

► La quinta evolución del icono naked adopta el nuevo V2 y reduce peso



Capturando este QR podrás acceder a todo el contenido en redes, web y YouTube sobre la presentación de este icónico modelo italiano.

La quinta generación de la Ducati Monster inaugura una etapa marcada por el nuevo motor V2 y una profunda revisión estructural respecto a su antecesora inmediata.

Generación V2

La nueva Ducati Monster inicia una etapa decisiva con la llegada del motor V2 de 890 cc y una profunda revisión estructural. Más ligera, más compacta y notablemente más elástica, esta quinta generación amplía su radio de acción sin renunciar a su legendaria identidad deportiva.

Hablar de Monster es hablar de una de las sagas más reconocibles de Ducati desde que en 1992 reinterpretara el concepto de deportiva desnuda (o naked). Aquella idea de tomar una superbike, despojarla de carenados y dejar el chasis como protagonista ha evolucionado generación tras generación hasta desembocar en esta quinta entrega, presentada recientemente en su lan-

zamiento nacional en Málaga. Una moto completamente nueva que mantiene la esencia, pero que vuelve a cuestionar algunos de los dogmas más arraigados entre los ducatisistas.

Aluminio sin complejos

Si hubo un punto de ruptura en la cuarta generación fue el abandono del chasis Trellis multibular en acero. Esta nueva Ducati Monster 2026

profundiza en esa senda con un chasis monocasco de aluminio que refuerza la apuesta por la ligereza y la rigidez estructural. El resultado declarado es un peso de 175 kg con líquidos sin combustible, lo que la convierte en la Monster refrigerada por líquido más ligera de la historia.

Más allá de la cifra, lo relevante es cómo se percibe en marcha. La moto transmite una sensación de inmediatez en los cambios de di-



Ducati Monster V2 | motoContacto

Equipación

casco
HJC RPHA 1 Toxin
guantes
RST Urban Air 3 CE
chaqueta
Furygan Addax
pantalones
RST Tech Pro CE
botas
RST Bandit CE

DUCATI MONSTER V2

FICHA DE
COMPRA

COLORES:
ROJO Y BLANCO
PRECIO: 13.190 €
(MONSTER PLUS: 13.690 €)

Con 175 kilogramos declarados sin combustible, se convierte en la Monster refrigerada por líquido más ligera fabricada hasta la fecha por Ducati.

El abandono definitivo del chasis Trellis consolida el monocasco de aluminio como base técnica, priorizando ligereza, rigidez y una respuesta más directa en conducción deportiva.

“El nuevo V2 de 890 cc redefine el carácter de la Monster con mayor elasticidad, suavidad mecánica y un rango de utilización más amplio en cualquier escenario.

rección y una viveza en las reacciones que no recordábamos en generaciones anteriores. No se trata solo de ser más ligera, sino de sentirse más compacta, más directa en cada orden que damos desde el manillar.

El nuevo V2

El gran protagonista técnico es el Ducati V2 de 890 cc, ya conocido en otros modelos de la casa. Sustituye al anterior 937 desmodrómico y lo hace con una arquitectura de 90 grados, cuatro válvulas por cilindro y sistema de distribución variable de admisión IVT. Declara 111 CV a 9.000 rpm y 91,1 Nm a 7.250 rpm, con homologación Euro5+ y un intervalo de reglaje de válvulas fijado en 45.000 kilómetros.

Sobre el papel puede parecer una evolución

lógica, pero en carretera la diferencia se aprecia con claridad. Si algo define a este motor es su elasticidad. Empuja con decisión desde el entorno de las 3.000 rpm y mantiene más del 80% del par máximo entre 4.000 y 10.000 rpm, lo que se traduce en una capacidad real para estirar las marchas sin sensación de vacío.

Durante la ruta, en tramos revirados y también en zonas con agarre irregular, pudimos comprobar cómo segunda velocidad permite cubrir un amplio abanico de situaciones sin necesidad constante de recurrir al cambio. El Ducati Quick Shift up/down (DQS 2.0) facilita aún más la conducción cuando queremos un ritmo más alto, con inserciones limpias y precisas.

Lo interesante es que, pese a su carácter deportivo, el conjunto resulta notablemente más



Desde 3.000 rpm el motor empuja con solvencia y permite estirar marchas con continuidad hasta rozar las 10.000 vueltas sin desfallecer.



La horquilla Showa invertida de 43 mm y el amortiguador trasero regulable ofrecen equilibrio entre confort razonable y precisión en apoyo.



El nuevo V2 de 890 cc entrega 111 CV y 91,1 Nm con distribución variable de admisión IVT.



El cambio incorpora Ducati Quick Shift up/down, que facilita transiciones rápidas y precisas. El escape Euro5+ adopta una nueva estética tipo "lata de refresco" doble.



La electrónica integra el sistema Ducati Advanced Vehicle Control con cuatro Riding Modes y múltiples ayudas configurables.

suave que las Ducati de hace una década. El bicilíndrico apenas transmite vibraciones molestas y responde con progresividad, algo que amplía claramente el espectro de usuarios potenciales.

Ligereza tangible

Otro de los aspectos donde se percibe evolución es en la ergonomía. La altura del asiento se sitúa en 815 mm, con opciones que permiten reducirla hasta 795 mm o incluso 775 mm mediante accesorios específicos. Más allá de la cifra, la clave está en la estrechez del conjunto en la zona de las piernas, lo que reduce el arco necesario para apoyar ambos pies en el suelo.

En conducción urbana la moto resulta manejable y menos intimidante de lo que su potencia podría sugerir. El manillar ancho y relativamente plano mantiene ese ADN Monster que favorece el control del tren delantero, mientras que la posición general combina deportividad con un grado de comodidad suficiente para el uso diario.

La ausencia de protección aerodinámica recuerda que estamos ante una naked pura. En

vías rápidas, el viento incide de forma directa sobre el torso, algo coherente con su planteamiento y que puede mitigarse mediante accesorios del catálogo oficial o aftermarket.

Dentro de la gama se ofrecen dos variantes, Monster y Monster+, siendo esta última la que añade un pequeño deflector frontal sobre el cuadro de instrumentos y la tapa de colín para el asiento del pasajero. No modifica la base técnica ni el planteamiento dinámico, pero aporta un matiz estético más deportivo y una ligera mejora en la gestión del flujo de aire a alta velocidad.

Control absoluto

La parte ciclo responde a lo que esperamos en este segmento. Delante encontramos una horquilla Showa invertida de 43 mm, mientras que detrás trabaja un amortiguador Showa con precarga ajustable sobre basculante de doble brazo en aluminio. No se trata de componentes radicales ni orientados exclusivamente a circuito, pero sí ofrecen un equilibrio adecuado entre confort y precisión.



El sistema de frenos con pinzas Brembo M4.32 y ABS en curva asegura potencia elevada y dosificación progresiva.



Siempre son bienvenidos unos puños calefactables que aportan una dosis extra de confort y anima al usuario a rodar durante todo el año.



La pantalla TFT de cinco pulgadas permite personalización, conectividad y navegación opcional mediante el sistema multimedia Ducati.

En nuestro caso, con un peso elevado del piloto, el tren trasero podría admitir algo más de firmeza de serie, aunque la regulación de precarga permite ajustar el comportamiento según necesidades. Para un usuario de complejidad media, el compromiso entre absorción y estabilidad resulta coherente con el enfoque de la moto.

El equipo de frenos mantiene un nivel alto, con doble disco delantero de 320 mm y pinzas Brembo M4.32 montadas radialmente, asistidas por ABS en curva. La potencia está fuera de duda y, sobre todo, destaca la dosificación desde la bomba

radial, que permite modular con precisión tanto en frenadas contundentes como en reducciones suaves antes de entrar en curva.

Evolución consciente

La electrónica agrupa el conjunto Ducati Advanced Vehicle Control (DAVC) con control de tracción DTC, control de cabalito DWC, ABS en curva y control de freno motor EBC, todos configurables en varios niveles. Dispone de cuatro Riding Modes (Sport, Road, Urban y Wet) y cuatro Power Modes que modifican la entrega de potencia según el escenario.

La pantalla TFT de 5 pulgadas ofrece una interfaz clara y personalizable, con posibilidad de conectividad y navegación opcional. El conjunto tecnológico sitúa a la Monster en línea con las exigencias actuales del segmento premium.

En definitiva, esta nueva generación mantiene la identidad deportiva que siempre ha definido a la saga, pero lo hace con un refinamiento superior. Más ligera, más accesible y con un motor notablemente elástico, la Ducati Monster 2026 amplía su radio de acción sin renunciar a ese punto de nervio que esperamos al ver el logotipo rojo en el depósito. Una evolución que no busca competir por precio, sino consolidar una propuesta naked de carácter propio dentro de un mercado cada vez más competido.

www.ducati.com



La altura de asiento estándar es de 815 mm, con opciones que permiten descender hasta 775 mm mediante accesorios específicos.



En carretera de montaña despliega su carácter más natural, combinando agilidad, estabilidad y una respuesta inmediata al giro del acelerador.

STEIN DINSE



Fuel in the blood. Italy in your heart.

¡Aquí está todo el equipo que tu taller necesita!

Adaptable a casi todas las marcas de motos



SD-TEC

¡Visítanos!



www.stein-dinse.com

Contacto:
Maria D. Putzmann

Stein-Dinse GmbH • Waller See 11 • 38179 Schwuelper, Germany
+49 (0) 531 123300-27 MPutzmann@stein-dinse.com

