi

Le Multistrada 1260, 1260 S e 1260 S D|Air sono tutte dotate di cerchi fusi in lega leggera a 5 razze a Y. Tutte le versioni montano cerchi da 3.50 x 17" all'anteriore e da 6.00 x 17" al posteriore equipaggiati con pneumatici Pirelli SCORPION™ Trail II nelle misure 120/70-17 e 190/55-17" al posteriore.