

DUCATI MH900evoluzione

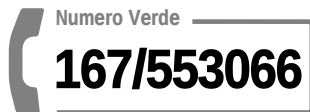
Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.

Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.

Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.

Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA



Buon divertimento!

La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa.

La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.



Attenzione

Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

SOMMARIO

<i>Indicazioni generali</i>	6
<i>Garanzia</i>	6
<i>Simboli</i>	6
<i>Informazioni utili per viaggiare in sicurezza</i>	7
<i>Guida a pieno carico</i>	8
<i>Dati per l'identificazione</i>	9
 <i>Comandi per la guida</i>	10
<i>Posizione dei comandi per la guida del motociclo</i>	10
<i>Cruscotto</i>	11
<i>Funzioni dell'unità digitale LCD</i>	12
<i>Chiavi</i>	13
<i>Interruttore d'accensione e bloccasterzo</i>	13
<i>Commutatore sinistro</i>	14
<i>Leva comando frizione</i>	15
<i>Leva comando starter</i>	15
<i>Commutatore destro</i>	16
<i>Manopola girevole comando acceleratore</i>	16
<i>Leva comando freno anteriore</i>	16
<i>Pedale comando freno posteriore</i>	17
<i>Pedale comando cambio</i>	17
<i>Registrazione posizione pedale comando cambio</i>	18
<i>Registrazione posizione pedale comando freno posteriore</i>	19

<i>Elementi e dispositivi principali</i>	20
<i>Posizione sul motociclo</i>	20
<i>Tappo serbatoio carburante</i>	21
<i>Cavalletto laterale</i>	22
<i>Regolazione ammortizzatore posteriore</i>	23

<i>Norme d'uso</i>	24
<i>Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo</i>	24
<i>Controlli prima dell'avviamento</i>	25
<i>Avviamento motore</i>	26
<i>Avviamento e marcia del motociclo</i>	28
<i>Frenata</i>	28
<i>Arresto del motociclo</i>	29
<i>Rifornimento carburante</i>	29
<i>Parcheggio</i>	30
<i>Accessori in dotazione</i>	31

<i>Operazioni d'uso e manutenzione principali</i>	32
<i>Rimozione sella</i>	32
<i>Rimozione carenatura anteriore</i>	33
<i>Rimozione scocca</i>	33
<i>Rimozione cupolino</i>	34
<i>Rimozione serbatoio carburante</i>	35
<i>Rimontaggio serbatoio</i>	35
<i>Sostituzione filtro aria</i>	37
<i>Controllo livello fluido freni e frizione</i>	38
<i>Verifica usura pastiglie freni</i>	40
<i>Lubrificazione delle articolazioni</i>	40
<i>Regolazione del cavo comando acceleratore</i>	41
<i>Carica delle batterie</i>	42
<i>Controllo tensione catena trasmissione</i>	43

<i>Lubrificazione della catena trasmissione</i>	43
<i>Sostituzione delle lampadine</i>	44
<i>Orientamento del proiettore</i>	48
<i>Pneumatici</i>	49
<i>Controllo livello olio motore</i>	51
<i>Pulizia e sostituzione candele</i>	52
<i>Pulizia generale</i>	53
<i>Lunga inattività</i>	53
<i>Avvertenze importanti</i>	53
<i>Caratteristiche tecniche</i>	54
<i>Ingombri</i>	54
<i>Pesi</i>	54
<i>Rifornimenti</i>	55
<i>Motore</i>	56
<i>Distribuzione</i>	56
<i>Prestazioni</i>	57
<i>Candele d'accensione</i>	57
<i>Freni</i>	58
<i>Trasmissione</i>	59
<i>Telaio</i>	60
<i>Ruote</i>	60
<i>Pneumatici</i>	60
<i>Sospensioni</i>	61
<i>Impianto elettrico</i>	61
<i>Promemoria manutenzione periodiche</i>	66

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

**Attenzione**

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

**Importante**

Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

**Note**

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

Tutte le indicazioni relative a **destra** o **sinistra** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza



Attenzione

Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.

Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.

Il pilota deve indossare **sempre** il casco protettivo.

Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.

Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.

Il pilota deve appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.

Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sui semimanubri.

Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.

Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.

Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.

Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.

Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.

Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.

Non fumare mai durante il rifornimento.

Durante il rifornimento si possono inalare vapori di carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.

Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.

Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.

Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.

La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza e per evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

*Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
290 Kg.*

Cercare di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.

Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo: un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.

Non fissare elementi voluminosi e pesanti sui semimanubri o sul parafrangente anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.

Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.

Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 49 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motocicletta Ducati è contraddistinta da due numeri d'identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1.1) e per il motore (fig. 1.2).

Telaio N.

Motore N.



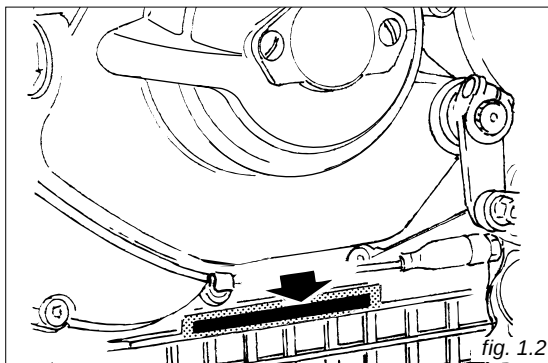
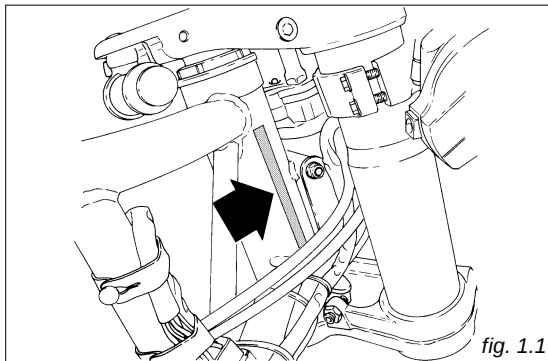
Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.



Note

Per accedere al numero di identificazione del motore, è necessario rimuovere il carter salvacoppa dell'olio, lato sinistro.



**Attenzione**

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo (fig. 2)

- 1) Cruscotto.
- 2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.
- 3) Commutatore sinistro.
- 4) Leva comando frizione.
- 5) Leva comando starter.
- 6) Commutatore destro.
- 7) Manopola girevole comando acceleratore.
- 8) Leva comando freno anteriore.
- 9) Pedale comando cambio.
- 10) Pedale comando freno posteriore.

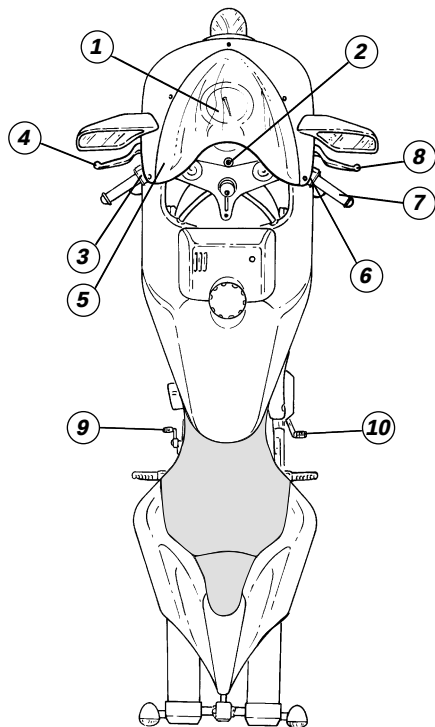


fig. 2

Cruscotto (fig. 3)

1) Unità digitale a LCD multifunzione.

Suddivisa dalle varie funzioni:

a) **Tachimetro** (km/h) o (mph).

Indica la velocità di marcia. Il segnale è fornito da un sensore posto sul coperchio pignone.

b¹) **Contachilometri** (km) o (mi).

Indica la distanza totale percorsa.

b²) **Contachilometri parziale** (km) o (mi).

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

c) **Orologio.**

2 e 3) Pulsanti di comando.

Agendo sui pulsanti si selezionano le funzioni dell'unità digitale.

4) Spia verde N.

Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) Spia gialla .

Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 4 litri di carburante.

6) Spia verde .

Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

7) Spia rossa .

Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su **ON**, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

 Importante

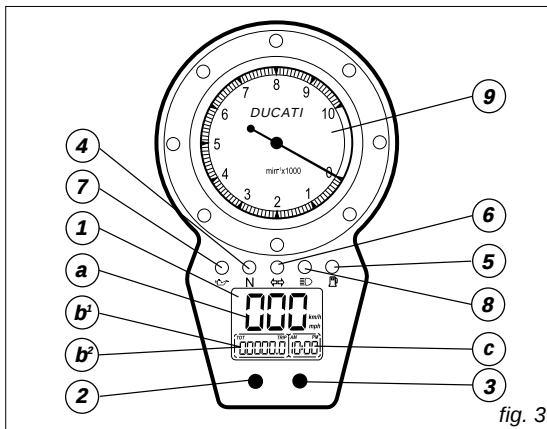
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

8) Spia blu .

Si accende per indicare la luce abbagliante accesa. Quando la luce di posizione è accesa si illumina il cruscotto.

9) Contagiri (min⁻¹).

Indica il numero di giri al minuto del motore, è a funzionamento elettronico, con movimento mediante motorino passo-passo. Quando la luce di posizione è accesa si illumina il cruscotto.



Funzioni dell'unità digitale LCD

Check

All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il contagiri si azzerava, tutte le cifre dell'**LCD** si attivano per 2 secondi, si accendono tutte le spie e viene visualizzato il valore della distanza totale percorsa.

Indicazione contachilometri totale/parziale

Premendo il **pulsante 1** con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.

Azzeramento contachilometri parziale

Portare il display in visualizzazione contachilometri parziale premendo il **pulsante 1**. Tenendo premuto il **pulsante 2** per almeno 2 secondi si otterrà l'azzeramento.

Regolazione orologio

Portare il display in visualizzazione contachilometri totale premendo il **pulsante 1**.

Premere il **pulsante 2** per almeno 2 secondi.

Regolare AM/PM premendo il **pulsante 1**.

Premere il **pulsante 2** per passare alla regolazione delle ore; **premere 1** ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora.

Premere il **pulsante 2** per passare alla regolazione dei minuti.

Premere il **pulsante 1** per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente.

Premere il **pulsante 2** per uscire dal modo di regolazione.

Indicazione Km/h o mph della velocità:

L'indicazione predefinita è quella in Km/h. Volendo cambiare l'unità di misura della velocità da Km/h a miglia (mph) o viceversa procedere nel modo seguente: portare la chiave in posizione **OFF**.

Tenendo premuti contemporaneamente i **pulsanti 1 e 2**, girare la chiave su **ON**, viene visualizzata la scritta **EU** lampeggiante se l'unità di misura è in Km/h, **USA** se è in mph. Premere il **pulsante 1** per alternare la visualizzazione **EU** e **USA**.

Per memorizzare tenere premuto il **pulsante 2** per almeno 5 secondi.

Se è stato eseguito tutto correttamente compare la scritta **OFF**.

Quindi riportare la chiave su **ON** compare l'indicazione dell'unità di misura scelta.

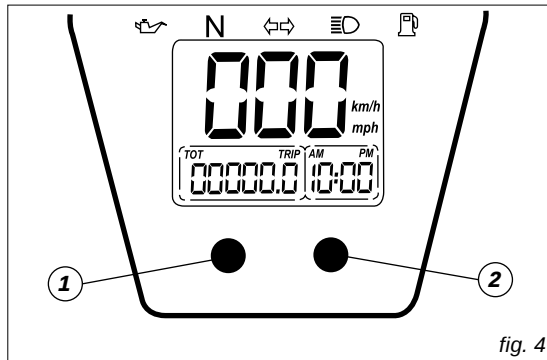


fig. 4

Chiavi (fig. 5)

Vengono consegnate due chiavi universali per avviamento, bloccasterzo ed una piastrina (1) col numero d'identificazione delle chiavi.



Note

Separare le chiavi e conservare la piastrina in un luogo sicuro.

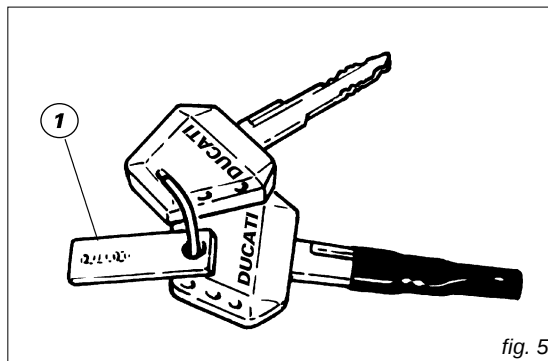


fig. 5

Interuttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 6)

È sistemato davanti alla testa di sterzo ed è a quattro posizioni:

- A) **ON**: abilita il funzionamento di luci e motore;
- B) **OFF**: disabilita il funzionamento di luci e motore;
- C) **LOCK**: lo sterzo è bloccato;
- D) **P**: luce di posizione e bloccasterzo.



Note

Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

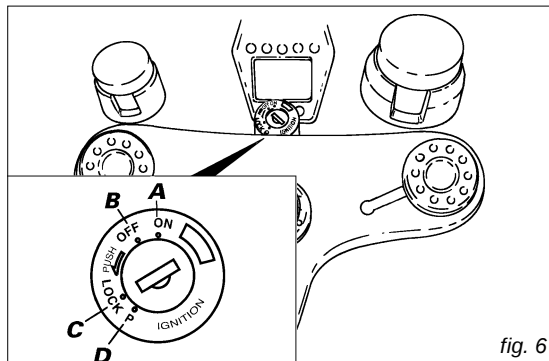


fig. 6

Commutatore sinistro (fig. 7)

1) Commutatore, comando accensione luce a tre posizioni:

in basso  = luce spenta;

al centro  = luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese;

in alto  = luce del proiettore, luce di posizione anteriore e posteriore, luce targa e luce del cruscotto accese.

2) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:

posizione   = luce anabbagliante accesa;

posizione   = luce abbagliante accesa.

3) Pulsante  = indicatore di direzione a tre posizioni:

posizione centrale = spento;

posizione  = svolta a sinistra;

posizione  = svolta a destra.

Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

4) Pulsante  = avvisatore acustico.

5) Pulsante   = lampeggio abbagliante.

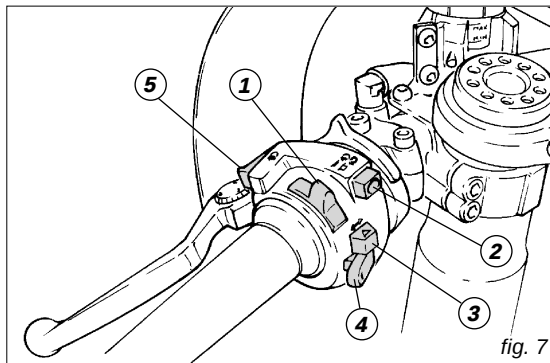


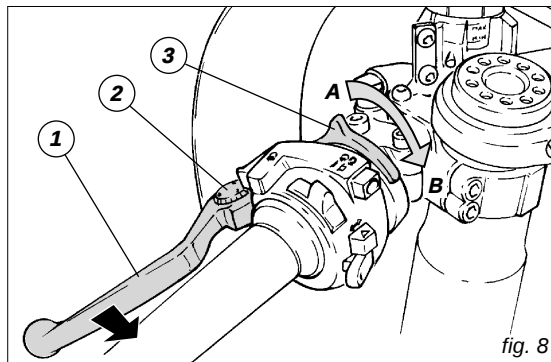
fig. 7

Leva comando frizione (fig. 8)

La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul semimanubrio.

Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (1) completamente in avanti ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che: la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4, corrisponde alla distanza minima.

Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.



⚠ *Attenzione*

La regolazione della leva frizione e freno, va effettuata a motociclo fermo.

● *Importante*

Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Leva comando starter (fig. 8)

Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.

Posizioni d'utilizzo del comando:

A) (verticale) = comando non attivato;

B) = comando completamente attivato.

La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 28).

● *Importante*

Non usare questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiare col comando starter attivato.

Commutatore destro (fig. 9)

1) Interruttore **ARRESTO MOTORE**, a due posizioni:

posizione  (**RUN**) = marcia;

posizione  (**OFF**) = arresto del motore.



Attenzione

Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione  per poter procedere all'avviamento del motociclo.



Importante

Dopo aver viaggiato con le luci accese, spegnendo il motore con l'interruttore (1) e lasciando la chiave di accensione in posizione **ON**, le luci rimangono accese e potrebbe scaricarsi la batteria.

2) Pulsante  = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore (fig. 9)

La manopola girevole (3), sul lato destro del semimanubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

Leva comando freno anteriore (fig. 9)

Tirando verso la manopola girevole la leva (4) si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.

La leva di comando è dotata di un pomello (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio.



Attenzione

Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 26.

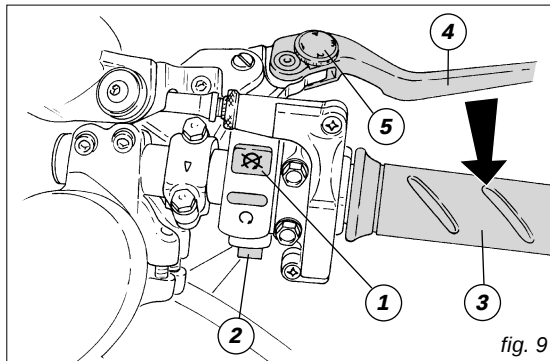
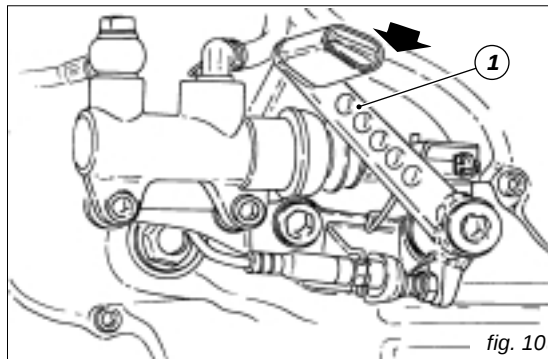
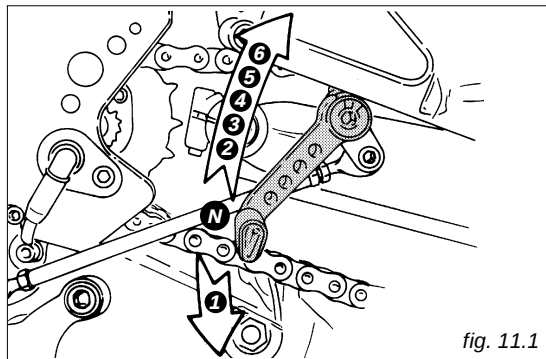


fig. 9

Pedale comando freno posteriore (fig. 10)
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1)
verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.



Pedale comando cambio (fig. 11.1)
Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo
*centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:*
in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare
la 1ª marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con
*questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;*
in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e
successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.
Ad ogni spostamento del pedale corrisponde un solo
cambio marcia.



Registrazione posizione pedale comando cambio (fig. 11.2)

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi.

Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:

Bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).



Note

Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1) facendo assumere al pedale cambio, la posizione desiderata.

Serrare contro l'asta, entrambi i controdadi.

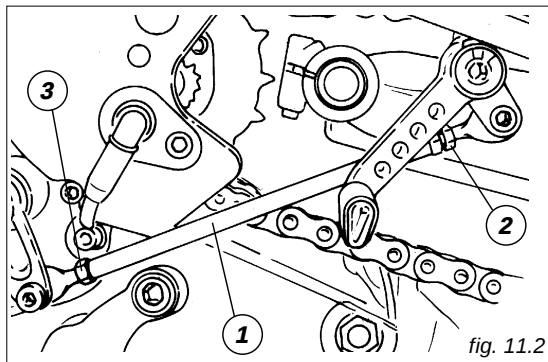


fig. 11.2

Registrazione posizione pedale comando freno posteriore (fig. 11.3)

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:

Allentare il controdado (4).

Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdado (4).

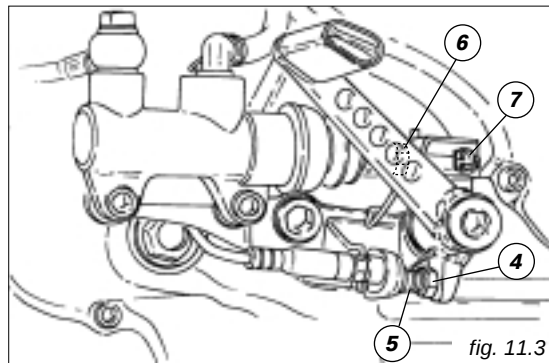
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa $1,5 \div 2$ mm prima di iniziare l'azione frenante.

Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:

Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.

Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.



ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo (fig. 12)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Ammortizzatore di sterzo.
- 3) Cavalletto laterale.
- 4) Specchi retrovisori.
- 5) Punti di regolazione ammortizzatore posteriore.
- 6) Silenziatore di scarico (vedi nota a pag. 30).

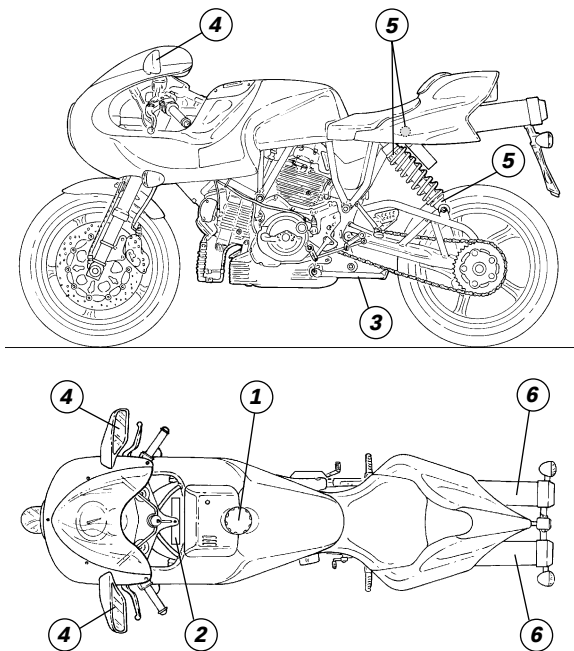


fig. 12

Tappo serbatoio carburante (fig. 13)

Apertura

Ruotare il tappo (1) in senso antiorario, con il palmo della mano.

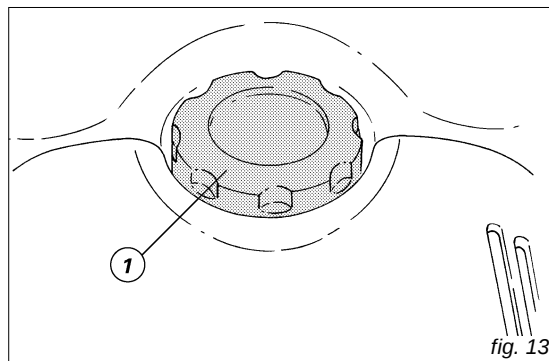
Chiusura

Ruotare il tappo (1) in senso orario, con il palmo della mano e serrarlo opportunamente.



Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 29) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente chiuso.



Cavalletto laterale (fig. 14)

Importante

Prima d'azionare il cavalletto laterale accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono infatti determinare, rovinose cadute del motociclo parcheggiato.

In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.

Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sul semimanubrio) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Quando la moto viene riportata in posizione verticale il cavalletto ritorna in posizione di riposo. Controllate la molla per individuare eventuali danni, o una diminuzione della forza di tensione, e verificate che l'insieme del cavalletto laterale possa muoversi liberamente.

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Attenzione

Assicurarsi che il cavalletto laterale sia effettivamente ritornato in posizione di riposo. Infatti il cavalletto laterale abbassato durante la marcia del veicolo, oltre ad ostacolare le operazioni di guida, può toccare il terreno in curva facendovi perdere il controllo del mezzo e procurare gravi incidenti e danni al motociclo.

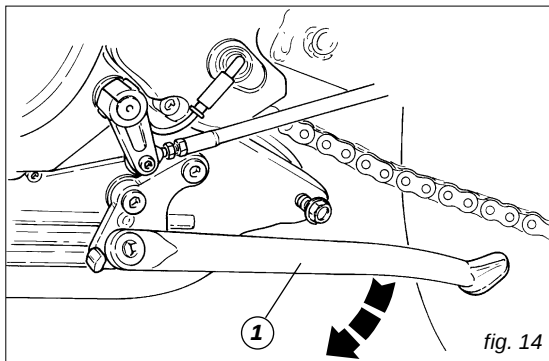


fig. 14

Regolazione ammortizzatore posteriore

L'ammortizzatore posteriore è provvisto di registri esterni che consentono di adeguare l'assetto della moto, in funzione del carico.

La ghiera (1) posta in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Il pomello (2) sopra il serbatoio d'espansione (3) dell'ammortizzatore, regola il freno idraulico nella fase di compressione. La ghiera (1) ed il pomello (2) vanno ruotati per modificare la frenatura:

- verso "soft" per diminuirla
- verso "hard" per aumentarla.

Taratura STANDARD:

- dalla posizione completamente ruotata verso "hard" ruotare verso "soft" di 10 scatti la ghiera 1.
- dalla posizione completamente ruotata verso "hard" ruotare verso "soft" di 5 scatti il pomello 2.

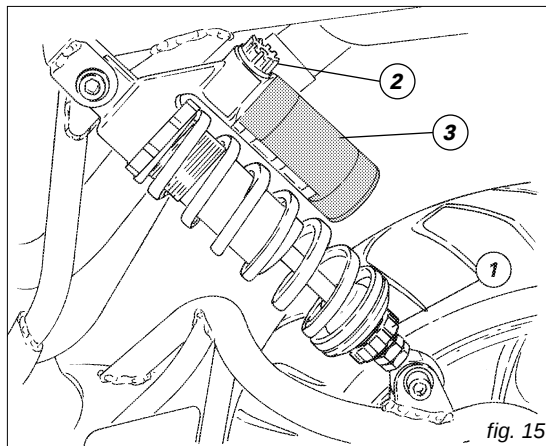


Attenzione

Per ruotare la ghiera di registro del precarico, utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.

L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Adeguare il precarico in funzione del peso del pilota e dell'eventuale bagaglio, per garantire un'altezza costante del motociclo dal suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.



NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima

Velocità di marcia o di rotazione del motore da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

- 1) Fino a 1000 km;
- 2) Da 1000 a 2500 km;
- 3) Dopo 2500 km.

Fino a 1000 Km

Durante i primi 1000 km di marcia, prestare attenzione al contachilometri o contagiri, non si deve assolutamente superare: i 5.500÷6.000 min⁻¹.

Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.

Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un

corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.

Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.

Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km

Si possono pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare: i 7.000 min⁻¹.



Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e per la sua durata.

Dopo 2500 Km

Nel normale uso del motociclo, a fine rodaggio, si consiglia di non superare mai: i 9.000 min⁻¹.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

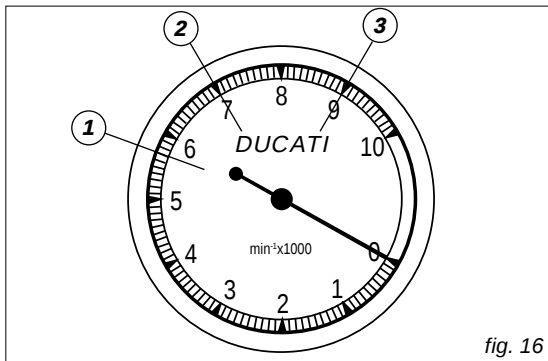


fig. 16

Controlli prima dell'avviamento



Attenzione

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllare il livello del carburante nel serbatoio.
Eventualmente fare rifornimento (pag. 29).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare l'olio (pag. 51).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 49).

Funzionalità dei comandi

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 44).

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 22).



Attenzione

In caso di anomalie rimandare la partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore



Note

Per avviare il motore a caldo seguite la procedura descritta per “Temperatura ambiente, alta”.



Attenzione

Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si dovranno utilizzare durante la guida. Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte, in tempi brevi.

Temperatura ambiente normale

(compresa tra 10 °C e 35 °C):

1) Posizionare l'interruttore d'accensione su **ON** (fig. 17.1). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa  sul cruscotto, risultino accese.



Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore, (pag. 11).

2) Spostare la leva comando starter in posizione (B) (fig. 17.2).

3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 17.3) sia nella posizione  (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).

Lasciare che il motore si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.



Importante

Non attivare l'avviamento elettrico per più di 5 secondi consecutivi. Attendere 10 secondi, prima di riavviare il motore.

4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A, fig. 17.2) per ottenere il regime di rotazione del motore: di circa 1.400÷1.500 min⁻¹.



Importante

Non far funzionare il motore freddo, ad un elevato numero di giri. Attendere il riscaldamento dell'olio e la sua confluenza in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

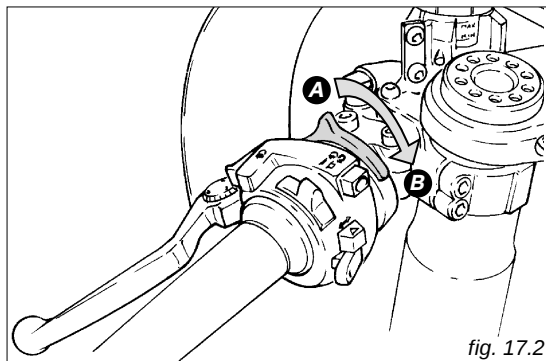
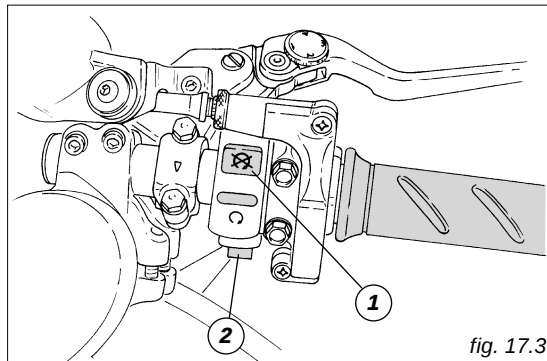
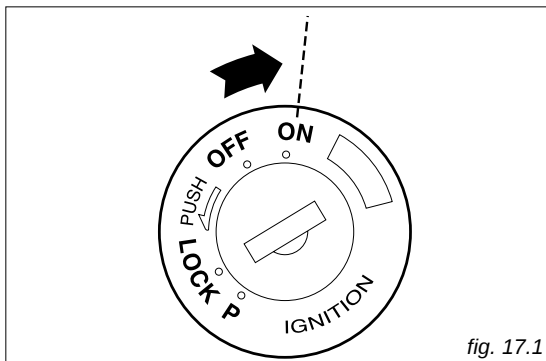
5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A). Il motore dovrà mantenere il minimo con starter completamente escluso.

Temperatura ambiente alta (oltre i 35 °C):

Eseguire la stessa procedura senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente bassa (inferiore a 10 °C):

Eseguire la procedura descritta per “Temperatura esterna normale” prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.



Avviamento e marcia del motociclo

- 1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.
- 2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.
- 3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.
- 4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.
- 5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.

Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, inserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permette la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione. L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità, passare immediatamente alla marcia inferiore, si eviteranno in questo modo sollecitazioni anomale a tutta la struttura del motociclo oltre che al motore.



Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.



Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.

Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.

In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poca aderenza l'azione frenante del motociclo è notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione.

Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.

Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.

I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo

Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegner il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (fig. 18).



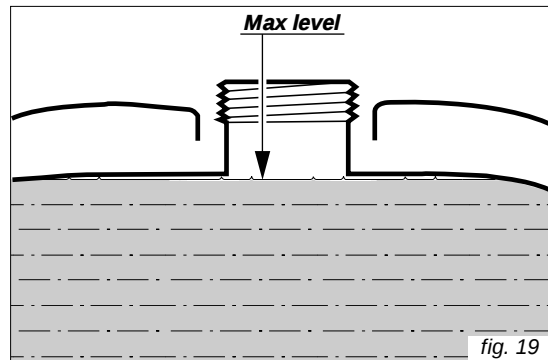
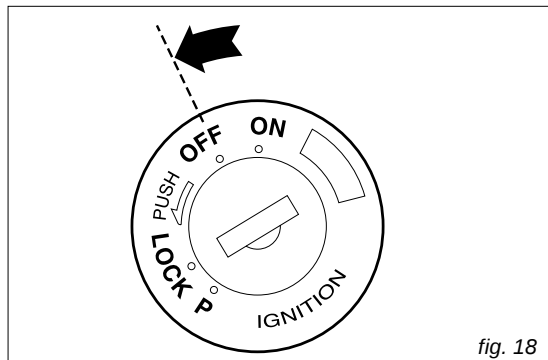
Importante

Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.

Rifornimento carburante

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del bocchettone d'immissione (fig. 19).

I



Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 22). Ruotare i semimanubri completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti. Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore. In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P** (fig. 20).



Importante

Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.



Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza del pilota.



Attenzione

Il silenziatore di scarico (vedi pag. 20) rimane a temperatura molto elevata per qualche decina di minuti dopo avere utilizzato la moto: prestare molta attenzione quando si scende o quando si sale sulla moto a non toccare con nessuna parte del corpo il silenziatore di scarico.

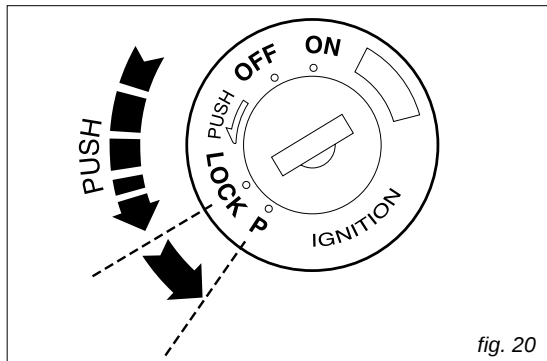


fig. 20

Accessori in dotazione (fig. 21)

Nel codone, dietro la sella, è ricavato un vano (1, fig. 21) portaoggetti, per accedere al vano è necessario rimuovere lo schienalino (2, fig. 21), tirandolo verso l'esterno.

Nel vano portaoggetti (1, fig. 21) sono alloggiati: un libretto uso e manutenzione, una busta attrezzi (fig. 22) per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

La busta attrezzi (fig. 22)

Contiene:

- 1) chiave poligonale di 14 mm;
- 2) brugola di 8/6/5/4 mm;
- 3) chiave per eccentrico posteriore;
- 4) chiave perno ruota anteriore;
- 5) prolunga per chiave eccentrico posteriore;
- 6) chiave a tubo esagonale per candele;
- 7) perno per chiave candele;
- 8) giravite doppio.



Attenzione

Durante la marcia del veicolo non riportare nel vano oggetti che si deteriorano con alte temperature (>50°C), in quanto il vano è soggetto a riscaldamento in questa situazione.

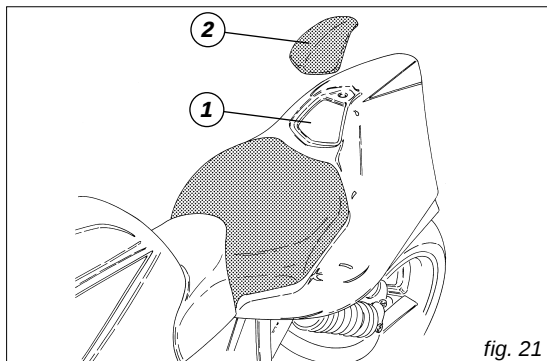


fig. 21

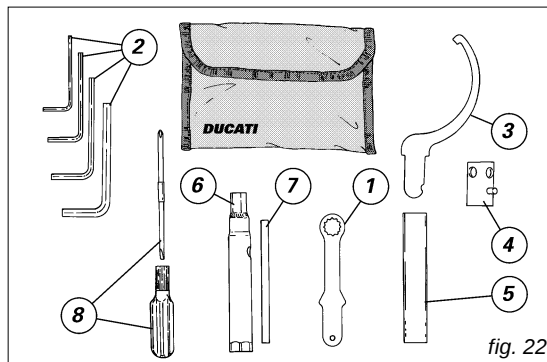


fig. 22

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALE

Rimozione sella

La sella (1, fig. 23) è fissata alla carenatura posteriore (2) (supporto sella), tramite due viti prigioniere (3, fig. 24). I dadi di fissaggio sono accessibili dalla parte sottostante la carenatura posteriore. Per rimuovere il supporto sella (2) (codone), svitare le quattro viti (4, fig. 25).

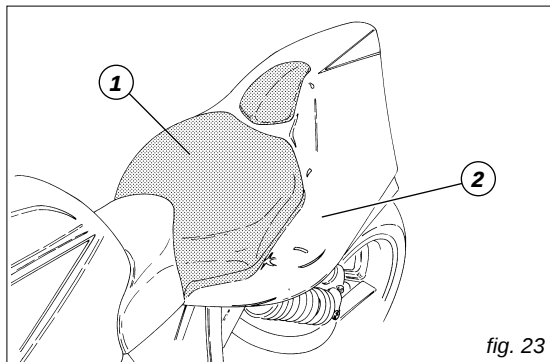


fig. 23

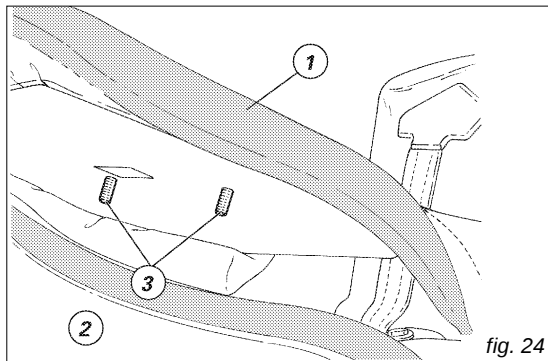


fig. 24

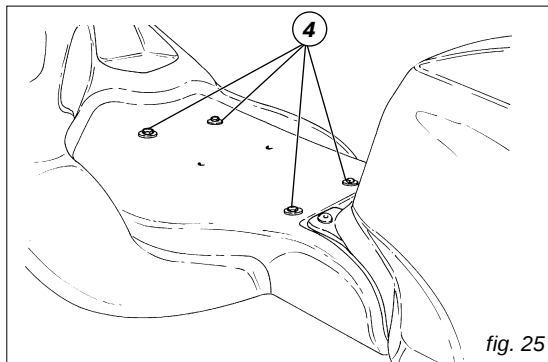


fig. 25

Rimozione carenatura anteriore

La carenatura anteriore è scomponibile in due parti:

- scocca;
- cupolino.

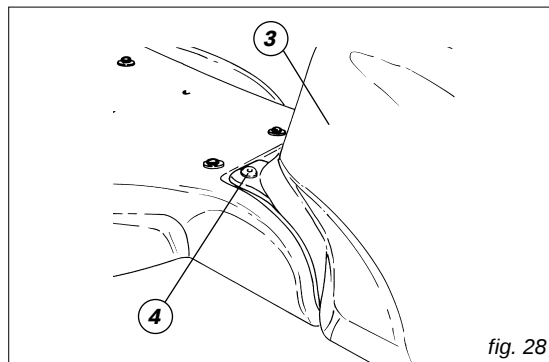
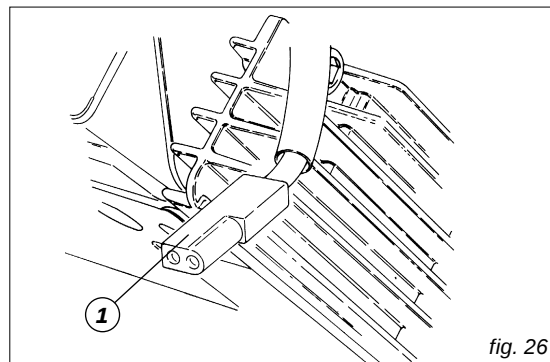
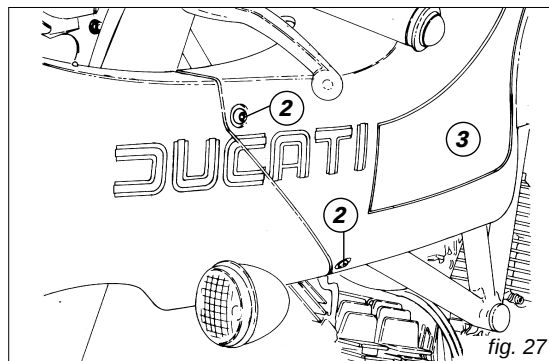
Rimozione scocca

Scollegare il connettore (1, fig. 26) (da ambo i lati, sotto la scocca) delle connessioni elettriche per gli indicatori di direzione anteriori.

Svitare le viti (2, fig. 27) (da ambo i lati, della scocca) (3).

Svitare le viti (2, fig. 28) (da ambo i lati) di fissaggio posteriore della scocca (4).

Sollevare e rimuovere la scocca.

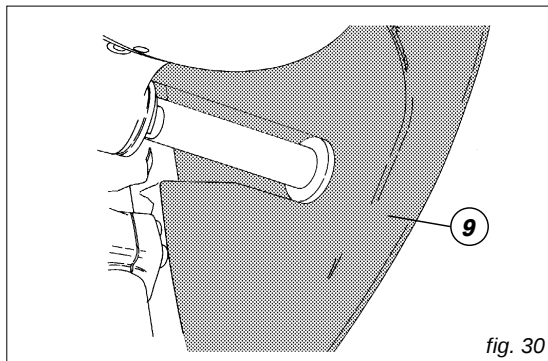
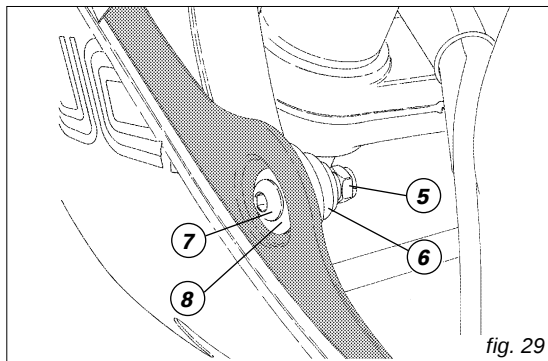


Rimozione cupolino

Svitare i dadi autobloccanti (5, fig. 29) (da ambo i lati del cupolino).

Sfilare le rondelle interne (6) e le viti (7) comprensive di rondella (8).

Estrarre il cupolino (9, fig. 30) dalla parte anteriore, con cautela, sfilandolo.



Rimozione serbatoio carburante



Note

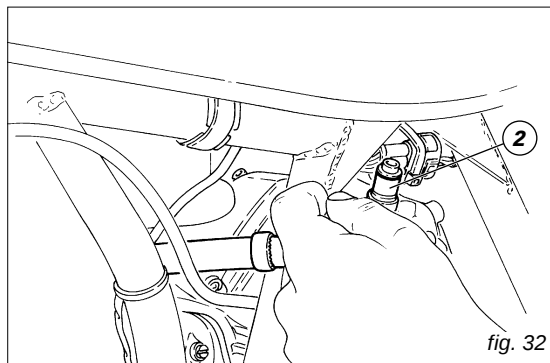
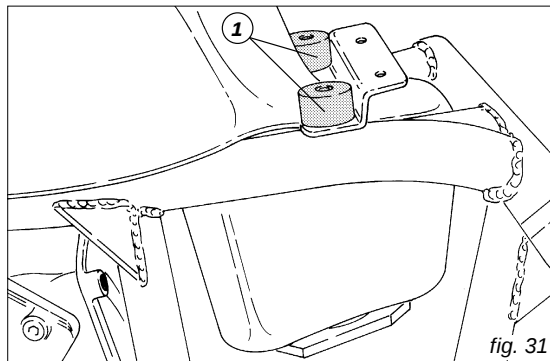
Per rimuovere il serbatoio del carburante, è necessario rimuovere preventivamente la semicarena anteriore (vedi pag. 33).



Attenzione

Non fumare durante queste operazioni.

Svitare e rimuovere i distanziali in gomma (1, fig. 31). Sganciare i raccordi rapidi dei tubi di mandata e ritorno (2, fig. 32), premendo con le dita, sulle linguette (A, fig.33). Asciugare immediatamente, eventuali sgocciolamenti di carburante. Scollegare il connettore (3) della sonda livello carburante. Estrarre il serbatoio senza l'ausilio di alcun attrezzo.



Rimontaggio serbatoio

Posizionare il serbatoio.

Installare i distanziali in gomma (1, fig. 31) avvitandoli. Inserire i raccordi rapidi dei tubi di mandata e ritorno (2, fig. 32) accoppiandoli per colore (bianco con bianco e nero con nero) e applicando lubrificante sugli OR.



Attenzione

Eeguire questa operazione a motore freddo in quanto sganciando i raccordi rapidi può fuoriuscire una piccola quantità di carburante.

⚠ Attenzione
 I pernini (F, fig. 34), se premuti accidentalmente, provocano la chiusura delle lamelle sui raccordi rapidi, verificare che le lamelle siano in posizione aperta; in caso contrario, premere le linguette (A, fig. 33) per aprirle.

Collegare il sensore (3, fig. 33) della sonda livello carburante.

Verificare che il commutatore a chiave sia su "OFF".

Verificare che l'interruttore (4, fig. 35) del commutatore sia sulla posizione (A).

Portare il commutatore a chiave su "ON".

Avviare il ciclo di pressurizzazione dell'impianto di alimentazione carburante premendo l'interruttore (5) e attendere che la pompa carburante si arresti. Ripetere il ciclo portando l'interruttore (4) in posizione (A); poi premere nuovamente l'interruttore (5).

Durante questa operazione verificare la tenuta dei raccordi dei tubi di mandata e ritorno, controllando che non vi sia trafileggiamento di carburante.

Riposizionare il commutatore a chiave su "OFF".

Bloccare il serbatoio, impuntando le viti e serrandole alla coppia prescritta installando i distanziali in gomma con il piastrino di fissaggio codone.

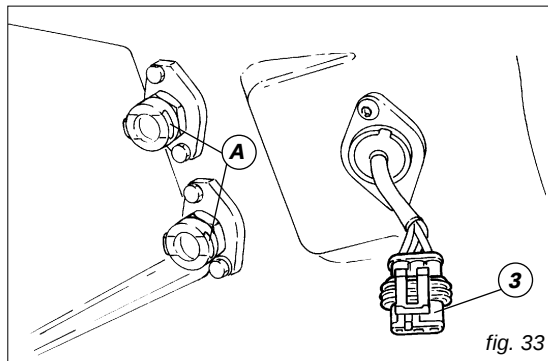


fig. 33

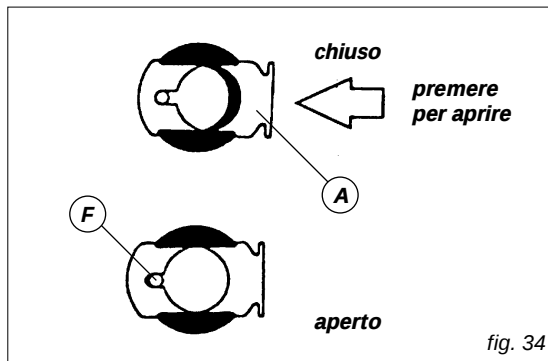


fig. 34

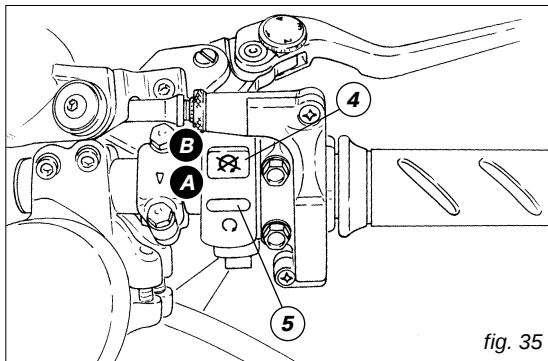


fig. 35

Sostituzione del filtro aria (fig. 36)

Per accedere alla scatola filtro rimuovere la scocca anteriore (vedi pag. 33) e il serbatoio carburante (vedi pag. 35). Per rimuovere il coperchio scatola filtro (1, fig. 36), procedere come segue:

- svitare le due viti anteriori (2);
- svitare la vite posteriore (3);
- rimuovere il coperchio (1);
- estrarre l'elemento filtrante (4, fig. 37).



Importante

Un filtro sporco riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni sulle candele.

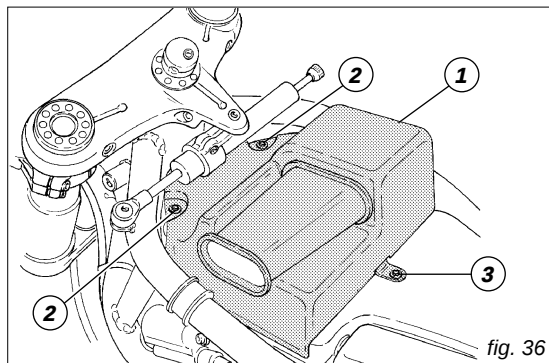


fig. 36

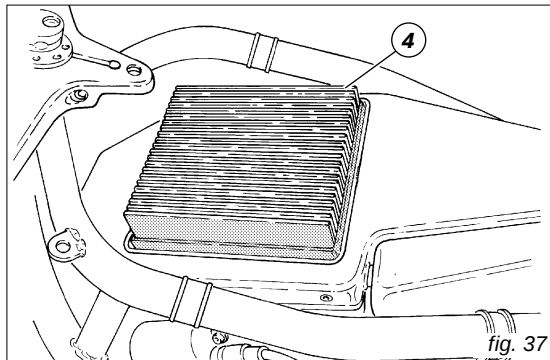
Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore, danneggiandolo.

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura, nella sede della scatola filtro e rimontare il coperchio (1, fig. 36).



Importante

In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).



Controllo livello fluido freni e frizione (fig. 38) Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di MIN evidenziata sui rispettivi serbatoi.

Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.

Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.



Importante

Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto freni

Se si rileva un gioco eccessivo della leva o del pedale del freno, nonostante le pastiglie risultino in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema frenante e per provvedere allo spurgo dell'impianto.



Attenzione

Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.

L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.

Non miscelare oli di qualità diverse.

Controllare la perfetta tenuta di raccordi e guarnizioni.

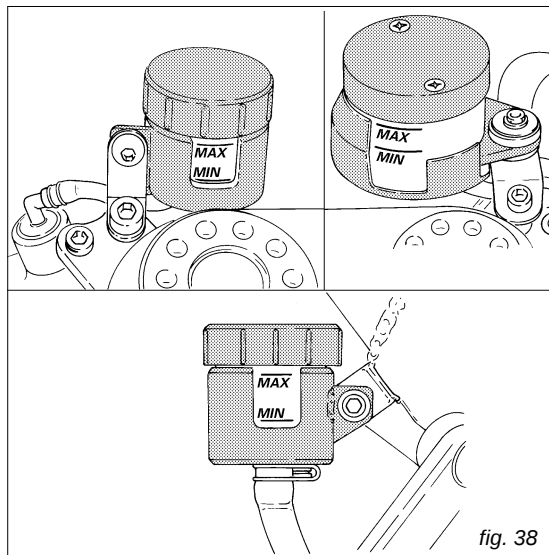
Impianto frizione

Se il gioco della leva di comando è eccessivo, il motociclo “saltella” o si arresta all'inserimento della marcia. Questi malfunzionamenti, sono indice di una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.



Attenzione

Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (**3 mm** sopra il livello minimo).



Verifica usura pastiglie freni (fig. 39)

Freno anteriore

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

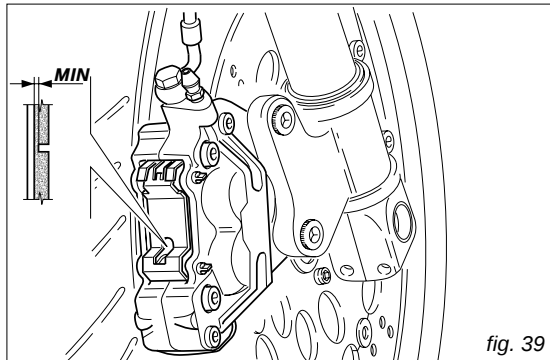


fig. 39

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un concessionario o una officina autorizzata.

Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti di fissaggio (1, fig. 40), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

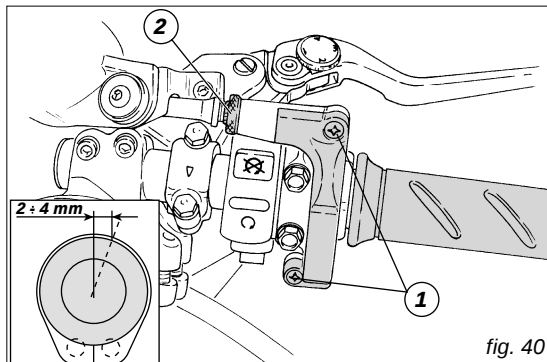


Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1, fig. 40).

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.



Regolazione del cavo comando acceleratore
 La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di $1,5 \div 2$ mm. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (2, fig. 40) situati in corrispondenza del comando stesso.

Carica delle batterie (fig. 41)

Per ricaricare le batterie è consigliabile rimuoverle dal motociclo.

Scollegare per primo, il terminale negativo (-) **nero**, poi quello positivo (+) **rosso**.

Svitare le due viti (1) che trattengono le staffe di fissaggio batteria (A) al supporto delle medesime (B), rimuovere le batterie sfilandole dal relativo alloggiamento.



Attenzione

Le batterie producono dei gas esplosivi: tenerle lontano da fonti di calore.

Caricare le batterie in un luogo ben ventilato.

Collegare i conduttori del caricabatterie ai terminali: **rosso** al positivo (+), **nero** al negativo (-).



Importante

Collegare le batterie al caricabatterie prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.

Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).

Riposizionare le batterie sui supporti (B) bloccandole con le due viti di fissaggio (1), poi procedere al collegamento dei terminali.



Attenzione

Tenere le batterie lontano dalla portata dei bambini e da fonti di calore eccessive.

Caricare le batterie a 1A per 5÷10 ore.

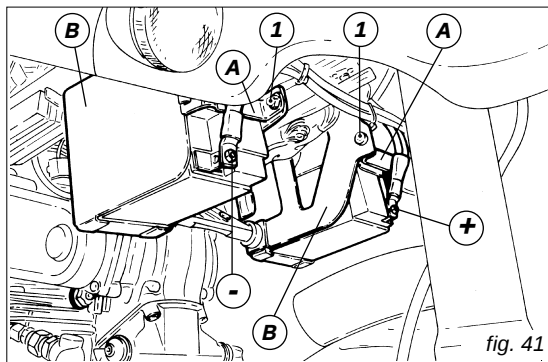


fig. 41

Controllo tensione catena trasmissione (fig. 42)

Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.

Con il motociclo sul cavalletto laterale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di 35 - 37 mm.

In caso contrario rivolgersi ad un concessionario o ad un'officina autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.



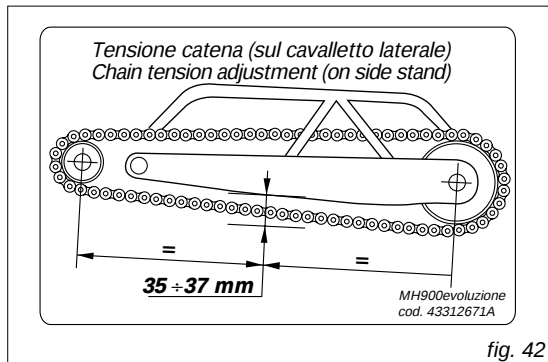
Attenzione

Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.



Importante

Una catena non correttamente tensionata è causa di rapida usura degli organi di trasmissione.



Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione. Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificarla, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.



Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione delle lampadine

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia gli stessi valori di tensione e assorbimento di quelli specificati nell' "Impianto Elettrico" a pag. 61.



Note

Per accedere al faro anteriore, è necessario rimuovere il cupolino.

Proiettore

Prima di accedere alle lampadine del proiettore è necessario rimuovere le viti (1, fig. 43) di fissaggio della corona esterna e la corona stessa.

Estrarre la corona interna (3, fig. 44).

Svitare le 3 viti (4) di fissaggio faro.

Staccare il connettore (5, fig.45) dalla lampadina del proiettore.

Ruotare in senso antiorario, la ghiera di arresto (6, fig. 45).

Estrarre la lampadina fulminata (7, fig.46) e sostituirla con una nuova, identica.

Ruotare la ghiera (6) in senso orario per bloccare la lampadina.



Note

Non toccare con le mani nude, la parte in vetro della lampadina.

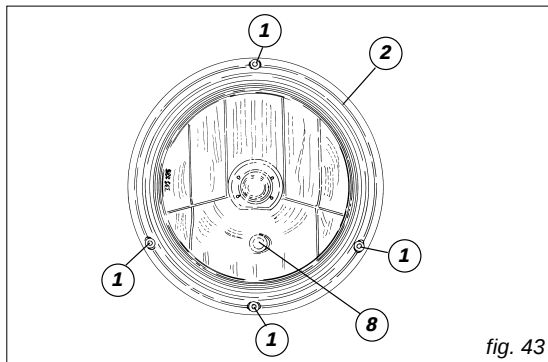


fig. 43

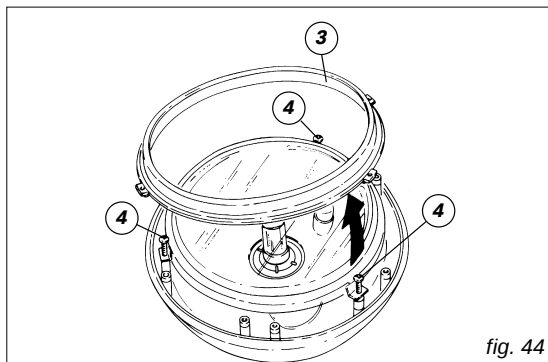


fig. 44

Reinserire il connettore (5, fig. 45) prestando attenzione ad accoppiarlo correttamente con i relativi spinotti della lampadina.

Per quanto concerne la lampadina (8, fig. 43) è sufficiente estrarre il portalampadina in gomma (9, fig. 46) e sfilare la lampadina dalla rispettiva sede, procedendo alla sostituzione con una nuova, identica.



Note

Prima di richiudere il faro anteriore, è consigliabile provare l'efficienza della nuova lampadina installata.

Richiudere il faro con procedura inversa rispetto alla fase di smontaggio.

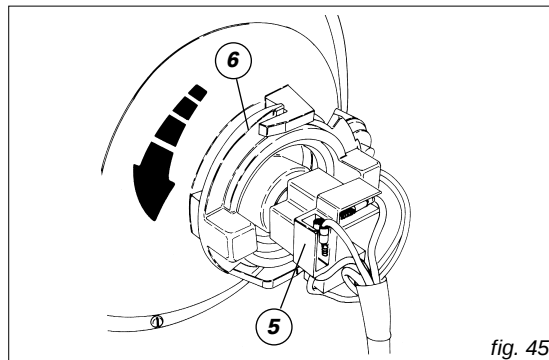


fig. 45

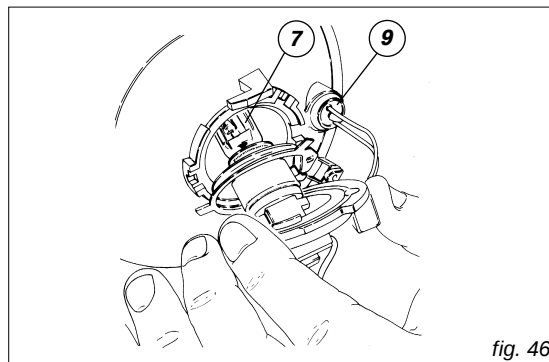


fig. 46

Luce arresto (fig. 47)

Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (3) che fissano il trasparente (4) e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il trasparente.

Luce targa (fig. 47)

Per accedere alla lampadina della luce targa svitare la vite (5), le due viti (6) posizionate sul fondo dello strumento di illuminazione. Sfilare il portalampada e sostituire la lampadina. Per il rimontaggio ripetere la procedura di smontaggio in maniera inversa.

Indicatori di direzione posteriori (fig. 47).

Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentello (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore. Riavvitare la vite (1).

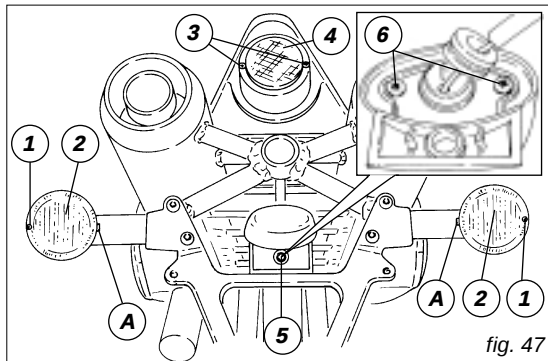
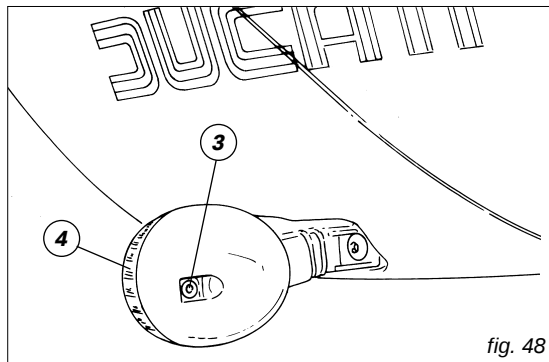


fig. 47

Indicatori di direzione anteriori (fig. 48).

Svitare la vite (3) e separare la coppetta (4) dal supporto indicatore. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta e riavvitare la vite (3).



Orientamento del proiettore (fig. 49)

Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale, di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso **10 metri**. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo. Effettuare il controllo possibilmente nella penombra. Accendere la luce anabbagliante: il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a **9/10** dell'altezza da terra del centro del proiettore.



Note

La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.

Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

Per procedere alla regolazione del faro occorre rimuovere il cupolino (vedi pag. 34).

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulla vite superiore di attacco faro (1, fig. 50) al supporto, allentandola e regolando l'inclinazione del faro stesso.

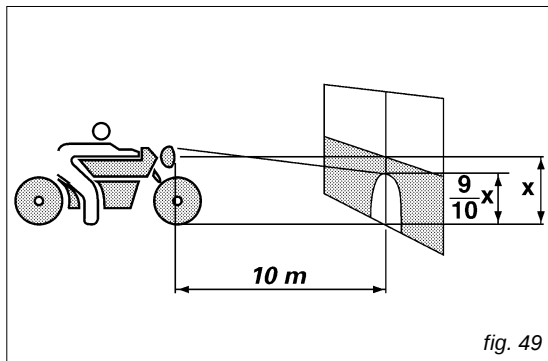


fig. 49

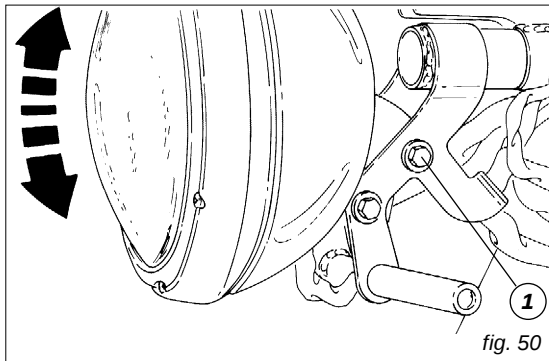


fig. 50

Pneumatici

Pressione anteriore:

2,1 bar - 2,2 bar

Pressione posteriore:

2,1 bar - 2,3 bar

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante

La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.



Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico.

Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.

Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per il pilota.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.



Importante

Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.



Note

Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 51) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.



Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

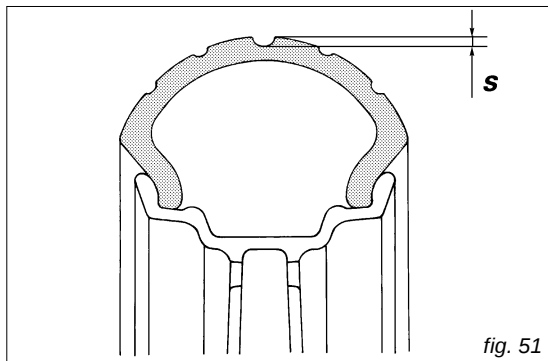


fig. 51

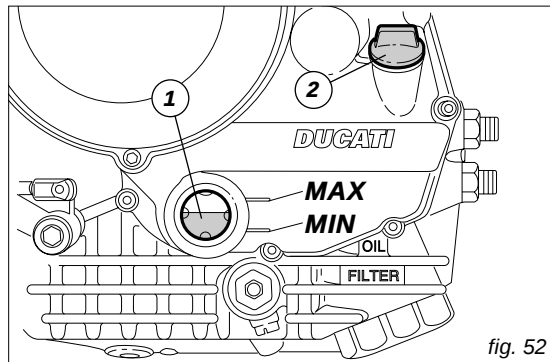
Controllo livello olio motore (fig. 52)

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.

Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi.

Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4.

Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.



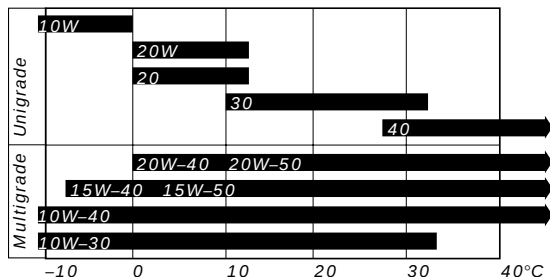
Importante

Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità

SAE 10W-40

Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo si trova nei limiti della gamma indicata.



Pulizia e sostituzione candele (fig. 53)

Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente. Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore. Sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.

Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.

Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.

Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: **$0,6 \div 0,7$ mm.**

● *Importante*

In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione. Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di **20 Nm**.

Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo un serraggio a mano, effettuare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

● *Importante*

Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa. La candela deve essere serrata correttamente.

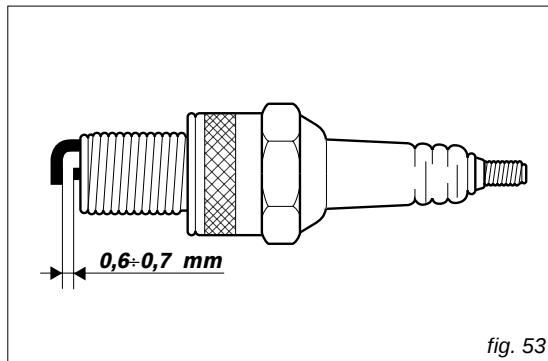


fig. 53

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.



Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Evitare di usare getti d'acqua ad alta pressione. Il getto non deve mai essere diretto sui cuscinetti delle ruote, sulle guarnizioni di tenuta della forcella, sulle parti elettriche, sulle prese d'aria e sulle estremità dei silenziatori di scarico.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...). Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.



Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo. Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo. Pulite i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio in dotazione per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria. Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggi la vernice e non trattiene la condensa. Il telo coprimoto è disponibile presso il servizio ricambi Ducati.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore. Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Pesi

A secco:

186 kg.

A pieno carico:

290 kg.



Attenzione

Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

Ingombri (mm) (fig. 54)

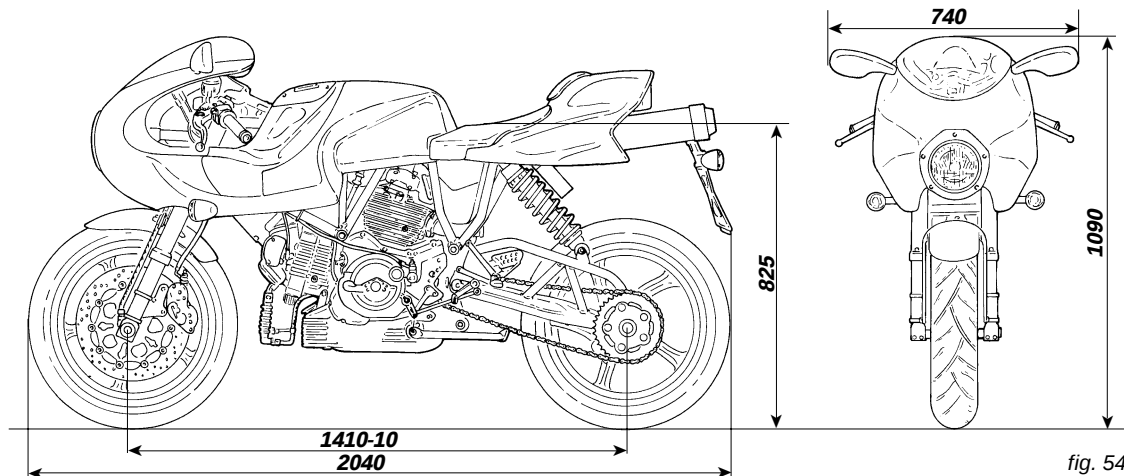


fig. 54

<i>Rifornimenti</i>	<i>Tipo</i>	<i>dm³ (litri)</i>
<i>Serbatoio carburante, compresa una riserva di 3,5 dm³ (litri)</i>	<i>Benzina 95-98 RON</i>	<i>8,5</i>
<i>Coppa motore e filtro</i>	<i>SHELL Advance Ultra 4</i>	<i>3,9</i>
<i>Circuito freni ant./post. e frizione</i>	<i>SHELL Advance Brake DOT 4</i>	<i>—</i>
<i>Protettivo per contatti elettrici</i>	<i>SHELL Advance Contact Cleaner</i>	<i>—</i>
<i>Forcella anteriore</i>	<i>SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA</i>	<i>0,400 (per stelo)</i>

**Importante**

Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I Motore
Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.

Alesaggio mm:

92.

Corsa mm:

68.

Cilindrata totale cm³:

904.

Rapporto di compressione $\pm 0,5:1$:

9,2.

Potenza max. all'albero (95/1/CE):

55 kW - 75 CV a 8.000 min⁻¹.

Coppia massima all'albero (95/1/CE):

76 Nm - 7,7 Kgm a 6.250 min⁻¹.

● Importante

In nessuna condizione di marcia si deve superare il limite di velocità indicato (pag. 57).

Distribuzione

Desmodromica a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, puleggie e cinghie dentate.

Schema distribuzione desmodromica (fig. 55)

- 1) Bilanciere di apertura (o superiore);
- 2) registro bilanciere superiore;
- 3) semianelli;
- 4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
- 5) molla richiamo bilanciere inferiore;
- 6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
- 7) albero distribuzione;
- 8) valvola.

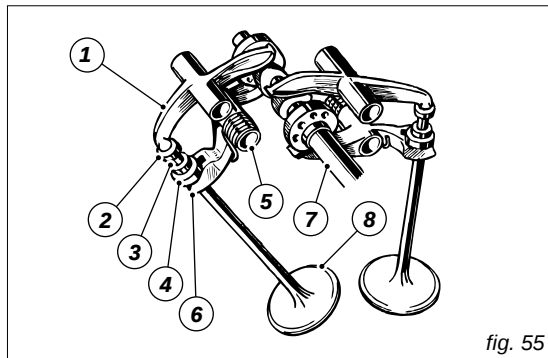


fig. 55

Prestazioni (fig. 56)

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Velocità massima:
215 Km/h.

Candele d'accensione

Marca:

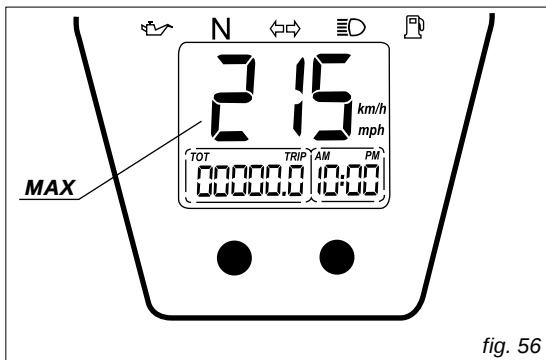
CHAMPION

Tipo:

RA 6 HC.

Importante

L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.



Freni

Anteriore

Tipo:

a doppio disco forato in acciaio.

Diametro disco:

320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del semimanubrio.

Superficie frenante, cm²:

88.

Pinze freno a pistoni differenziati.

Marca e tipo:

BREMBO 30/34-4 pistoni.

Materiale attrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa:

PSC 16.

Posteriore

Tipo:

a disco fisso forato, in acciaio.

Diametro disco:

220 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.

Superficie frenante:

25 cm²

Pinza freno:

Ø cilindro 32 mm.

Marca e tipo:

BREMBO P 2.105N.

Materiale attrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa:

PS 11.



Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

Trasmissione

Frizione:

*multidisco a secco;
comandata mediante leva sul lato sinistro del
semimanubrio.*

*Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad
ingranaggi a denti diritti.*

Rapporto:

32/59.

Cambio a:

*a 6 rapporti;
con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a
sinistra.*

Rapporto pignone/corona:

15/38.

Rapporti totali:

1^a 15/37.

2^a 17/30.

3^a 20/28.

4^a 22/26.

5^a 23/24.

6^a 24/23.

*Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante
una catena:*

Marca:

DID

Tipo:

520 VL4.

Dimensioni:

5/8"x1/4".

N° maglie:

98.



Importante

*I rapporti indicati sono quelli omologati e non
possono essere cambiati.*

*Se si desidera adattare il motociclo a percorsi speciali o
gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per
indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad
un Concessionario o un'Officina Autorizzata.*



Attenzione

*Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi
ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.
Una sostituzione imperfetta di questo componente può
compromettere gravemente la tua sicurezza e provocare
danni irreparabili al motociclo.*

Telaio

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi d'acciaio ad altoresistenziale.

Angolo di sterzata (per lato):

23°

Angolo canotto di sterzo:

23,5°

Avancorsa mm:

98,5

Pneumatici**Anteriore**

Radiale tipo "tubeless".

Dimensione:

120/65-ZR17 o in alternativa 120/70 ZR17.

Posteriore

Radiale tipo "tubeless".

Dimensione:

170/60-ZR17 o in alternativa 180/SS ZR17.

Ruote

Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore

Dimensioni:

3.50x17"

Posteriore

Dimensioni:

5.50x17"

Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati.

Diametro tubi portanti mm:

43.

Corsa sull'asse steli:

120 mm.

Posteriore

Ammortizzatore regolabile in estensione, compressione e nel precarico della molla, con collocazione asimmetrica a sinistra, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante monobraccio a traliccio, in tubi di acciaio.

Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore.

Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Corsa:

90 mm.

Escursione ruota posteriore:

130 mm.



Note

Non effettuare interventi sul motociclo che possono modificare le caratteristiche tecniche in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:

proiettore anteriore di forma circolare con lampada allo iodio a doppio filamento **12V-55/60W**;

luce di posizione con lampada **12V-5W**.

Cruscotto 12V-1,2W e illuminazione strumento **12V-2W**.

Comandi elettrici sui semimanubri.

Indicatori direzione, lampade **12V-10W**.

Avvisatore acustico.

Interruttori luci arresto.

2 batterie da 12V-6,6 Ah.

Alternatore 12V-520W.

Regolatore elettronico, protetto con fusibile da **40 A**.

Motorino avviamento, **12V-0,7 kW**.

Fanale posteriore, lampada a doppio filamento **12V-5/21W** per segnalazione arresto e **luce posizione**; lampada **12V-5W** per illuminazione targa.



Note

Per la sostituzione delle lampadine vedi al paragrafo "Sostituzione delle lampadine" alla pag. 44.

Fusibili

La scatola porta fusibili è posizionata sotto al serbatoio carburante (lato destro).

I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (A, fig. 57) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.

Solo sei fusibili sono collegati all'impianto, due sono di riserva.

Il fusibile (1, fig.58) posto vicino alla batteria protegge il regolatore elettronico.

Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2).

I fusibili (3-4, fig.59) proteggono il circuito d'iniezione.

Per accedervi è necessario rimuovere i cappucci di protezione (5-6).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (7, fig. 60).

Importante

Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

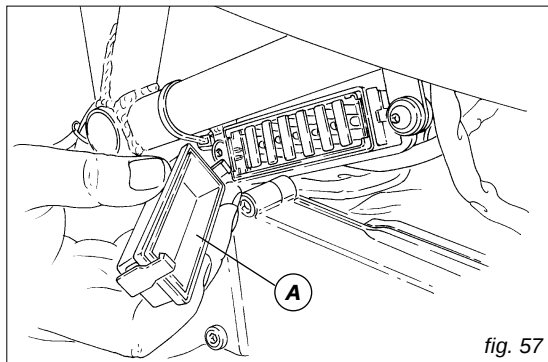


fig. 57

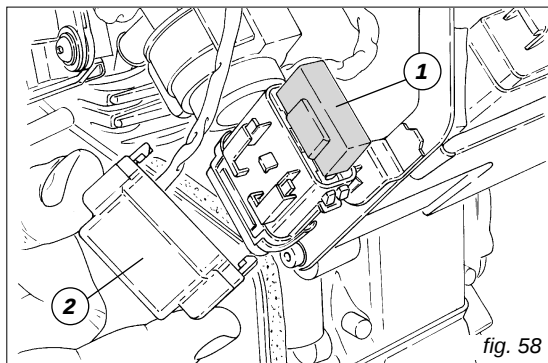


fig. 58

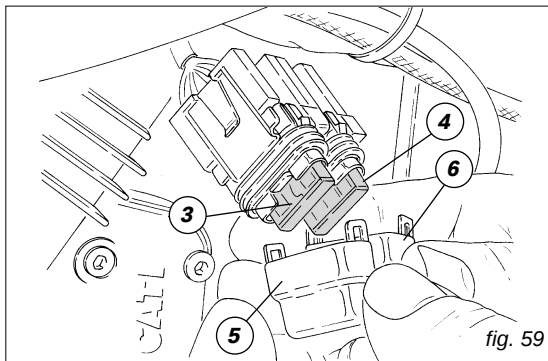


fig. 59

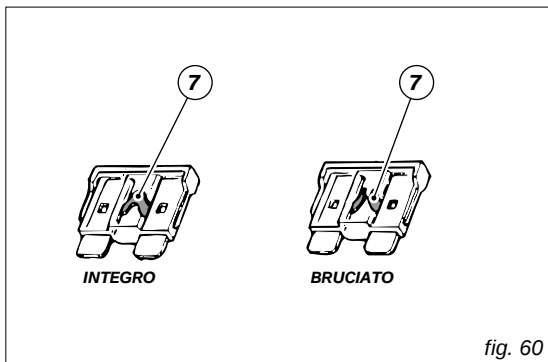


fig. 60

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

- 1) Commutatore destro.
- 2) Commutatore chiave.
- 3) Relè accensione.
- 4) Scatola fusibili.
- 5) Intermittenza.
- 6) Motorino avviamento.
- 7) Teleruttore.
- 8) N. 2 batterie.
- 9) Indicatore direzione posteriore destro.
- 10) Fanale posteriore.
- 11) Illuminazione targa.
- 12) Indicatore direzione posteriore sinistro.
- 13) Serbatoio carburante.
- 14) Connessione autodiagnosi.
- 15) Bobina cilindro orizzontale.
- 16) Bobina cilindro verticale.
- 17) Candela cilindro orizzontale.
- 18) Candela cilindro verticale.
- 19) Iniettore cilindro orizzontale.
- 20) Iniettore cilindro verticale.
- 21) Potenzimetro farfalla.
- 22) Pick-up giri motore/ fase.
- 23) Sensore temperatura olio.
- 24) Sensore velocità.
- 25) Unità accensione/iniezione.
- 26) Relè iniezione.
- 27) Avvisatore acustico.
- 28) Fusibile regolatore.
- 29) Regolatore.
- 30) Alternatore.

- 31) Interruttore indicatore cambio in folle.
- 32) Interruttore pressione olio.
- 33) Interruttore posteriore STOP.
- 34) Interruttore anteriore STOP.
- 35) Commutatore sinistro.
- 36) Sensore temperatura aria.
- 37) Strumentazione.
- 38) Indicatore direzione anteriore sinistro.
- 39) Proiettore.
- 40) Indicatore direzione anteriore destro.

Codice colore cavi

W-Bk Bianco - Nero
Bn Marrone
W-G Bianco - Verde
W-Bn Bianco - Marrone
R-Bk Rosso - Nero
R-B Rosso - Blu
Gr-R Grigio - Rosso
R Rosso
W Bianco
B-Bk Blu - Nero
Y-Bk Giallo - Nero
Gr Grigio
Bk-G Nero - Verde
O-B Arancio - Blu

Bk Nero
Y Giallo
P Rosa
R-Y Rosso - Giallo
Y-G Giallo - Verde
G Verde
Bn-Bk Marrone - Nero
W-R Bianco - Rosso
Bn-W Marrone - Bianco
V-Bk Viola - Nero
B-W Blu - Bianco
O Arancio
B Blu
Gr-B Grigio - Blu
Gr-Y Grigio - Giallo
V-W Viola - Bianco
P-Bk Rosa - Nero

Legenda scatola fusibili (4)

<i>Pos.</i>	<i>Utilizzatori</i>	<i>Val.</i>
1-9	Generale	30 A
2-10	Luci anabbagliante e abbagliante	15 A
3-11	Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto	7,5 A
4-12	Stop, claxon, sonda carburante	10 A
5-13	Commutatore destro, cruscotto	7,5 A
6-14	Pompa carburante, iniettori, bobine	20 A
7-15	Alimentazione centralina	5 A
8-16	Riserva	30 A


Note

Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

<i>km</i>	<i>Nome Ducati Service</i>	<i>Chilometraggio</i>	<i>Data</i>
<i>1000</i>			
<i>10000</i>			
<i>20000</i>			
<i>30000</i>			
<i>40000</i>			
<i>50000</i>			

Owner's manual

E

DUCATI MH900evoluzione 

E

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding. We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend that you strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorcycle will surely give you unforgettable emotions. Please contact our authorised service centres to have your motorcycle repaired or if you simply need advice.

Enjoy your ride!

Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your Ducati motorcycle, use original Ducati spare parts only.



Warning

This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General	6
Warranty	6
Symbols	6
Useful information for safe riding	7
Carrying the max load allowed	8
Identification data	9
Controls	10
Position of motorcycle controls	10
Instrument panel	11
Digital LCD functions	12
Keys	13
Ignition switch and steering lock	13
Left switch	14
Clutch lever	15
Fast-idle lever	15
Right switch	16
Throttle twistgrip	16
Front brake lever	16
Rear brake pedal	17
Gear change pedal	17
Setting the gear change pedal	18
Setting the rear brake pedal	18

Main components and devices	19
Location	19
Tank filler plug	20
Side stand	21
Shock absorber adjusters	22

Directions for use	23
Running-in recommendations	23
Pre-ride checks	24
Starting the engine	25
Moving off	27
Braking	27
Stopping the motorcycle	28
Refuelling	28
Parking	29
Tool kit and accessories	30

Main maintenance operations	31
Removing the seat	31
Removing the front fairing	32
Removing the body	32
Removing the headlight fairing	33
Removing the fuel tank	34
Refitting the fuel tank	35
Changing the air filter	36
Checking brake and clutch fluid level	37
Checking brake pads for wear	38
Lubricating cables and joints	38
Throttle cable adjustment	39
Charging the batteries	40
Checking the drive chain tension	41

Chain lubrication 41
Replacing bulbs 42
Beam setting 45
Tyres 46
Checking engine oil level 48
Cleaning and replacing the spark plugs 49
Cleaning the motorcycle 50
Storing the bike away 50
Important notes 50

Technical data 51
Overall dimensions 51
Weights 51
Top-ups 52
Engine 53
Timing system 53
Performance data 54
Spark plugs 54
Brakes 54
Transmission 55
Frame 56
Wheels 56
Tyres 57
Suspensions 57
Electric system 58

For United States of America version only 62

Routine maintenance record 71

GENERAL

E

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our Authorised Dealers and Workshops for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a Warranty Booklet. However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please contact a Ducati Dealer or Authorised Workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. This manual contains some special remarks:



Warning

Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.



Important

Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.



Note

Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding



Warning

Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.

Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.

Always wear a safety helmet.

Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.

Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.

Keep your feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.

Always hold the handlebar firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface.

Ride within the law and observe national and local rules.

Always respect speed limits where these are posted.

*However, **always** adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*

Always signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.

Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.

Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.

Always turn off the engine when refuelling.

Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.

Do not smoke when refuelling.

While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours.

Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.

Always remove the key when you leave your motorcycle unattended.

The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.

Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

*Carrying the maximum load allowed
Your motorcycle is designed for long-distance riding,
carrying the maximum load allowed in full safety.
Even weight distribution is critical to preserving these
safety features and avoiding trouble when performing
sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.*

Information about carrying capacity

E

*The total weight of the motorcycle in running order
including rider, luggage and additional accessories should
not exceed 290 Kg.*

*Try to arrange your luggage or heavy accessories in the
lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided
on the motorcycle as firmly as possible. Improperly
secured luggage may affect stability.*

*Never fix bulky or heavy objects to the handlebars or to
the front mud guard as this would affect stability and
cause danger.*

*Do not insert any objects you may need to carry into the
gaps of the frame as these may foul moving parts.*

*Make sure the tyres are inflated to the proper pressure
(see page 46) and that they are in good condition.*

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1.1) and engine (fig. 1.2).

Frame number

Engine number



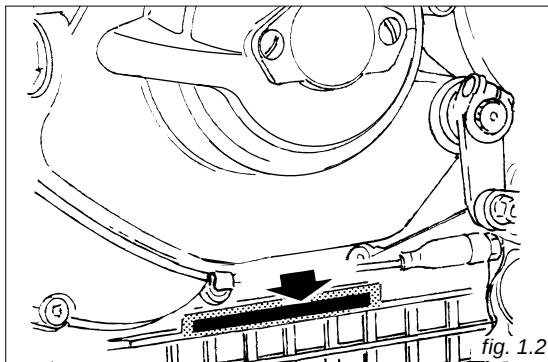
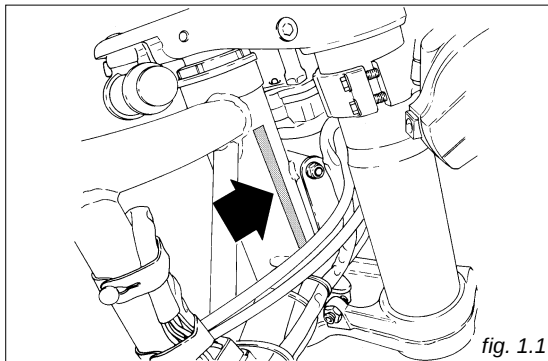
Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.



Note

To expose engine serial number, remove the oil sump guard on the left side.



CONTROLS

E  **Warning** This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls (fig. 2)

- 1) Instrument panel.
- 2) Key-operated ignition switch and steering lock.
- 3) Left switch.
- 4) Clutch lever.
- 5) Fast-idle lever.
- 6) Right switch.
- 7) Throttle twistgrip.
- 8) Front brake lever.
- 9) Gear change pedal.
- 10) Rear brake pedal.

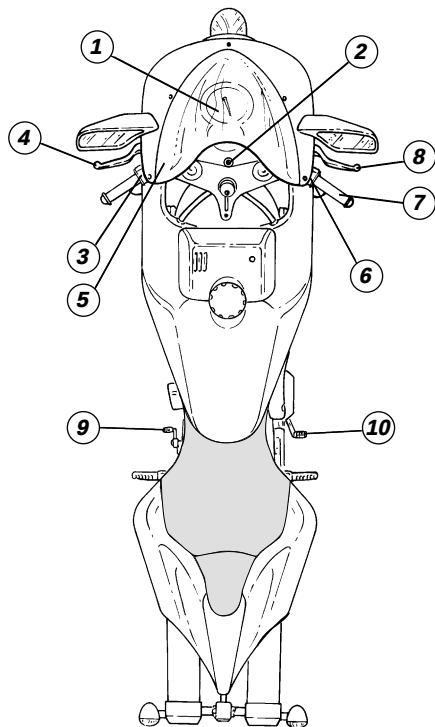


fig. 2

Instrument panel (fig. 3)

1) **Multi-purpose digital LCD.**

It provides these functions:

a) **Speedometer** (kph or mph).

Gives road speed based on the input from a sensor located on sprocket cover.

b¹) **Odometer** (km or miles).

Gives total distance covered.

b²) **Trip meter** (km or miles).

Gives distance covered since last resetting.

c) **Clock**

2 and 3) **Control buttons.**

Push these buttons to select the different digital LCD functions.

4) **Green light** N.

Comes on when gearbox is in neutral.

5) **Yellow light** .

Comes on when there are about 4 litres of fuel left in the tank.

6) **Green light** .

Comes on and flashes when a turn indicator is on.

7) **Red light** .

Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to **ON** and normally goes out a few seconds after engine starts. It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.



Important

If this light stays on, do not ride your motorcycle or the engine may suffer severe damage.

8) **Blue light** .

Comes on when high beam is on.

When the parking light is on, the instrument panel lights up.

9) **Revolution counter** (rpm).

Shows engine revolutions per minute. This is an electronic counter operated by a stepper motor. When the parking light is on, the instrument panel lights up.

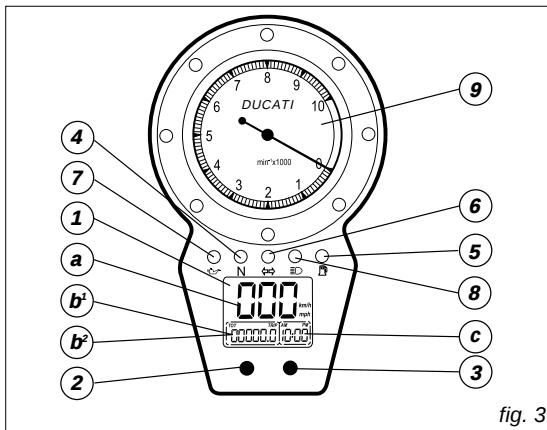


fig. 3

Digital LCD functions

Check

When the ignition key is switched **ON**, the rev counter is set to zero, all figures on the **LCD** come on for 2 seconds, all warning lights come on and total distance covered is displayed.

Odometer/trip meter

Press **button 1** with the key in the **ON** position to toggle odometer and trip meter indications.

Resetting the trip meter

Press **button 1** to display trip meter indication. Hold down **button 2** for at least 2 seconds to reset.

Clock set-up

Press **button 1** to display odometer indication. Hold down **button 2** for at least 2 seconds.

Set AM/PM pressing **button 1**.

Press **button 2** to enter hour set-up mode; press **button 1** repeatedly to change hour indication.

Press **button 2** to enter minute set-up mode.

Hold down **button 1** to increment minutes. Hold button down for over 5 seconds and minutes will increase faster.

Press **button 2** to exit set-up mode.

Speed indication in kph or mph:

Factory setting is kph. When you want to change from kph to mph or vice versa proceed as follows:

Turn the ignition key to **OFF**.

Hold down **buttons 1 and 2** at the same time and turn the key to **ON**. If current setting is kph, the wording **EU**

will flash, whereas the wording **USA** will flash when current setting is mph.

Press **button 1** to toggle the **EU** and **USA** indications. Hold down **button 2** for at least 5 seconds to store new setting.

If you have followed the procedure correctly, the word **OFF** will appear.

Switch key back to **ON** and the selected unit of measurement will appear.

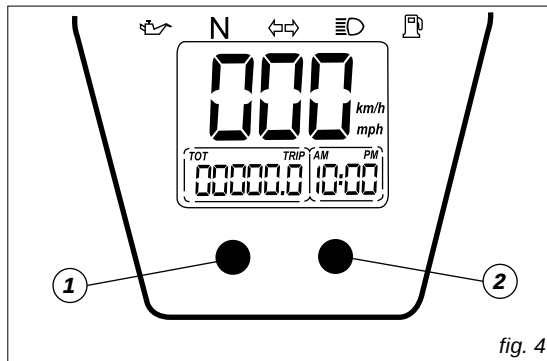


fig. 4

Keys (fig. 5)

Your Ducati was delivered with two universal keys for ignition and steering lock and a key identification plate (1).



Note

Separate the two keys and keep the identification plate in a safe place.

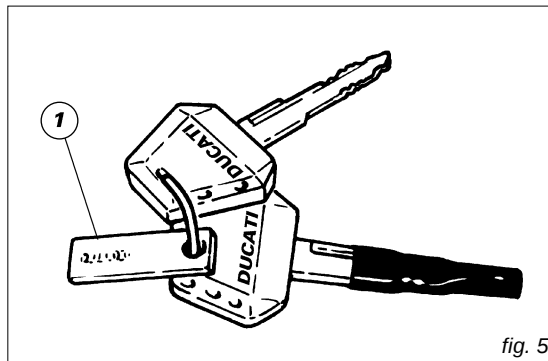


fig. 5

Ignition switch and steering lock (fig. 6)

It is located in front of the steering head and has four positions:

- A) **ON**: lights and engine on;
- B) **OFF**: lights and engine off;
- C) **LOCK**: steering lock;
- D) **P**: parking light and steering lock.



Note

To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

E

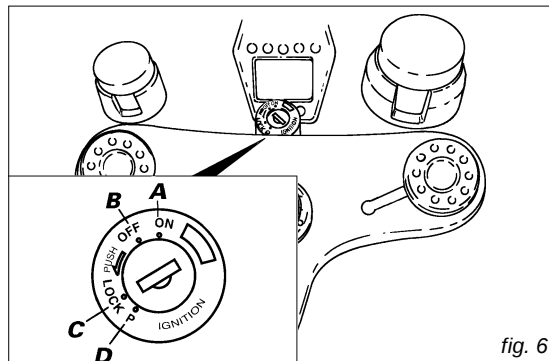


fig. 6

Left switch (fig. 7)

1) Switch, light switch, 3 positions:

Down  = light off;

Centre  = front and rear parking light, number plate light and panel lights on;

Up  = headlamp, front and rear parking lights, number plate light and panel lights on.

E

2) Light dip switch, two positions:

position  = low beam on;

position  = high beam on.

3) Switch  = 3-position turn indicator:

centre position = OFF;

position  = left turn;

position  = right turn.

To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

4) Button  = warning horn.

5) Button  = high-beam flasher.

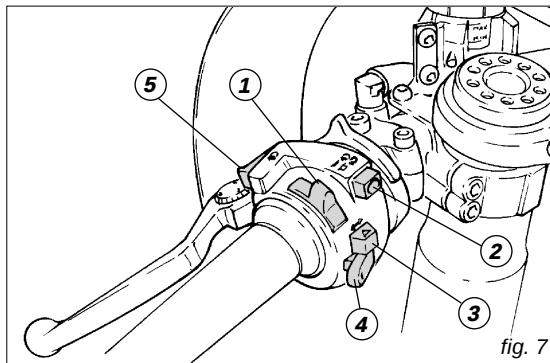


fig. 7

Clutch lever (fig. 8)

Lever (1) disengages the clutch. It features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar.

To set lever distance from twistgrip, push lever (1) fully forward and turn the dial adjuster (2) to one of its four positions. Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.

When you pull in the lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.



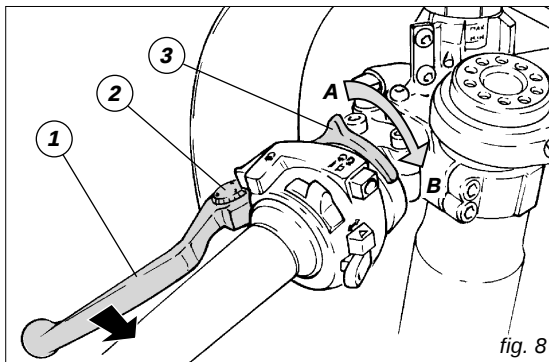
Warning

Set clutch and brake levers when motorcycle is stopped.



Important

Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.



Fast-idle lever (fig. 8)

Use this device to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.

Lever positions:

A) (vertical) = closed

B) = fully open.

The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see page 27).



Important

Never use the fast-idle lever when the engine is warm or leave it open when riding.

Right switch (fig. 9)

1) **ENGINE STOP** switch, two positions:

position ○ (**RUN**) = run.

position ☒ (**OFF**) = stop.



Warning

This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ○ position to enable starting.

E



Important

When you have been riding with the lights on, and you stop the engine using switch (1) and leave the ignition key in the **ON** position, the lights will remain on and the battery may run flat.

2) Button ☉ = engine start.

Throttle twistgrip (fig. 9)

The twistgrip (3) on the right handlebar controls the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

Front brake lever (fig. 9)

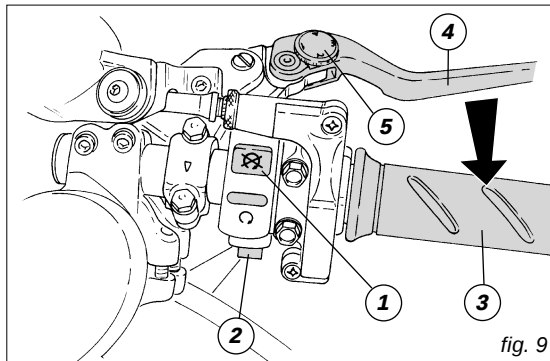
Pull in the lever (4) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.

The control lever is provided with a dial adjuster (5) for lever distance adjustment from twistgrip on handlebar.



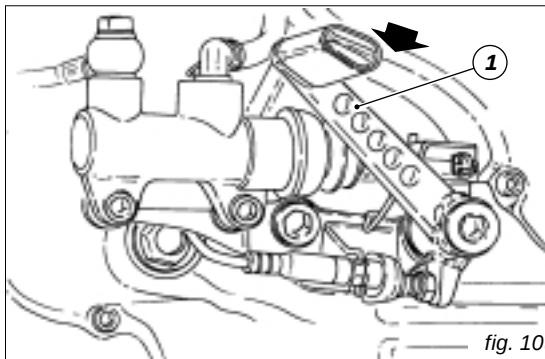
Warning

Please read the instructions on page 26 before using these controls.



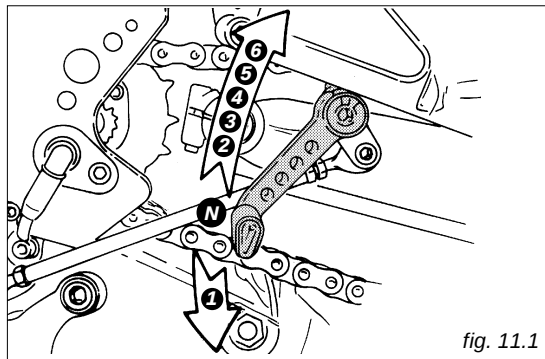
Rear brake pedal (fig. 10)

*Push down on the pedal (1) to apply the rear brake.
The system is hydraulically operated.*



Gear change pedal (fig. 11.1)

*The gear change pedal is at rest when in the central position **N**, is moved up and down to change gears and returns to the central position automatically.
down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light will go out.
up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
Each time you move the pedal you will engage the next gear.*



Setting the gear change pedal (fig. 11.2)

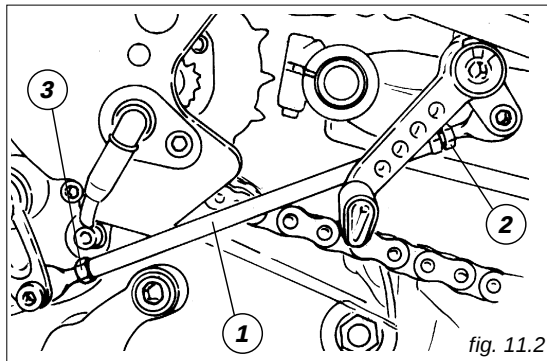
The gear change and rear brake pedals can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.

To set the gear change pedal, lock linkage (1) and loosen the check nuts (2) and (3).

 **Note**
Nut (2) has a left-hand thread.

Rotate linkage (1) until setting the gear change pedal in the desired position.

Tighten both check nuts onto linkage.



Setting the rear brake pedal (fig. 11.3)

To set the rear brake pedal, loosen check nut (4).

Turn the pedal travel adjusting screw (5) until pedal is in the desired position.

Tighten check nut (4).

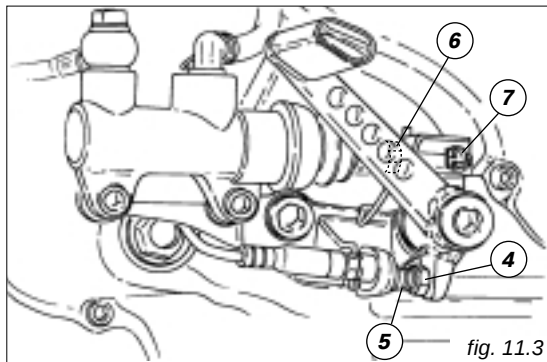
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.

If not so, set the length of master cylinder linkage as follows.

Loosen the check nut (6) on master cylinder linkage.

Tighten linkage into fork (7) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.

Tighten check nut (6) and check pedal free play again.



MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Location (fig. 12)

- 1) Tank filler plug.
- 2) Steering damper.
- 3) Side stand.
- 4) Rear view mirrors.
- 5) Rear shock absorber adjusters.
- 6) Exhaust silencer (see note on page 29).

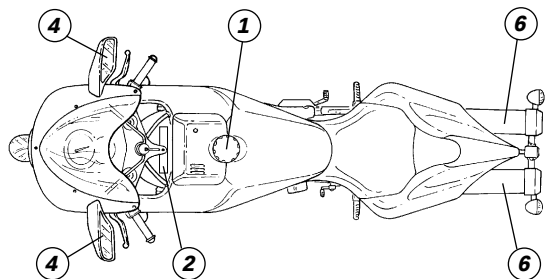
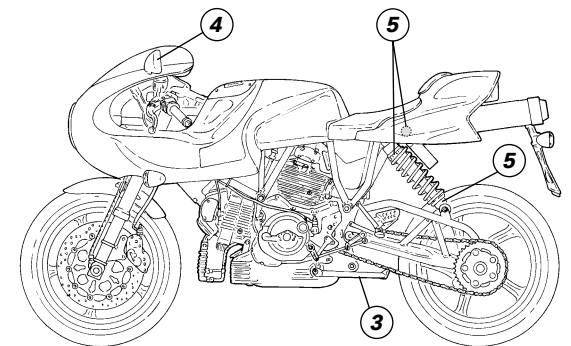


fig. 12

E

Tank filler plug (fig. 13)

Opening

Place the palm of your hand on the plug (1) and turn anticlockwise.

Closing

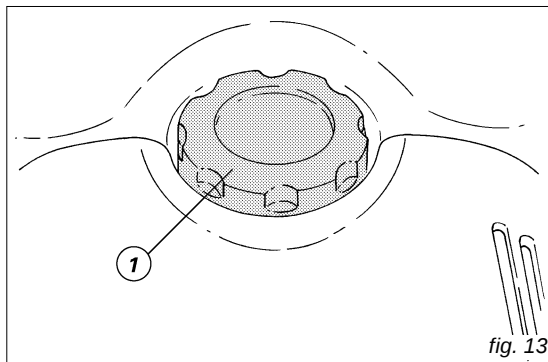
Turn the plug (1) clockwise with the palm of your hand and tighten it properly.

E



Warning

Always make sure you have properly refitted (see page 28) and closed the plug after each refuelling.



Side stand (fig. 14)



Important

Before lowering the side stand, make sure that the ground surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melted by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over.

When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill. To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebar with both hands and push down on the stand (1) with your feet until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

When the motorcycle is put upright again, the side stand will spring back automatically to rest position. Check spring for damage or loss of spring and make sure nothing obstructs side stand assembly motion.



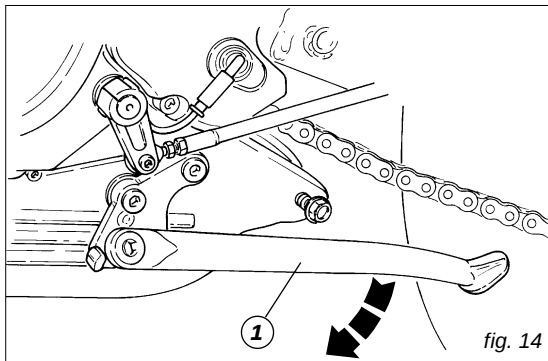
Warning

Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.



Warning

Make sure the side stand is up before moving off. If still down, the side stand will foul foot controls operation and – worse yet – may dig into the ground in a bend and make you lose control of the motorcycle, resulting in a severe accident or damage to motorcycle.



E

Shock absorber adjusters

The shock absorber is equipped with outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.

The ring nut (1) located on the bottom connection holding the shock absorber to the swingarm, controls rebound damping.

The knob (2) located over the shock absorber expansion reservoir (3) controls compression damping. To adjust damping, rotate ring nut (1) and knob (2):

- towards "soft" for softer damping
- towards "hard" for harder damping.

STANDARD setting:

- Ring nut (1) is turned all the way towards "hard". Rotate towards "soft" and count 10 clicks.
- Knob (2) is turned all the way towards "hard". Rotate towards "soft" and count 5 clicks.

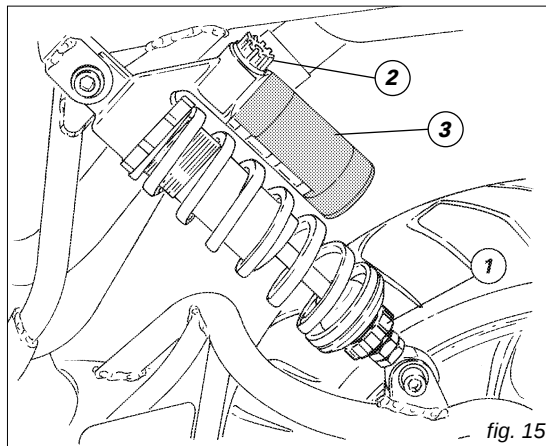


Warning

Use a specific pin wrench only to turn the preload adjusting ring nut. Be careful when turning the ring nut with the wrench, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts.

The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

Adjust spring preload to suit your weight and that of any load you are carrying, so to obtain constant clearance from the ground. You may find that rebound damping needs readjusting.



— fig. 15

DIRECTIONS FOR USE

Running-in recommendations

Max. rotation speed

Rotation speed or engine rpm for running-in period and during standard use:

- 1) up to 1000 km;
- 2) from 1000 to 2500 km;
- 3) after 2500 km.

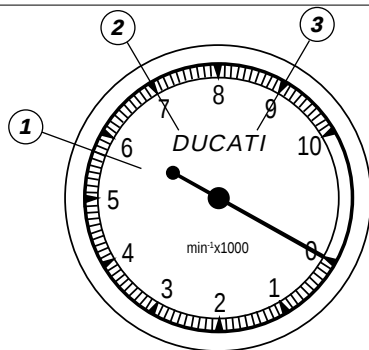


fig. 16

Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep an eye on the rev counter. The indicator must not exceed 5500-6000 rpm.

During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.

To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.

For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.

For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.

Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate it as required.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed 7000 rpm.

Important

During the whole running-in period, the maintenance rules recommended in this manual and the service inspections indicated in the Warranty Booklet

should be complied with carefully.

Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

After 2500 km

After running-in, never exceed 9000 rpm during normal use.

E Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

Pre-ride checks



Warning

Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and severe injury to rider.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank

Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 28).

Engine oil level

Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 48).

Brake and clutch fluid

Check fluid level in the relevant reservoirs.

Tyre condition

Check tyre pressure and condition (page 46).

Controls

Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators

Make sure lights, indicators and horn work properly.

Replace any burnt-out bulbs (page 45).

Side stand

Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 21).



Warning

In case of malfunctioning, do not ride the motorcycle and call a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Starting the engine



Note

Follow the “High ambient temperature” procedure to start the engine when it is warm.



Warning

Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding. Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.

Regular ambient temperature

(10 to 35 °C):

1) Move the ignition key to **ON** (fig. 17.1). Make sure both the green light **N** and the red light  on the instrument panel come on.



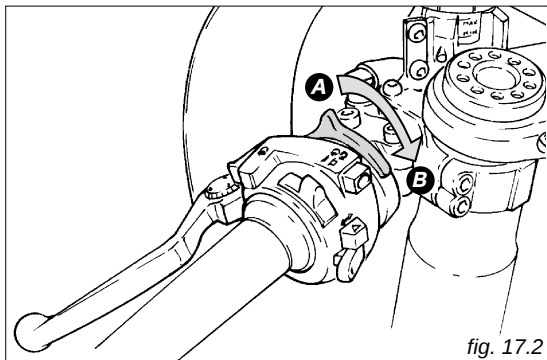
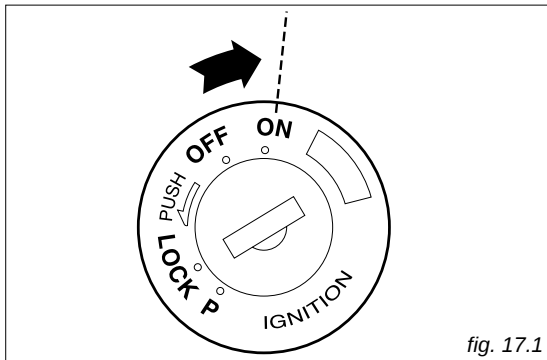
Important

The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).

2) Move the fast-idle lever to position (B) (fig. 17.2).

3) Check that the stop switch (1, fig. 17.3) is positioned to **○ (RUN)**, then press the starter button (2).

Let the engine start without using the throttle control.



E

Important
Never operate the starter more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.

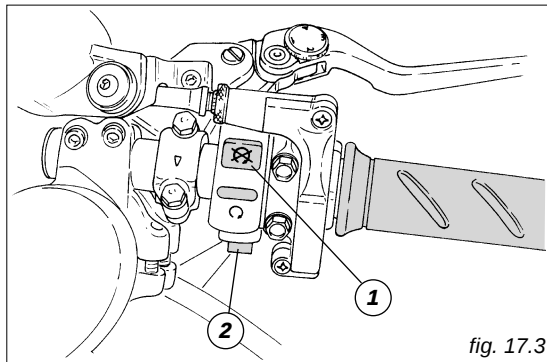
4) Move the fast-idle lever towards its vertical position (A, fig. 17.2) until the engine is running at approx. 1400-1500 rpm.

E **Important**
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to warm up and reach all points that need lubricating.

5) Then, as the engine warms up, gradually move the fast-idle lever until bringing it in a vertical position (A). When fully warm, the engine should hold idling speed with the fast-idle device fully closed.

High ambient temperature (over 35 °C):
Follow the same procedure, however, do not use the fast-idle device.

Low ambient temperature (below 10 °C):
Follow the procedure for “Regular ambient temperature”, however allow 5 minutes for the engine to warm up (step 5).



Moving off

- 1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
- 2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
- 3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
- 4) Let go of clutch lever and speed up.
- 5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever.

To shift down, release the twistgrip, engage the clutch, shortly speed up to help gears synchronise, shift down and release the clutch.

The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.



Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid stalling the engine.



Warning

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.

Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.

When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions.

Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.

When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously. Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

Stopping the motorcycle

Slow down gradually, then shift down and release the throttle twistgrip. Finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop.

To switch the engine off, simply turn the key to **OFF** (fig. 18).

E



Important

Never leave the key in the **ON** position when engine is stopped, or this will damage the electric components.

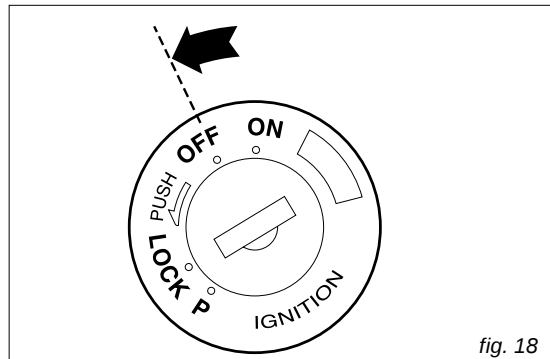


fig. 18

Refuelling

Never overfill the tank when refuelling. Fuel should never be touching the filler (fig. 19).

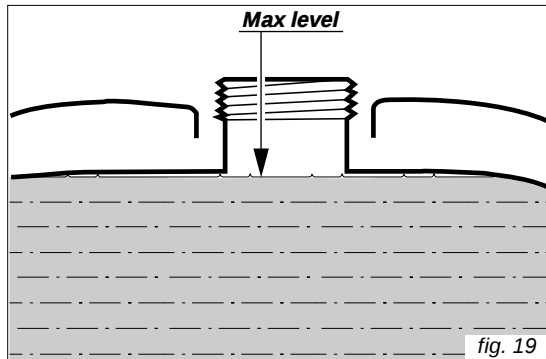


fig. 19

Parking

Stop the motorcycle, then put it on the side stand to park it (see page 21).

To avoid theft, turn the handlebar fully left and turn the key to **LOCK** position.

If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.

If needed, you may leave the parking lights on by turning the key to position **P** (fig. 20).



Important

Do not leave the key turned to **P** for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.



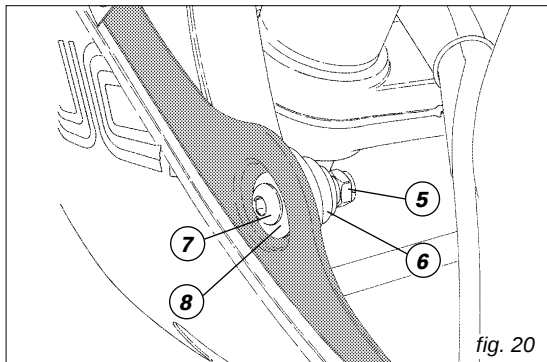
Warning

Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on, is dangerous and may impair motorcycle operation and affect rider safety.



Warning

The exhaust silencer (see page 19) stays hot for a long time (several dozens of minutes) after engine has been stopped. Be sure not to touch the exhaust silencer with any body parts when mounting or dismounting.



E

Tool kit and accessories (fig. 21)

The tail section behind the seat accommodates a compartment (1, fig. 21) that contains several objects. To access this compartment, pull out the small backrest (2, fig. 21).

The compartment (1, fig. 21) holds:
an Owner's manual;
a tool bag for normal maintenance and checks to be performed by the user.

The tool bag holds (fig. 22)

- 1) 14-mm wrench.
- 2) 8/6/5/4-mm Allen wrench.
- 3) Wrench for rear eccentric hub.
- 4) Wrench for front wheel spindle.
- 5) Extension for rear eccentric hub wrench.
- 6) Box wrench for spark plugs.
- 7) Tommy bar for spark plug wrench.
- 8) Double-bit screwdriver.

Warning
Never store any objects that may damage when exposed to heat ($>50^{\circ}\text{C}$) in the tail compartment, as this area is exposed to high temperatures when riding.

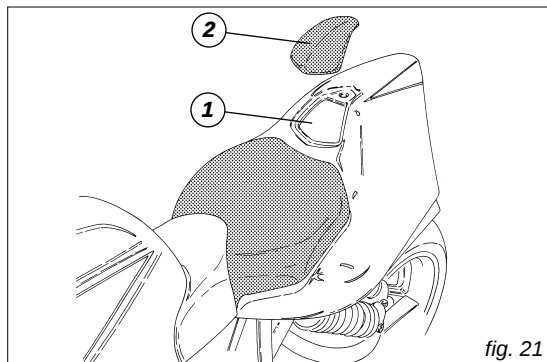


fig. 21

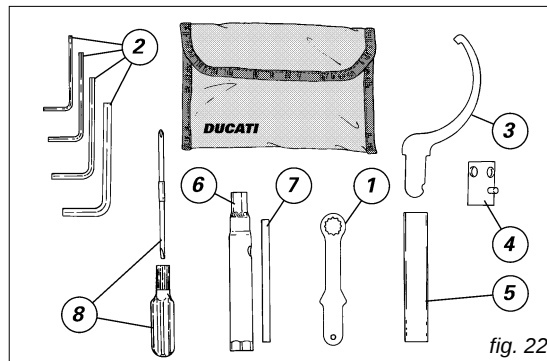


fig. 22

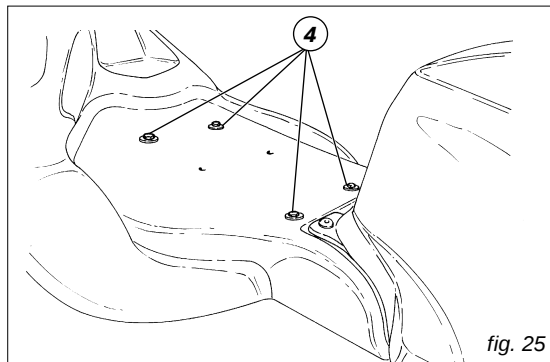
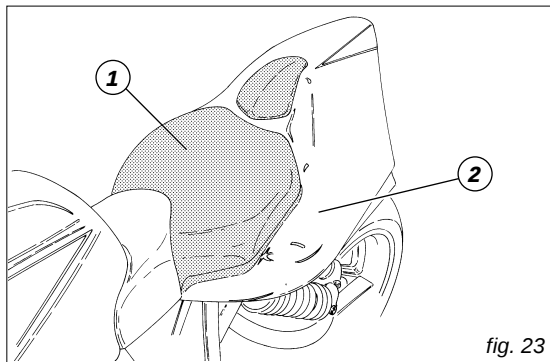
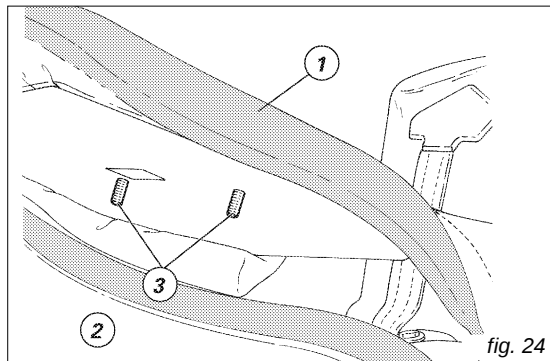
MAIN MAINTENANCE OPERATIONS

Removing the seat

The seat (1, fig. 23) is fixed to the tail fairing (2) (seat support) by two stud bolts (3, fig. 24).

The fixing nuts can be accessed from underneath the tail fairing.

To remove the seat support (2) (tail section), unscrew the four screws (4, fig. 25).



Removing the front fairing

The front fairing is divided into two sections that can be taken apart:

- body;
- headlight fairing.

Removing the body

Disconnect the electric connector (1, fig. 26) (on both sides, under the body) for the front turn indicators.

Unscrew the screws (2, fig. 27) (on both sides of the body) (3).

Unscrew the fastening screws (2, fig. 28) (on both sides) of the body rear end (4).

Lift and remove the body.

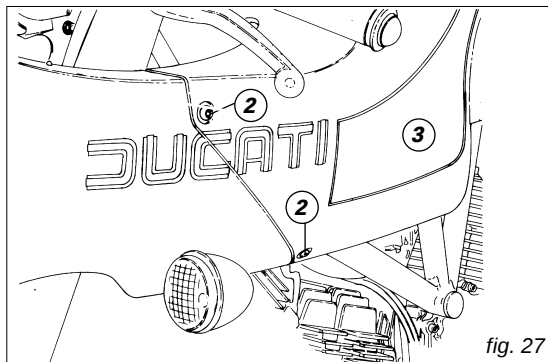


fig. 27

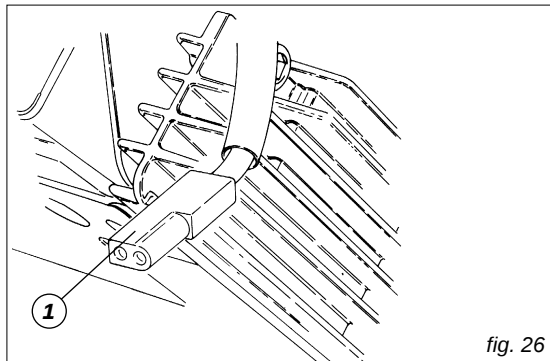


fig. 26

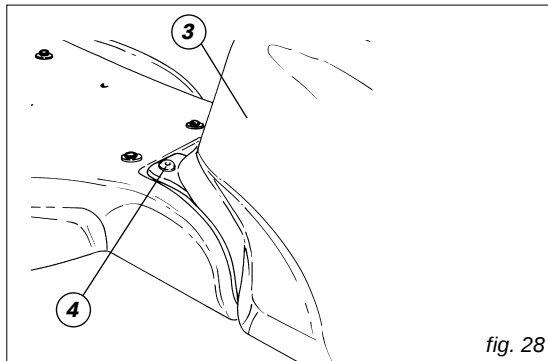


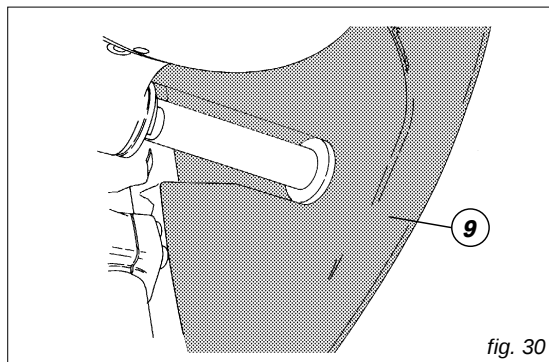
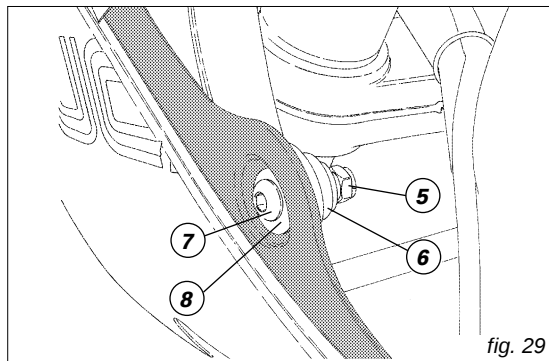
fig. 28

Removing the headlight fairing

Unscrew the self-locking nuts (5, fig. 29) (on both sides of the headlight fairing).

Take out the inner washers (6) and the screws (7) with washer (8).

Lift the headlight fairing (9, fig. 30) gently from the front end.



Removing the fuel tank



Note

Before you can remove the fuel tank, you will need to remove the front half fairing (see page 32).



Caution

Do not smoke when performing these operations.

E

Unscrew and remove the rubber spacers (1, fig. 31). Disconnect the quick couplings of delivery and return lines (2, fig. 32), while pressing down on the tabs (A, fig.33) with your fingers. Remove any fuel spills. Disconnect the fuel sensor connector (3). Remove the tank with your hands (use no tools).

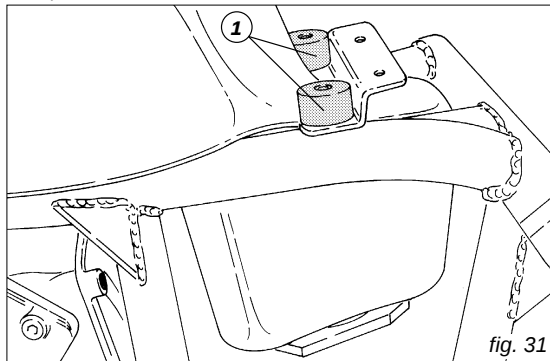


fig. 31

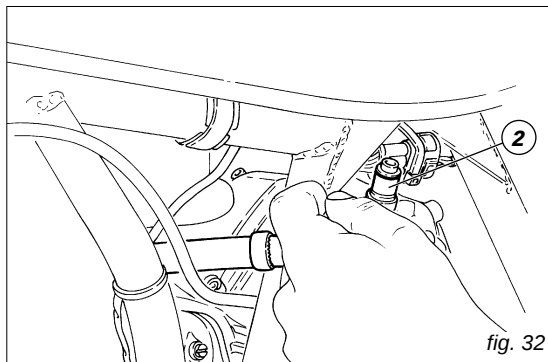


fig. 32

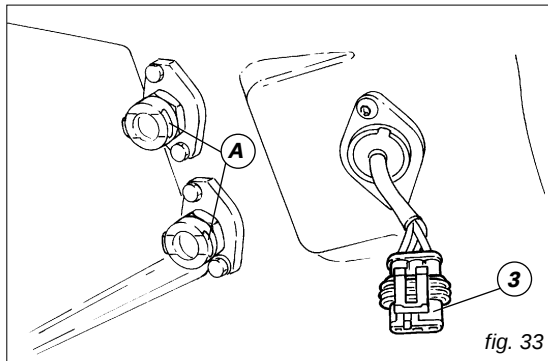


fig. 33

Refitting the fuel tank

Place the tank in position. Install the rubber spacers (1, fig. 31) and tighten them. Fit the quick couplings for the delivery and return lines (2, fig. 32). Be sure to match the colours properly (connect white to white and black to black) and smear some lubricant on the O-rings.



Warning

Perform this operation when the engine is cold. Some fuel may come out while disconnecting the quick couplings.



Warning

If pressed accidentally, the pins (F, fig. 34) will cause the laminations of the quick couplings to close. Make sure the laminations are open. If not so, press the tabs (A, fig. 33) to open them.

Connect the fuel sensor (3, fig. 33).

Check that the key switch is turned to "OFF".

Check that the switch (4, fig. 35) is in the (A) position. Turn the key to "ON".

Press the switch (5) to pressurise the fuel system and wait for the fuel pump to stop running. Repeat cycle by moving switch (4) to (A); then press switch (5) again. During this procedure, check that fuel is not escaping past the quick couplings of the delivery and return lines. Set the key switch back to "OFF" again.

To lock the tank, start the screws in their holes and torque them up to specified torque. Be sure to install the rubber spacers together with the tail fastening plate.

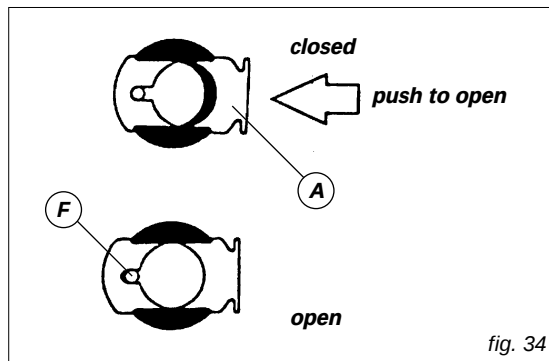


fig. 34

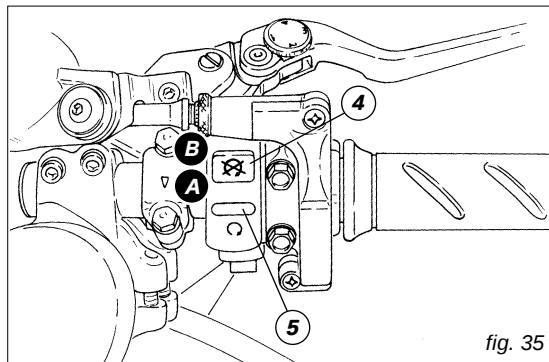


fig. 35

Changing the air filter (fig. 36)

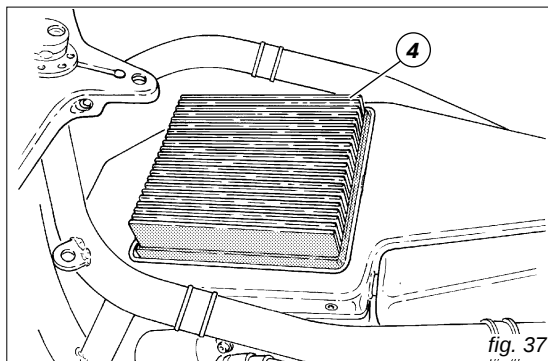
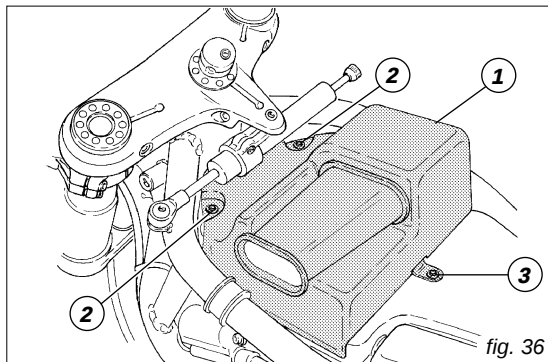
The air box is accessible after removing the front body (see page 32) and the fuel tank (see page 34). Take off the air box cover (1, fig. 36) as follows:

- unscrew the two front screws (2);
- unscrew the rear screw (3);
- take off cover (1);
- take out the air filter (4, fig. 37).

E  **Important**
A clogged filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the filter into the seat in the air box as shown in the figure and refit the cover (1, fig. 36).

 **Important**
If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals (see Warranty Booklet).



*Checking brake and clutch fluid level (fig. 38)
Fluid level should never fall below the MIN mark on each reservoir.*

If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.

Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Booklet) by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Important

It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Brake system

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the braking system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning

*Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.
Hydraulic oil is corrosive; it may cause damages and lead to severe injuries.
Never mix different quality oils.
Check seals and fittings for proper sealing.*

Clutch system

If the control lever has exceeding play and the motorcycle jerks or the engine stalls when you engage a

gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and air drained out.



Warning

Clutch fluid level will increase as clutch plate friction material wears down.

*Do not exceed specified level (**3 mm** above minimum level).*

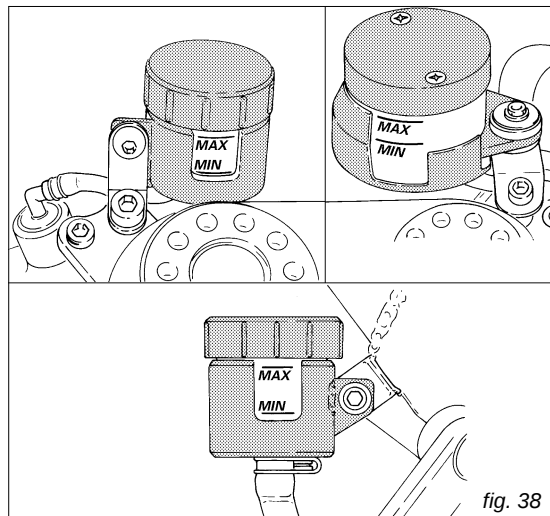


fig. 38

Checking brake pads for wear (fig. 39)

Front brake

To facilitate inspection without removing the pads from the callipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

E

Rear brake

Friction material on each pad must be at least 1 mm thick.



Important

Have the brake pads replaced at your Ducati Dealer's shop or Authorised Workshop.

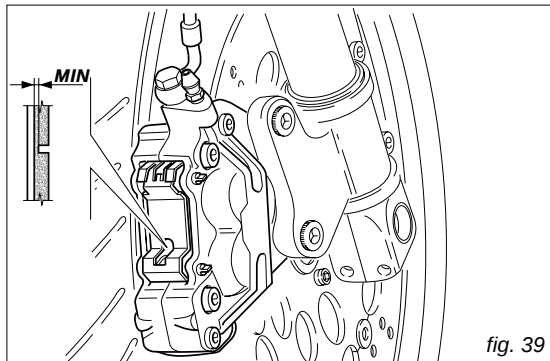


fig. 39

Lubricating cables and joints

The condition of the outer sheaths of the throttle and fast-idle cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by your Ducati Dealer or Authorised Workshop.

To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

For the throttle cable, it is best to open the device by unscrewing the two fastening screws (1, fig. 40) and then grease the cable end and the pulley.

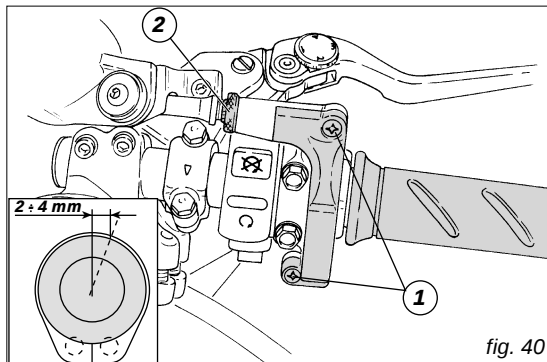


Warning

When refitting the cover, be sure to slide the cable onto the suitable pulley.

Refit the cover and tighten the screws (1, fig. 40).

To ensure smooth operation of the side stand joint, clean off any dirt and grease all points exposed to friction with SHELL Alvania R3.



Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip must have a free play of 1.5-2 mm, measured at the edge of the twistgrip and at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (2, fig. 40) provided on the throttle control.

Charging the batteries (fig. 41)

Before charging the batteries, it is best to remove them from the motorcycle.

Always disconnect the **black** negative terminal (-) first, and then the **red** positive terminal (+). Unscrew the two screws (1) that hold the battery brackets (A) to the battery mounts (B). Lift the batteries off their mounts.

E



Warning

Batteries develop explosive gases: keep batteries away from heat sources and flames.

Charge the batteries in a well ventilated room.

Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal +, black to negative terminal -).



Important

Make sure the charger is off when you connect the batteries to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells. Always connect the red positive terminal first.

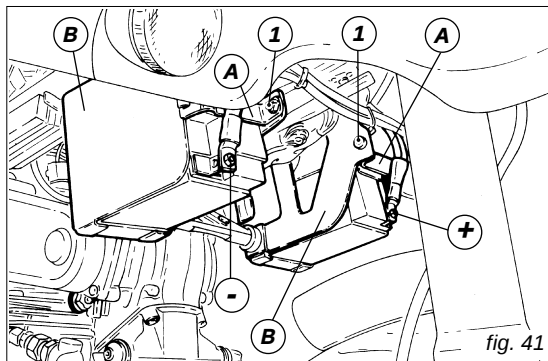
Refit the batteries into their mounts (B), secure them with the two screws (1) and connect the terminals.



Warning

Keep the batteries out of the reach of children and away from heat.

Charge the batteries at 1 A for 5-10 hours.



Checking drive chain tension (fig. 42)

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain tension is highest.

With the motorcycle on the side stand, push the chain up pressing with a finger at the point where it intersects with swingarm centreline. The lower portion of the chain should have a slack of 35-37 mm.

If not so, contact a Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the chain tensioned up.



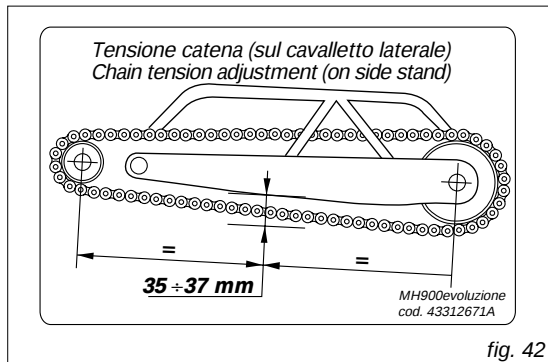
Warning

Tightening the rear wheel hub screws properly is critical to rider safety.



Important

Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.



Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has OR seals that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using non-specific solvents or washed using steam or water jets. Dry the chain using compressed air or absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.



Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on page 58 - "Electric System".



Note

You will need to remove the headlight fairing before you can access the headlamp.

E

Headlamp

To gain access to headlamp bulbs, slacken the retaining screws (1, fig. 43) of outer rim and rim.

Take out the inner rim (3, fig. 44).

Unscrew the three headlamp fastening screws (4).

Disconnect the connector (5, fig. 45) from the headlamp bulb.

Rotate the ring nut (6, fig. 45) anticlockwise.

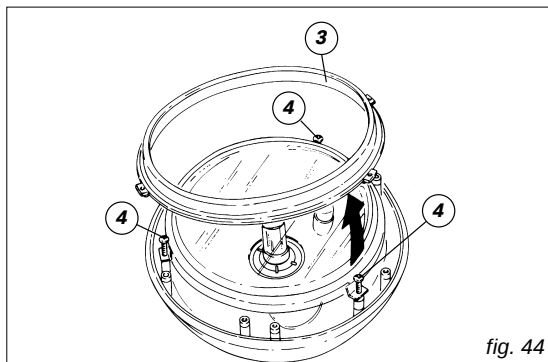
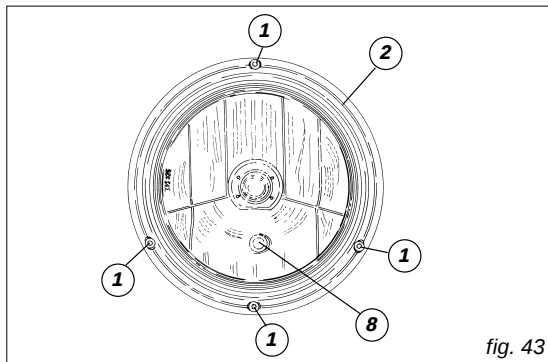
Remove the burnt-out bulb (7, fig. 46) and fit a new bulb with equal rating.

Rotate ring nut (6) clockwise to lock bulb in place.



Note

Never touch the glass body of the new bulb with your fingers.



Refit the connector (5, fig. 45) matching it properly with the bulb pins.

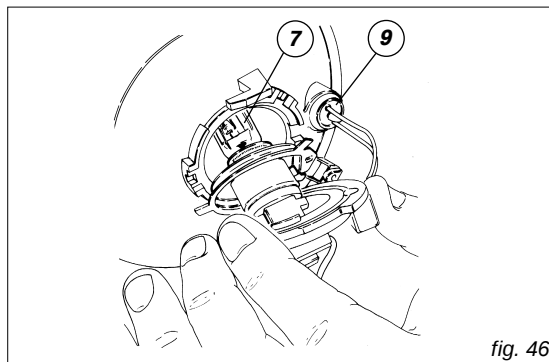
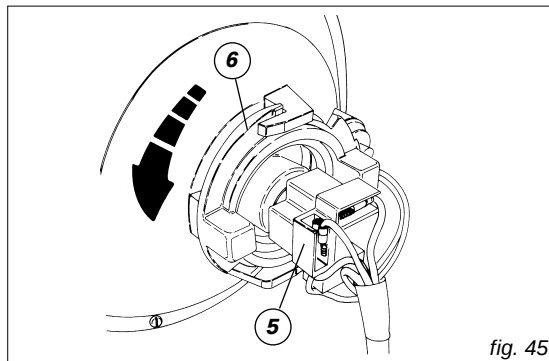
To remove the bulb (8, fig. 43), simply take out the bulb rubber holder (9, fig. 46) and pull the bulb out of its socket, then fit a new bulb with equal rating.



Note

Test the new bulb before reassembling the headlight.

To reassemble, reverse the disassembly procedure.



Stop light (fig. 47)

To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (3) that secure the glass (4). Remove the glass. The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass.

Number plate light (fig. 47)

To expose the number plate bulb, unscrew the screw (5) and the two screws (6) located on the light bottom. Withdraw the lamp holder, extract the bulb and replace it. To reassemble, reverse the disassembly procedure.

Rear turn indicators (fig. 47)

Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the body. The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body.

Tighten the screw (1).

Front turn indicators (fig. 48)

Remove the screw (3) and detach the glass (4) from the body. The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass and tighten the screw (3).

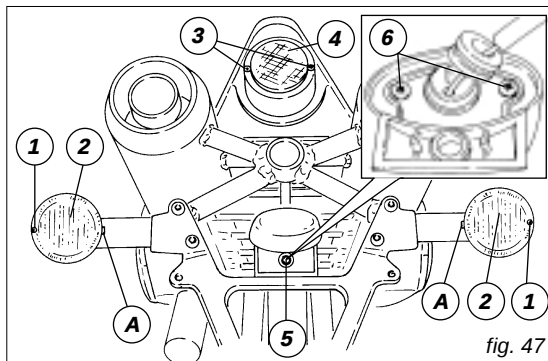


fig. 47

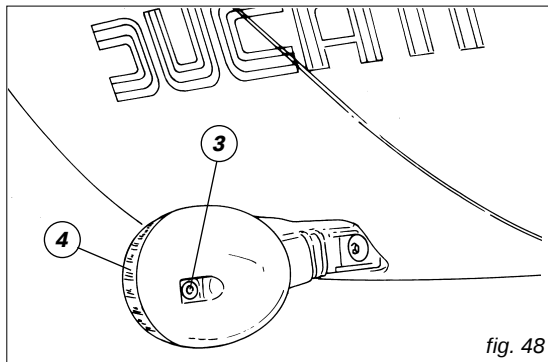


fig. 48

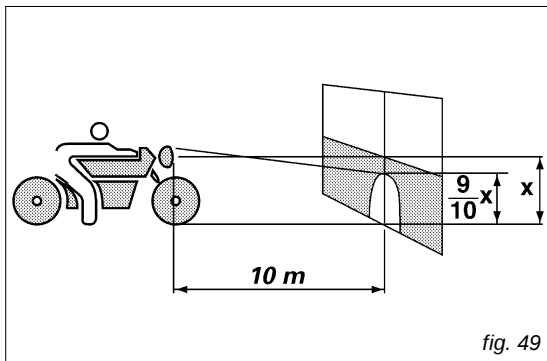
Beam setting (fig. 49)

When checking for proper beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis and opposite a wall or a screen, 10 metres apart from it. Then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.

If possible, perform this check in dim light.

Switch on the low beam:

the height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed $\frac{9}{10}$ th of the height above ground of headlamp centre.

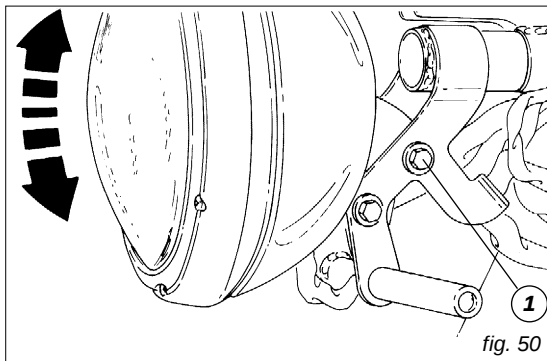


Note

The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam.

Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

The height of the light beam can be corrected using the headlamp top mounting screw (1, fig. 50). Remove the headlight fairing to expose the screw (see page 33). Slacken screw and set headlamp angle as required.



Tyres

Front tyre pressure

2.1-2.2 bar

Rear tyre pressure:

2.1-2.3 bar

E Tyre pressure is affected by temperature and altitude variations. You are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

 **Important**
Check and set tyre pressure when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase front tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

 **Warning**
A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres using recommended standard tyres only. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider.

After replacing a tyre, the wheel should be balanced.

 **Important**
Do not remove or shift the wheel balancing weights.

 **Note**
If tyres need replacing, contact a Ducati Dealer or Authorised Workshop to make sure wheels are removed and refitted correctly.

Minimum tread depth

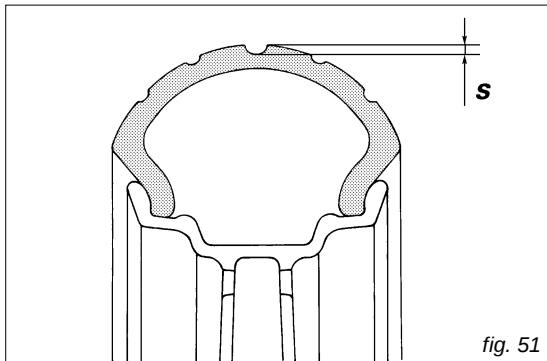
Measure tread depth (S, fig. 51) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.



Important

Visually inspect the tyres at regular intervals to detect cracks or cuts, on the side walls especially, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.

Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.



E

Checking engine oil level (fig. 52)

Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.

When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm. Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine. Oil level should be between the marks near the sight glass. Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low. Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.

Important
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati Dealer or Authorised Workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Booklet).

Viscosity

SAE 10W-40

The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.

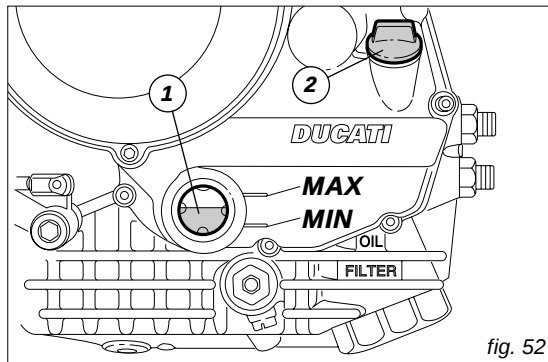
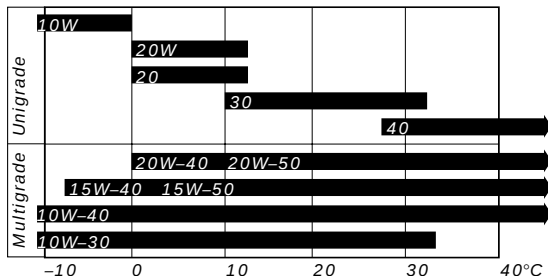


fig. 52



Cleaning and replacing the spark plugs (fig. 53)
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.

This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.

Remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.

Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition. If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.

*Check electrode gap: it should be **0.6-0.7 mm**.*

Important

If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.

Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.

Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.

*Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug at **20 Nm**. If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.*

Important

Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened firmly.

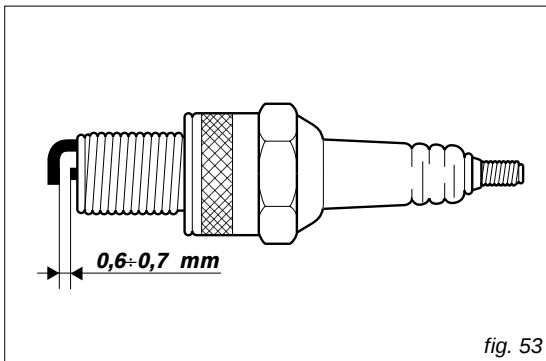


fig. 53

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in.

Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.



Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.

Never clean the motorcycle using high-pressure water jets. Never aim the water jet directly to wheel hub bearings, front fork seals, air inlets or into the exhaust silencers.

Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.)

Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.



Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle.

Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unriden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:

clean the motorcycle;

remove filler plug with its seal and empty the fuel tank; pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;

place the motorcycle on the supplied service stand; disconnect and remove the battery. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unriden for over a month;

protect the motorcycle with a suitable canvas cover available from Ducati Spare Parts Department. This will protect paintwork and let condensate breathe out.

Important notes

Some countries - such as France, Germany, Great Britain, Switzerland and so on - have compulsory emission and noise standards.

Carry out any required inspection at regular intervals and replace any parts using Ducati original spare parts complying with local law.

TECHNICAL DATA

Weights
Dry weight:
186 Kg.
Carrying full load:
290 Kg.



Warning

Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

Overall dimensions (mm) (fig. 54)

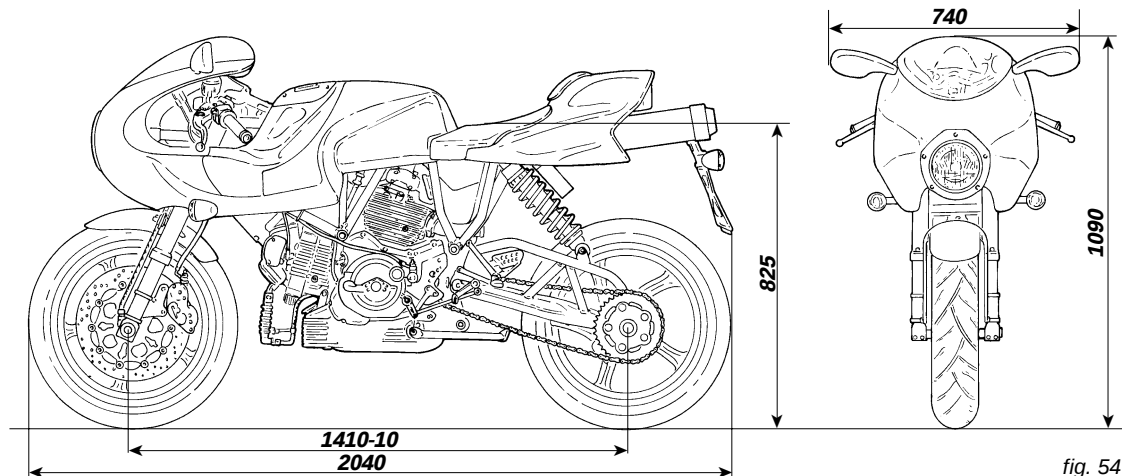


fig. 54

<i>Top-ups</i>	<i>Type of fluid</i>	<i>cu. dm. (litres)</i>
<i>Fuel tank, including a reserve of 3.5 cu dm (litres)</i>	<i>95-98 RON fuel</i>	<i>8.5</i>
<i>Oil sump and oil filter</i>	<i>SHELL Advance Ultra 4</i>	<i>3.9</i>
<i>Front/Rear brake and clutch circuits</i>	<i>SHELL-Advance Brake DOT 4</i>	<i>–</i>
<i>Protectant for electric contacts</i>	<i>SHELL-Advance Contact Cleaner</i>	<i>–</i>
<i>Front fork</i>	<i>SHELL-Advance Fork 7.5 or Donax TA</i>	<i>0.400 (each leg)</i>


Important

Additives to fuel or lubricants are not allowed.

Engine

Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.

Bore mm:

92.

Stroke mm:

68.

Total displacement cu. cm.:

904.

Compression ratio $\pm 0.5:1$:

9.2.

Max. power at crankshaft (95/1/CE):

55 kW – 75 HP at 8000 rpm.

Max torque at crankshaft (95/1/CE):

76 Nm – 7.7 kgm at 6250 rpm.



Important

Do not exceed the specified speed limit (see page 54) under any running condition.

Timing system

Desmodromic (type) with two valves per cylinder, operated by four rockers (two opening rockers and two closing rockers) and an overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.

Desmodromic timing system (fig. 55)

1) Opening (or upper) rocker;

2) opening rocker shim;

3) split rings;

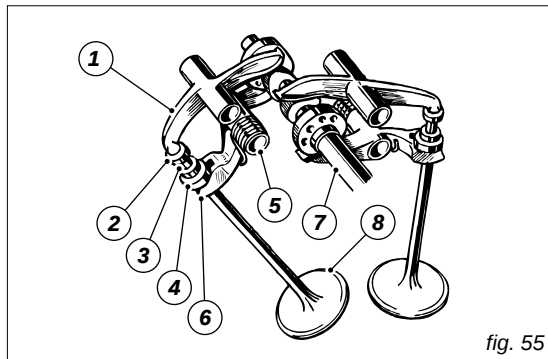
4) closing (or lower) rocker shim;

5) return spring for lower rocker;

6) closing (or lower) rocker;

7) camshaft;

8) valve.



Performance data (fig. 56)

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

*Max. speed:
215 Kph.*

E

Important
Failure to comply with these limits releases Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

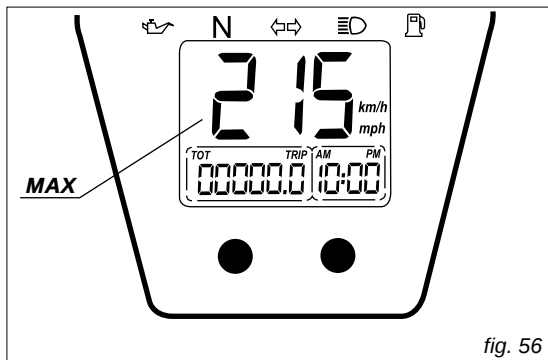


fig. 56

Spark plugs

*Make:
CHAMPION
Type:
RA 6 HC.*

Brakes

Front brake

Type: drilled steel twin-disc.

Disc diameter:

320 mm.

Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.

Braking surface, sq cm:

88.

Brake callipers with separate pistons.

Make and type:

BREMBO 30/34-4 pistons.

Friction material:

FERIT

Braking surface:

25 sq cm

Brake calliper:

cylinder Ø 32 mm

Make and type:

BREMBO P 2.105N.

Friction material:

FERIT I/D 450 FF.

Master cylinder type:

PS 11.



Warning

Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Multi-plate dry clutch;

operated by a control lever on left handlebar.

Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.

Ratio:

32/59.

Gearbox:

6-speed;

with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.

Final drive ratio:

15/38.

Total gear ratios:

1st gear 15/37,

2nd gear 17/30,

3rd gear 20/28,

4th gear 22/26,

5th gear 23/24,



Important

The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or Authorised Workshop.

E



Warning

If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an Authorised Workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and cause irreparable damage to your motorcycle.

Frame

Tubular trellis frame with upper section made of high-strength steel.

Steering angle (on each side):

23°

Steering head angle:

23.5°

Trail mm:

98.5

Wheels

Five-spoke, light-alloy rims.

Front wheel

Dimensions:

3.50x17"

Rear wheel

Dimensions:

5.50x17".

Both wheel spindles can be removed.

Tyres

Front tyre

Tubeless, radial tyre.

Size:

120/65-VR17 or as an option 120/70 ZR17.

Rear tyre

Tubeless, radial tyre.

Size:

170/60-ZR17 or as an option 180/SS ZR17.

The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine.

The whole system gives the bike excellent stability.

Travel:

90 mm.

Rear wheel travel:

130 mm.



Note

Never modify any settings which may alter those technical features which are essential in order to preserve compliance with motorcycle homologation specs.

E

Suspensions

Front suspension

Hydraulic upside-down fork.

Slider diameter:

43 mm.

Travel along leg axis:

120 mm.

Rear suspension

Shock absorber featuring rebound, compression and spring preload adjustment. Asymmetric location on left side of motorcycle. At the bottom pivot point it is connected to the single-sided trellis-type swingarm, made from steel tubes.

Electric system

Basic electric items are:

Round headlamp with iodine double filament bulb, **12V-55/60W** bulb.

Parking light with **12V-5W** bulb.

Instrument panel, **12V-1.2W** bulbs for warning lights and **12V-2W** bulbs for instrument lights.

Electric controls on handlebar.

Turn indicators, **12V-10W** bulbs.

Warning horn.

Stop light switches.

2 batteries, **12V-6,6 Ah.**

Generator, **12V-520W.**

Electronic voltage regulator, protected by a **40 A** fuse.

Starter motor, **12V-0.7 kW.**

Tail light, **12V-5/21W** double-filament bulb for rear stop light and tail light, **12V-5W** bulb for number plate light.



Note

See "Replacing bulbs" on page 42 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box is located under the fuel tank (on RH side).

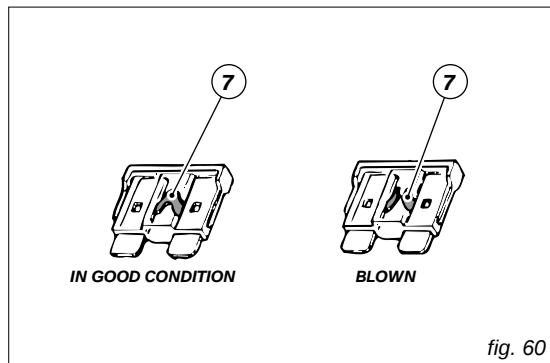
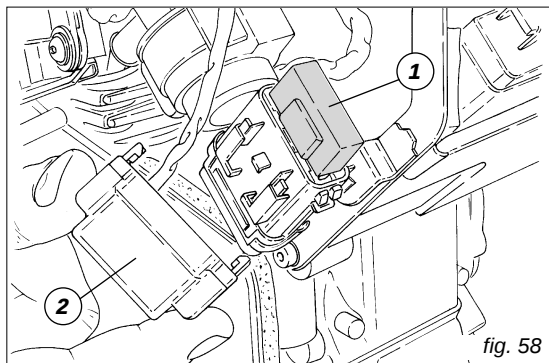
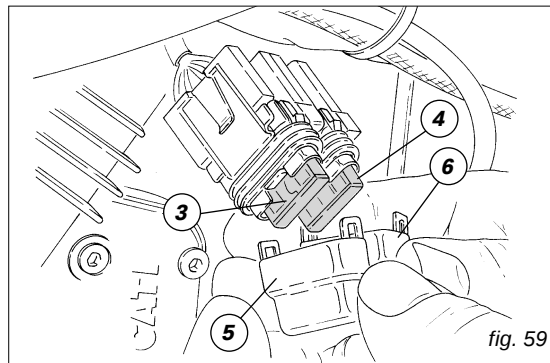
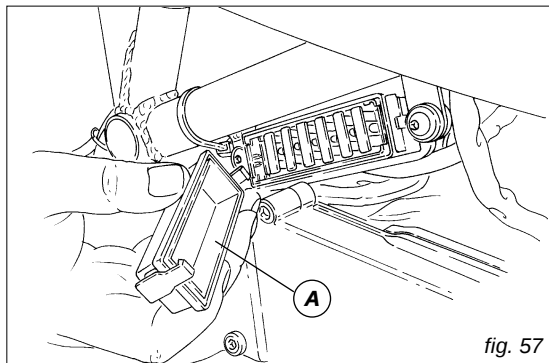
To expose the fuses, take off the box protective cover (A, fig. 57). Fuse mounting positions and ampere capacities are marked on it.

Only 6 of the fuses are connected. There are two spare fuses.

The fuse (1, fig. 58) located near the battery protects the electronic regulator.

Remove the fuse cap (2) to expose it.

The fuses (3-4, fig. 59) protect the injection circuit.



Legend of the wiring diagram of electric system/injection

- 1) Right switch
- 2) Key-operated switch
- 3) Ignition relay
- 4) Fuse box
- 5) Flasher
- 6) Starter motor
- 7) Contactor
- 8) 2 batteries
- 9) Rear right-turn indicator
- 10) Tail light
- 11) Number plate light
- 12) Rear left-turn indicator
- 13) Fuel tank
- 14) Self-diagnosis connector
- 15) Horizontal cylinder coil
- 16) Vertical cylinder coil
- 17) Horizontal cylinder spark plug
- 18) Vertical cylinder spark plug
- 19) Horizontal cylinder injector
- 20) Vertical cylinder injector
- 21) Throttle position sensor
- 22) Engine rpm/timing pick-up
- 23) Oil temperature sensor
- 24) Speed sensor
- 25) Ignition/injection unit
- 26) Injection relay
- 27) Horn
- 28) Regulator fuse
- 29) Regulator

- 30) Generator
- 31) Neutral light switch
- 32) Oil pressure switch
- 33) Rear STOP light switch
- 34) Front STOP light switch
- 35) Left switch
- 36) Air temperature sensor
- 37) Instrumentation
- 38) Front left-turn indicator
- 39) Headlamp
- 40) Front right-turn indicator

Wire colour coding

W-Bk White-Black

Bn Brown

W-G White-Green

W-Bn White-Brown

R-Bk Red-Black

R-B Red-Blue

GR-R Grey-Red

R Red

W White

B-Bk Blue-Black

Y-Bk Yellow-Black

Y Yellow
P Pink
R-Y Red-Yellow
Y-G Yellow-Green
G Green
Bn-Bk Brown-Black
W-R White-Red
Bn-W Brown-White
V-Bk Violet-Black
B-W Blue-White
O Orange
B Blue
GR-B Grey-Blue
GR-Y Grey-Yellow
V-W Violet-White
P-Bk Pink-Black

Legend of fuse box (4)

Pos.	Description	Rtg.
1-9	Main switch	30 A
2-10	High and low beams	15 A
3-11	Turn indicators, warning lights, parking lights and instrument panel lights	7.5 A
4-12	Stop, warning horn, fuel sensor	10 A
5-13	Right switch, instrument panel	7.5 A
6-14	Fuel pump, injectors, coils	20 A
7-15	CPU power supply	5 A
8-16	Spare fuse	30 A

E



Note

The wiring diagram for the electric system is at the end of this manual.

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.



Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 237 West Parkway, Pompton Plains, New Jersey, 07444-1028 Tel: 001.973.839-2600 • Fax: 001.973.839-2331.

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.

Evaporative Emission Control System

California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:

- (1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or
- (2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

- (1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- (2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- (3) Lack of proper maintenance.
- (4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.

Symptoms:

Hard starting or stalling after starting.

Rough idle.

Misfiring or backfiring during acceleration.

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and should be carefully observed for safe and effective vehicle operation.

A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.

Do not let protective apparel give you a false sense of security.

Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.

When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.

When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.

When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.

Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.

When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.

When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes.

The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.

On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.

When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.

Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overrevving.

Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system. Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 22). Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area. Use only Ducati approved parts and accessories. This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.



Warning

Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

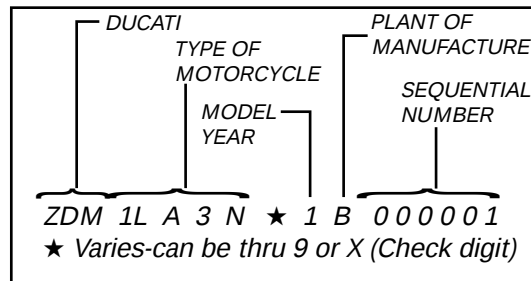
Protective apparel

Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.

For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.

The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain. Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.

Vehicle identification number (VIN); Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). Figure A specifically shows the frame identification numbers.



Label location (fig. B)

USA

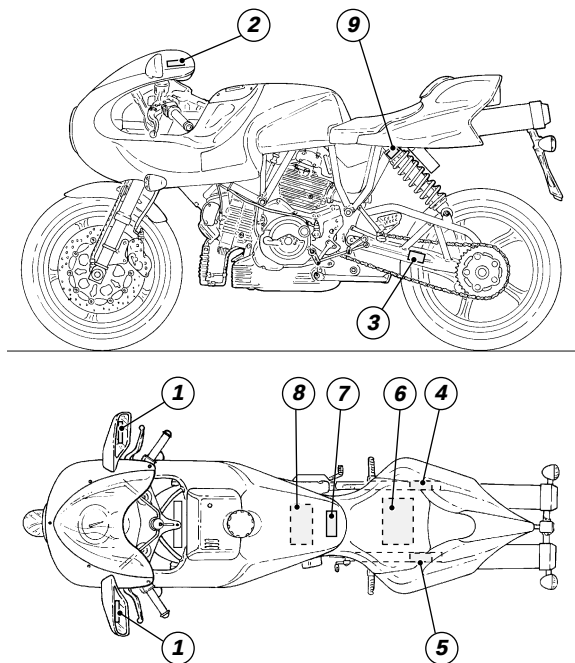


fig. B

**OBJECT IN MIRROR ARE
CLOSER THAN THEY APPEAR**

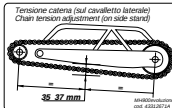
ENI 4332/001/04

1

WARNING
DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

ENI 4332/001/04

2



ENI 4332/001/04

3

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [REDACTED] MOTORCYCLE, [REDACTED] MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [REDACTED] dBA AT [REDACTED] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

ENI 4332/001/04

4

Manufactured by **DUCATI MOTOR spa**

DATE [REDACTED] 9/97

GVWR: [REDACTED] Lbs ([REDACTED] kg)
GAWR front: [REDACTED] Lbs ([REDACTED] kg) with [REDACTED] tire, [REDACTED] RIM at [REDACTED] cold.
GAWR rear: [REDACTED] Lbs ([REDACTED] kg) with [REDACTED] tire, [REDACTED] RIM at [REDACTED]

California evaporation emission system

This system consists of (fig. C):

- 1) Warm air inlet;
- 2) Canister;
- 3) Dell'Orto jet;
- 4) Intake manifolds;
- 5) Breather pipe;
- 6) Fuel tank.

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

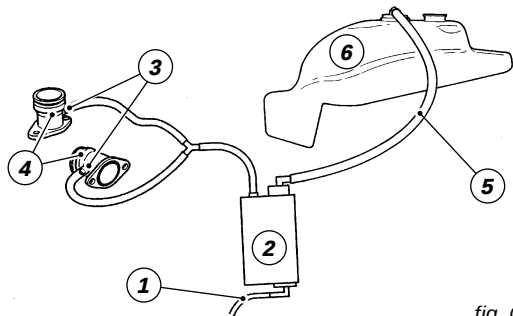


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system

Ducati North America, Inc., 237 West Parkway, Pompton Plains, New Jersey 07444-1028 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:

A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and

B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement, of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in

compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati.

In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occurs prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted

parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:

A. Repair or replacement required as a result of

- (1) accident,
- (2) misuse,
- (3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
- (4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
- (5) use in competitive racing or related events.

B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.

C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects

transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.

B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.

C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any

maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
237 West Parkway
Pompton Plains, New Jersey, 07444-1028
001.973.839-2600

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

<i>km</i>	<i>Ducati Service Name</i>	<i>Mileage</i>	<i>Date</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

E

Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI MH900evoluzione



F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour faire de longues randonnées: Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de fortes sensations. Contactez nos centres de service après-vente agréés, en cas de réparation ou tout simplement pour un conseil.

Bon amusement!

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations contenues dans la présente notice s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motorcycle Ducati, utilisez les pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

Ce livret et partie intégrante du motorcycle et, en cas de transfert de propriété du motorcycle, il devra être remis au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6

Garantie 6

Symboles 6

Informations utiles pour rouler en sécurité 7

Conduite à pleine charge 8

Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10

*Position des commandes pour la conduite du
motocycle 10*

Tableau de bord 11

Fonctions de l'unité digitale LCD 12

Les clés 13

Commutateur d'allumage et antivol de direction 13

Commutateur gauche 14

Levier d'embrayage 15

Levier de starter 15

Commutateur droit 16

Poignée des gaz 16

Levier du frein avant 16

Pédale du frein arrière 17

Pédale de changement vitesses 17

