

Manual de uso y mantenimiento
Manual de uso e manutenção

DUCATI MONSTER

MONSTER1000/1000S



DUCATI **MONSTER**
MONSTER1000/1000S



Nos complace darle la bienvenida entre los aficionados Ducati y nos congratulamos con Ud. por la óptima elección efectuada. Creemos que, además de usar su nueva motocicleta Ducati como medio usual de transporte, Ud. la utilizará también para efectuar viajes, incluso largos, que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean siempre agradables y placenteros.

En su continuo esfuerzo de asistirle cada vez mejor, Ducati Motor Holding S.p.A. le aconseja respetar atentamente las simples normas indicadas en este manual, especialmente las que se refieren al rodaje. De esta manera su motocicleta Ducati siempre podrá regalarle grandes emociones.

Para toda reparación o simples consejos recordamos que deben consultar nuestros centros de asistencia autorizados.

¡Buen viaje!



Nota

Ducati Motor Holding S.p.A. no se responsabiliza de eventuales errores cometidos durante la realización del presente manual. Todas las informaciones especificadas han sido actualizadas a la fecha de imprenta. Ducati Motor Holding S.p.A. se reserva el derecho de aportar cualquier tipo de modificación necesaria para la evolución de dichos productos.

Para su seguridad, para la validez de la garantía, para la confiabilidad del producto y para el valor de su motocicleta Ducati, utilice solo piezas de recambio originales Ducati.



Atención

Este manual forma parte integrante de la motocicleta, en caso de transferencia de propiedad debe entregarse al nuevo propietario.

Indicaciones generales 6

- Garantía 6
- Símbolos 6
- Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad 7
- Conducción con plena carga 8
- Datos para la identificación 9

Mandos para la conducción 10

- Posición de los mandos para la conducción de la motocicleta 10
- Salpicadero 11
- Sistema immobilizer 14
- Llaves 14
- Code card 15
- Procedimiento de desbloqueo immobilizer por medio del puño acelerador 16
- Duplicado de las llaves 17
- Interruptor de arranque y bloqueo tija superior 18
- Conmutador izquierdo 19

- Leva mando embrague 19
- Leva mando starter 20
- Conmutador derecho 21
- Puño giratorio mando acelerador 22
- Leva mando freno delantero 22
- Pedal mando freno trasero 23
- Pedal mando cambio 23
- Regulación posición pedal mando cambio y freno trasero 24

Elementos y dispositivos principales 25

- Posición en la motocicleta 25
- Tapón depósito combustible 26
- Cerradura asiento y porta-casco 27
- Caballote lateral 28
- Dispositivos de ajuste para regulación amortiguador trasero 29
- Dispositivos de ajuste para regulación horquilla delantera 30
- Variación ajuste motocicleta 32

Normas para el uso 34

- Precauciones durante el primer período de uso de la moto 34
- Controles antes de la puesta en marcha 35
- Arranque motor 36
- Arranque y conducción de la motocicleta 38
- Frenado 39

Parada de la motocicleta 40
 Reabastecimiento de combustible 40
 Aparcamiento 41
 Accesorios en dotación 42

Operaciones principales de uso y mantenimiento 43

Desmontaje del carenado (1000 S) 43
 Levantamiento depósito combustible 44
 Reemplazo del filtro aire 45
 Control nivel líquido frenos y embrague 46
 Control desgaste pastillas freno 47
 Lubricación de las articulaciones 48
 Regulación del cable mando acelerador 49
 Carga de la batería 50
 Tensado de la cadena de transmisión 51
 Lubricación de la cadena de transmisión 52
 Sustitución lámparas luces 53
 Orientación del faro 56
 Neumáticos 57
 Control nivel aceite motor 59
 Limpieza y sustitución bujías 60
 Limpieza general 61
 Inactividad prolongada 62
 Advertencias importantes 62

Características técnicas 63

Dimensiones (mm) 63
 Pesos 63
 Reposiciones 64

Motor 65
 Distribución 65
 Prestaciones 66
 Bujías de encendido 66
 Alimentación 66
 Frenos 67
 Transmisión 68
 Bastidor 69
 Ruedas 69
 Neumáticos 69
 Suspensiones 70
 Sistema de escape 70
 Colores disponibles 70
 Sistema eléctrico 71

Memorándum mantenimiento periódico 75

INDICACIONES GENERALES

Garantía

En beneficio del usuario y con el fin de garantizar la confiabilidad del producto, se aconseja dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para cualquier operación que exija un asesoramiento técnico especial. Nuestro personal, con gran experiencia, dispone de las herramientas necesarias para efectuar cualquier tipo de intervención a la perfección y, sobre todo, montando sólo recambios originales Ducati garantizan el perfecto intercambio, el buen funcionamiento y la larga duración.

Todas las motocicletas Ducati se entregan con Manual de Garantía. No se reconocerá la garantía a las motocicletas utilizadas en carreras o campeonatos deportivos. Durante el período de garantía no se puede manipular, modificar o sustituir ningún componente de la motocicleta con otro que no sea original. En estos casos cesará inmediatamente la garantía.

Símbolos

Ducati Motor Holding S.p.A. le invita a leer atentamente este manual para conocer su motocicleta. En caso de dudas dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado. Las nociones que aprenderá le serán útiles durante sus viajes que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean serenos y placenteros, y le permitirán mantener inalteradas durante mucho tiempo las prestaciones de su motocicleta. En el presente manual se incluyen informaciones con significados específicos:



Atención

La inobservancia de las instrucciones indicadas puede originar una situación de peligro, graves lesiones personales e incluso la muerte.



Importante

Existe la posibilidad de dañar la motocicleta y/o sus componentes.



Nota

Mayores informaciones concernientes a la operación en curso.

Todas las indicaciones **derecha** o **izquierda** se refieren al sentido de marcha de la motocicleta.

Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad



Atención

Leer antes de utilizar la motocicleta.

A menudo muchos accidentes dependen de la inexperiencia en el manejo de la motocicleta. Jamás conducir sin carnet de manejo; para utilizar la motocicleta es necesario disponer de regular carnet de manejo.

No prestar la motocicleta a pilotos sin experiencia o que no disponen de regular carnet de manejo.

El piloto y el pasajero deben colocarse **siempre** indumentaria adecuada y casco de protección.

No colocarse prendas o accesorios colgantes que puedan enredarse en los mandos o limitar la visibilidad.

Nunca poner en marcha el motor en un ambiente cerrado. Los gases del escape son venenosos y pueden causar pérdida

de conocimiento o incluso la muerte rápidamente.

El piloto y el pasajero deberán apoyar los pies en los estribos cada vez que la motocicleta está en movimiento.

Para estar siempre preparados a los cambios de dirección o a las variaciones del firme de la carretera, el piloto debe mantener **siempre** las manos en el manillar, mientras que el pasajero debe mantener **siempre** ambas manos en las manijas del bastidor debajo del asiento.

Respetar las leyes y las normas nacionales y locales.

Respetar siempre los límites de velocidad, donde estén indicados, y **jamás** superar la velocidad que las condiciones de visibilidad, de fondo y de tráfico admiten.

Señalar **siempre** con suficiente anticipación, utilizando los específicos indicadores de dirección, cada vez que se gire o se cambie de carril.

Permanecer siempre en posición bien visible, evitando viajar en los “ángulos muertos” de los vehículos que anteceden. Prestar mucha atención en los cruces, en correspondencia de las salidas de zonas privadas o de aparcamientos y en los carriles a la entrada de la autopista.

Apagar **siempre** el motor al llenar el depósito y procurar que no caiga combustible sobre el motor o sobre el tubo de escape.

No fumar jamás al llenar el depósito.

Al llenar el depósito es posible inhalar vapores de combustible perjudiciales a la salud. Si caen gotas de combustible sobre la piel o sobre la ropa, lavar inmediatamente con agua y jabón y cambiar las prendas. Quitar **siempre** la llave al dejar la motocicleta sin vigilancia. El motor, los tubos de escape y los silenciadores se mantienen calientes por mucho tiempo.



Atención

El sistema de escape puede estar caliente también después de apagarse el motor; prestar mucha atención de no tocar con ninguna parte del cuerpo el sistema de escape y de no aparcar el vehículo en proximidad de materiales inflamables (como madera, hojas, etc.).

Aparcar la motocicleta de tal forma que no esté expuesta a golpes y utilizando el caballete lateral.

No aparcar jamás en un terreno irregular o inestable porque la motocicleta podría caerse.

Conducción con plena carga

Esta motocicleta ha sido estudiada para recorridos largos con plena carga en absoluta seguridad.

La ubicación de los pesos en la motocicleta es muy importante para mantener inalterado este estándar de seguridad y para evitar situaciones difíciles cuando se efectúan maniobras repentinas o durante el recorrido de tramos de carretera irregular.

Informaciones concernientes a la carga transportable

El peso total de la motocicleta en orden de marcha con piloto, pasajero, equipaje y accesorios adicionales no debe superar los:
390 Kg.

Colocar el equipaje o los accesorios más pesados en la posición más baja posible y en lo posible en el centro de la motocicleta.

Fijar en forma firme el equipaje a las estructuras de la motocicleta; un equipaje fijado en forma incorrecta puede originar inestabilidad a la motocicleta.

No fijar elementos voluminosos y pesados en la tija superior o en el guardabarros delantero porque originarían una peligrosa inestabilidad de la motocicleta.

No colocar objetos en los espacios libres del bastidor porque podrían interferir con las partes en movimiento de la motocicleta.

Controlar que los neumáticos hayan sido inflados respetando la presión indicada en la pág. 57 y que se encuentren en buenas condiciones.

Datos para la identificación

Cada motocicleta Ducati está identificada con dos números; uno para el bastidor (fig. 1) y otro para el motor (fig. 2).

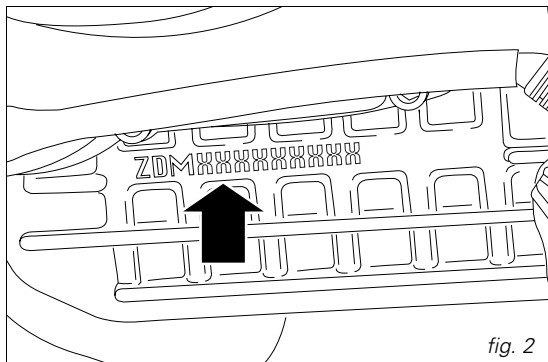
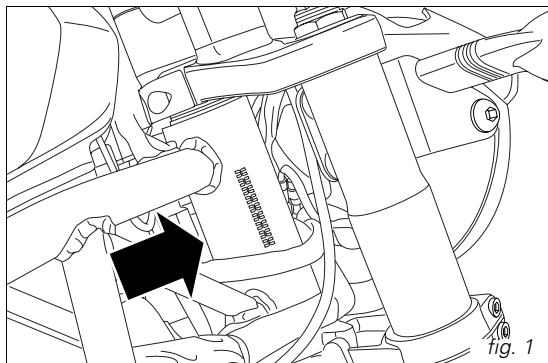
Bastidor N°

Motor N°



Nota

Estos números identifican el modelo de la motocicleta y deben mencionarse para el pedido de partes de recambio.



MANDOS PARA LA CONDUCCIÓN



Atención

Este capítulo ilustra el posicionamiento y la función de los mandos necesarios para la conducción de la motocicleta. Leer atentamente las instrucciones antes de utilizar cada mando.

Posición de los mandos para la conducción de la motocicleta (fig. 3)

- 1) Salpicadero.
- 2) Interruptor de encendido y bloqueo tija superior con llave.
- 3) Conmutador izquierdo.
- 4) Leva mando embrague
- 5) Leva mando starter.
- 6) Conmutador derecho.
- 7) Puño giratorio mando acelerador.
- 8) Leva mando freno delantero.
- 9) Pedal mando cambio.
- 10) Pedal mando freno trasero.

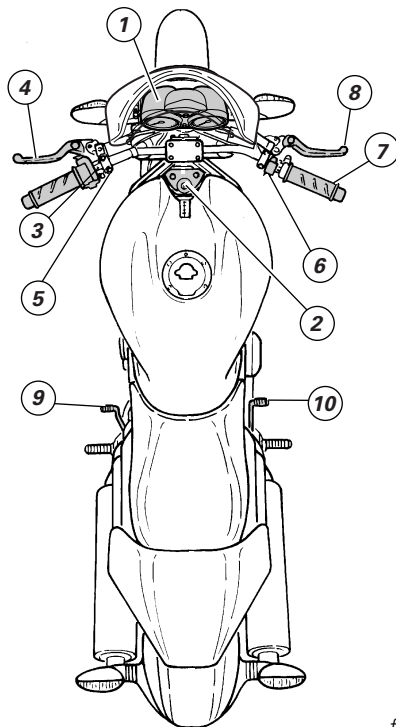


fig. 3

Salpicadero (fig. 4)

- 1) **Testigo luz de carretera**  (**azul**).
Se enciende para indicar que la luz de carretera se encuentra encendida.
- 2) **Testigo indicadores de dirección**  (**verde**).
Se enciende y destella cuando un indicador de dirección está en funcionamiento.
- 3) **Testigo reserva combustible**  (**amarillo**).
Se enciende cuando el depósito está en reserva, quedan aprox. 3,5 litros de combustible (3 litros para el depósito de plástico).
- 4) **Testigo desembrague N (verde)**.
Se enciende cuando el cambio se encuentra en desembrague.
- 5) **Testigo presión aceite motor**  (**rojo**).
Se enciende para indicar que la presión del aceite motor es insuficiente. Debe encenderse cuando se coloca el interruptor de encendido en **ON**, debe apagarse algunos segundos después del arranque del motor.
Es posible que se encienda brevemente en caso de motor muy caliente, debería apagarse cuando el número de revoluciones aumenta.

Importante

No utilizar la motocicleta cuando la luz testigo permanece encendida porque se puede dañar el motor.

6) **Testigo amarillo ámbar**

Se enciende y destella cuando la motocicleta está parada (immobilizer activado), se utiliza además como diagnóstico del immobilizer.



Nota

Una vez activado el immobilizer, el testigo destella durante 24 horas y luego se apaga, permaneciendo de todas maneras activado.

7) **Testigo EOBD** (**amarillo ámbar**).

Encendiéndose indica el bloqueo del motor. Se apaga después de algunos segundos (normalmente 1.8 - 2 seg.).

8) **Taquímetro** (km/h).

Indica la velocidad de marcha.

a) **LCD (1):**

- **Cuentakilómetros** (Km).

Indica la distancia total recorrida.

- **Cuentakilómetros parcial** (Km).

Indica la distancia recorrida desde la última puesta en cero.

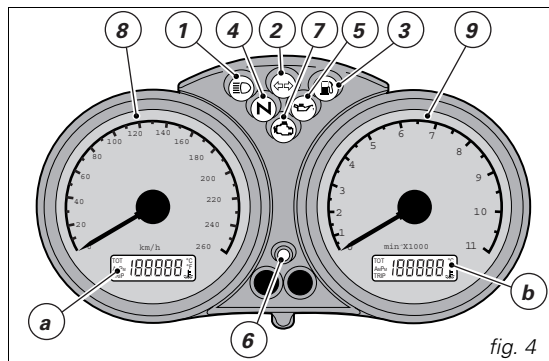


fig. 4

- 9) **Cuentarrevoluciones** (min^{-1}).
Indica el número de revoluciones por minuto del motor.
- b) **LCD (2):**
- **Reloj**
 - **Temperatura aceite**

Funciones de las unidades LCD

Con el encendido (llave de **OFF** a **ON**) el salpicadero realiza un **Check** de todos los instrumentos: agujas, display y testigos (fig. 5 y fig. 6).

Funciones de la unidad LCD (1)

Presionando el pulsador (B, fig. 6) con llave en **ON** se alterna la visualización del cuentakilómetros parcial y del total.

Puesta en cero cuentakilómetros parcial

Manteniendo presionado el pulsador (B, fig. 6) durante más de 2 segundos cuando se encuentra en la función **TRIP** (cuentakilómetros parcial), se obtendrá la puesta en cero en el display (LCD 1).

Funciones de la unidad LCD (2)

Presionando el pulsador (A, fig. 6) con llave en **ON** se visualiza el reloj y la temperatura del aceite.

Regulación reloj

Presionar el pulsador (A, fig. 6) durante un mínimo de 2 segundos.

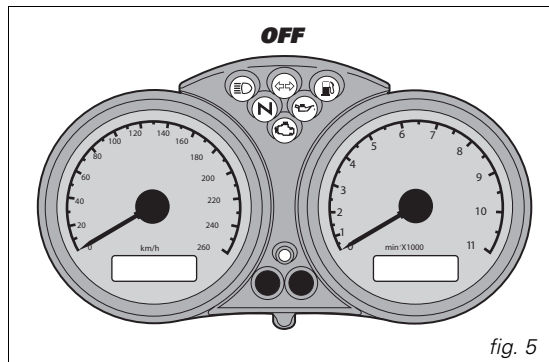


fig. 5

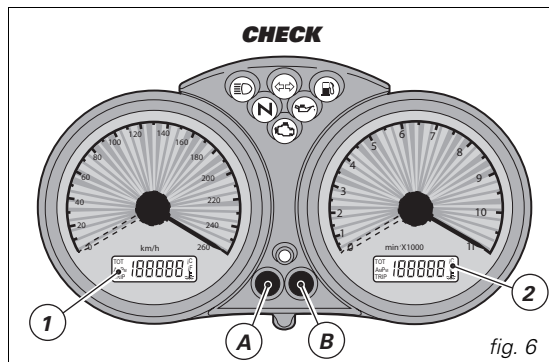


fig. 6

Regular AM/PM presionando el pulsador (B, fig. 6). Presionar el pulsador (A) para acceder a la regulación de la hora. Utilizar el pulsador (B) para modificar la indicación de la hora. Presionar el pulsador (A) para acceder a la regulación de los minutos. Presionar el pulsador (B) para avanzar los minutos; manteniendo presionado durante más de 5 segundos la indicación cambia más rápidamente. Presionar el pulsador (A) para salir de la función regulación.

Función temperatura aceite

Cuando la temperatura del aceite desciende por debajo de los 50 °C (122 °F) el display indica la inscripción “LO” y sobre los 170 °C (338 °F) la inscripción “HI”.

Función testigo nivel combustible

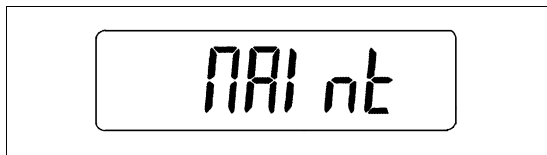
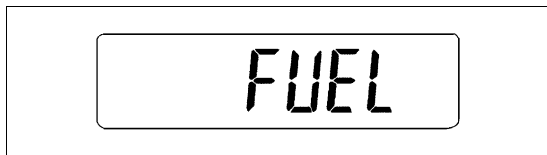
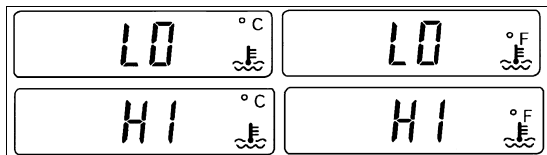
Cuando se enciende el testigo de la reserva el display indica la inscripción “FUEL”.

Función indicador mantenimiento

Después de los primeros 1000 km / 621 millas y luego cada 10.000 km / 6210 millas cada vez que se coloca la llave en **ON** durante un tiempo de 5 segundos, el display visualiza la inscripción “MAInt” que indica el vencimiento de la revisión de mantenimiento periódico.

Función retroiluminación

Si se presiona la tecla (B, fig. 6) dentro de 5 segundos con la llave en posición **ON**, cada vez que se presiona dicho pulsador variará la intensidad luminosa del salpicadero.



Atención

Intervenir en el salpicadero exclusivamente con el vehículo parado. Jamás operar, por ninguna razón, en el salpicadero mientras se conduce la motocicleta.

Sistema immobilizer

Para aumentar la seguridad contra los robos, la motocicleta ha sido equipada con un sistema electrónico de bloqueo del motor (IMMOBILIZER) que se activa automáticamente cada vez que se apaga el sistema. La empuñadura de cada llave contiene un dispositivo electrónico que cumple la función de modular la señal emitida durante la puesta en marcha, a través de una antena especial incorporada en el conmutador. La señal modulada constituye la "palabra clave", siempre diferente en cada arranque, con la cual la central reconoce la llave y solo bajo esta condición, admite la puesta en marcha del motor.

Llaves (fig. 7)

Junto con la motocicleta se entregan:

- 1 llave A (ROJA)
- 2 llaves B (NEGRAS)



Atención

La llave roja A ha sido protegida con un capuchón de goma para que se conserve en perfectas condiciones, evitando el contacto con otras llaves. No quitar esta protección salvo en caso de necesidad.

Las llaves B son las de normal uso y sirven para:

- la puesta en marcha.
- el tapón del depósito del combustible.
- la cerradura del asiento.

La llave A cumple las mismas funciones de las llaves B, y además permite la cancelación del código y la reprogramación en el caso en que resulte necesario disponer de otras llaves negras.



Nota

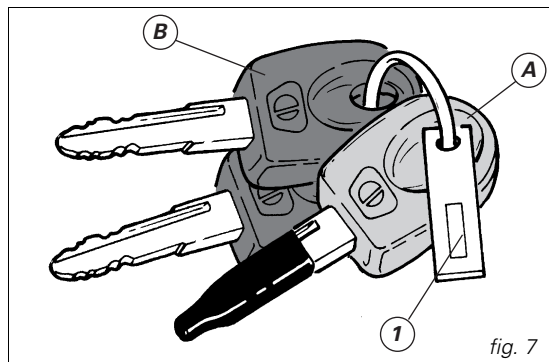
Junto con las tres llaves se entrega además una tarjeta (1) con el número de identificación de las llaves.



Atención

Separar las llaves y conservar la tarjeta (1) y la llave A, en un sitio seguro.

Además, se recomienda utilizar solo una de las dos llaves negras para la puesta en marcha de la motocicleta.



Code card

Junto con las llaves, se entrega una CODE CARD (fig. 8) en la cual se indica el código electrónico (A, fig. 9), para utilizar en caso de bloqueo del motor y por lo tanto, falta de encendido luego del **key-ON**.



Atención

La CODE CARD debe conservarse en un lugar seguro. Se recomienda que el usuario lleve siempre consigo el código electrónico presente en la CODE CARD, en la eventualidad que resultara necesario desbloquear el motor por medio del procedimiento que emplea el puño del acelerador.

Este procedimiento ofrece al usuario la posibilidad, en caso de problemas en el sistema immobilizer, de deshabilitar la función "bloqueo motor" indicada por el encendido simultáneo del testigo amarillo ámbar **EOBD** (7, fig. 4).

Es posible cumplir la operación solo conociendo el código electrónico (electronic code) presente en la code card.

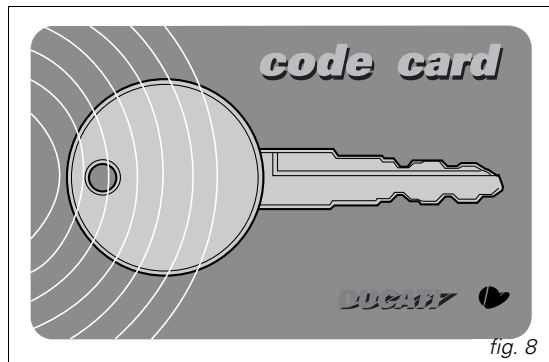


fig. 8

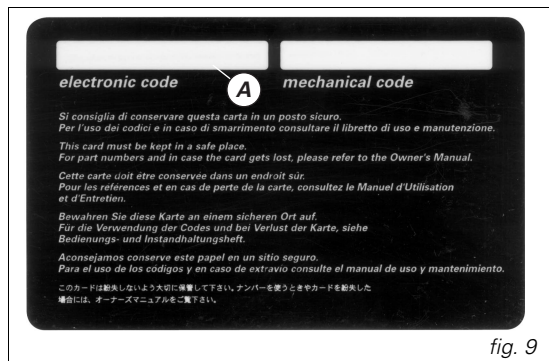


fig. 9

Procedimiento de desbloqueo immobilizer por medio del puño acelerador

1) Colocar la llave en ON y girar completamente el puño acelerador y mantenerlo girado.

El testigo EOBD (7, fig. 4) se apaga después de un tiempo pre-establecido equivalente a 8 segundos.

2) Cuando se apague el testigo EOBD dejar en reposo el puño.

3) El testigo EOBD se encenderá nuevamente destellando. Es necesario introducir el código electrónico de desbloqueo presente en la CODE CARD entregada por el concesionario al cliente al momento de la entrega de la motocicleta.

4) Contar un número de destellos del testigo EOBD (7, fig. 4) igual a la primera cifra del código secreto. Colocar el puño del acelerador en posición completamente abierto durante 2 segundos, luego dejar en reposo. De esta manera se reconoce la introducción de una cifra y el testigo EOBD se enciende y permanece así por un tiempo pre-establecido de cuatro segundos. Repetir la operación hasta la selección de la última cifra. En la eventualidad que no se cumpla ninguna operación con el acelerador, el testigo EOBD pulsará 20 veces, luego se iluminará con luz fija y deberá repetirse el procedimiento desde el punto (1).

5) Al soltar el puño acelerador, si el código ha sido introducido correctamente, el testigo EOBD se ilumina destellando para indicar que se ha cumplido el desbloqueo. El testigo retorna a la condición normal (apagado) luego de 4 segundos.

6) Si el código NO ha sido introducido correctamente el testigo EOBD permanece encendido y es posible repetir

las operaciones colocando la llave en **OFF**, comenzando nuevamente desde el punto (1) por un número ilimitado de veces.



Nota

Si el puño se deja en reposo antes del tiempo establecido, el testigo se ilumina nuevamente y es necesario colocar la llave en OFF y repetir la secuencia desde el punto (1).

Funcionamiento

Cada vez que se gira la llave del conmutador de ON a OFF, el sistema de protección activa el bloqueo motor. Al poner en marcha el motor, girando la llave de OFF a ON:

1) Si el código es reconocido, el testigo (6, fig. 4), ubicado en el cuadro de instrumentos, emite un breve destello; el sistema de protección ha reconocido el código de la llave y desactiva el bloqueo motor. Presionando el pulsador START (2, fig. 13), el motor arranca;

2) Si el testigo (6, fig. 4) o el testigo EOBD (7, fig. 4) permanecen encendidos, el código no ha sido reconocido. En este caso se aconseja girar la llave en posición OFF y luego nuevamente en ON, si el bloqueo continúa, intentar con la otra llave de color negro, suministrada en dotación. Si a pesar de todo, resulta imposible poner en marcha el motor, consultar la red de asistencia DUCATI.

3) Si el testigo (6, fig. 4) permanece destellando significa que una señal del sistema immobilizer ha sido restablecida (por ejemplo con el procedimiento de desbloqueo por medio del puño). Girando la llave en posición OFF y nuevamente en ON el testigo immobilizer deberá reanudar su normal funcionamiento (ver punto 1).

Atención

Golpes violentos podrían dañar los componentes electrónicos de la llave.

Durante el procedimiento utilizar siempre la misma llave. El uso de llaves diferentes pueden impedir al sistema el reconocimiento del código de la llave introducida.

Duplicado de las llaves

Cuando el cliente necesita llaves adicionales, debe dirigirse a la red de asistencia DUCATI llevando consigo todas las llaves que dispone y la CODE CARD.

La red de asistencia DUCATI, memorizará (hasta un máximo de 8 llaves) todas las llaves nuevas y las que dispone el cliente.

La red de asistencia Ducati podrá pedir al Cliente que demuestre que es el propietario de la motocicleta.

Los códigos de las llaves que no se presentaren durante el procedimiento de memorización, serán cancelados de la memoria para garantizar que las llaves eventualmente extraviadas no puedan poner en marcha el motor.



Nota

En caso de venta de la motocicleta, es indispensable que el nuevo propietario disponga de todas las llaves y de la CODE CARD.

Interruptor de arranque y bloqueo tija superior

(fig. 10)

Se encuentra alojado delante del depósito y tiene cuatro posiciones:

- A) **ON**: luces y motor pueden funcionar;
- B) **OFF**: luces y motor no pueden funcionar;
- C) **LOCK**: bloqueo de la tija superior;
- D) **P**: luz de posición y bloqueo de la tija superior.



Nota

Para colocar la llave en estas últimas dos posiciones es necesario empujarla y luego girarla. En las posiciones (B), (C) y (D) puede quitarse la llave.

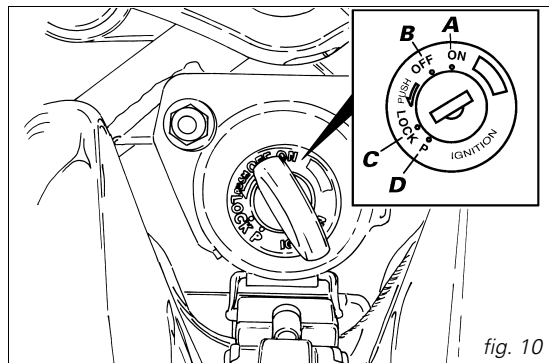


fig. 10

Conmutador izquierdo (fig. 11)

1) Conmutador, mando selección luces, de dos posiciones:

posición ☹ = luz de cruce encendida;

posición ☹☹ = luz de carretera encendida.

2) Pulsador ⇄ = indicador de dirección de tres posiciones:

posición central = apagado;

posición ⇄ = giro a la izquierda;

posición ⇄ = giro a la derecha.

Para desactivar el indicador presionar la leva de mando cuando ha regresado al centro.

3) Pulsador 📢 = claxon.

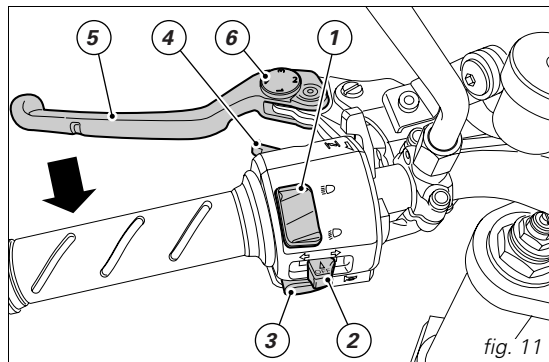
4) Pulsador ☹☹ = destello luz de carretera.

Leva mando embrague (fig. 11)

La leva (5) que manda la desconexión del embrague ha sido equipada con una virola (6) para regular la distancia entre la leva y el puño en el manillar.

Para la regulación, mantener la leva (5) completamente hacia adelante y mover la virola (6) girándola en una de las cuatro posiciones, considerando que:
la posición 1 corresponde a la distancia máxima entre la leva y el puño, mientras la posición 4 corresponde a la distancia mínima.

Cuando se acciona la leva (5) se interrumpe la transmisión del movimiento del motor al cambio y consiguientemente a la rueda motriz. Su uso es muy importante en todas las



fases de conducción de la motocicleta, en especial en fase de arranque.



Importante

Un correcto uso de este dispositivo prolongará la vida del motor evitando daños a todos los órganos de la transmisión.



Nota

Es posible encender el motor con el caballete bajado y el cambio en posición de desembrague, o con la marcha del cambio engranada, activando la leva del embrague (en este caso el caballete debe estar levantado).

Leva mando starter (fig. 12)

El mando starter (7) sirve para facilitar el arranque en frío del motor y aumentar el régimen de rotación mínimo, después del arranque.

Posiciones de uso del mando:

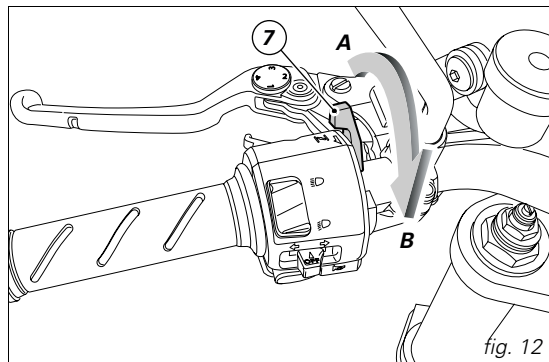
A) = mando no activado;

B) = mando completamente activado.

La leva puede disponer además de posiciones intermedias para facilitar el progresivo calentamiento del motor (ver pág. 36).

Importante

No utilizar este dispositivo cuando el motor está caliente. No viajar con el mando starter activado.



Conmutador derecho (fig. 13)

1) Interruptor **PARADA MOTOR**, de dos posiciones:
posición $\odot$ (**RUN**) = marcha;
posición $\otimes$ (**OFF**) = parada del motor.



Atención

Este interruptor sirve en especial en los casos de emergencia cuando es necesario apagar rápidamente el motor. Después de la parada colocar el interruptor en posición $\odot$ para proceder con el arranque de la motocicleta.



Importante

Viajar con la luz encendida, apagar el motor con el interruptor (1) y dejar la llave de encendido en **ON** puede agotar la batería porque la luz queda encendida.

2) Pulsador $\odot$ = arranque motor.

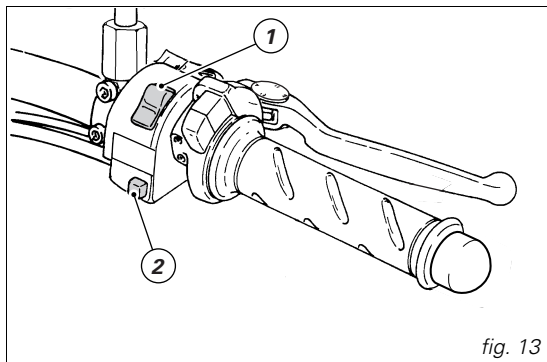


fig. 13

Puño giratorio mando acelerador (fig. 14)

El puño giratorio (3), del lado derecho del manillar, manda la apertura de las mariposas del cuerpo de mariposa. En la eventualidad que se deje en reposo, el puño retorna a la posición inicial de mínimo en forma automática.

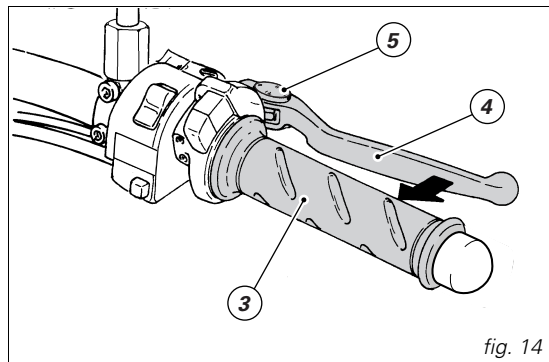


fig. 14

Leva mando freno delantero (fig. 14)

Tirando la leva (4) se accionará el freno delantero. Es suficiente un esfuerzo mínimo con la mano para accionar este dispositivo porque el funcionamiento es de tipo hidráulico.

La leva de mando está dotada de una virola (5) para regular la distancia entre la leva y el puño en el manillar: para la regulación de la leva mando freno delantero, consultar el párrafo relacionado a la regulación de la leva mando embrague (pág. 20).

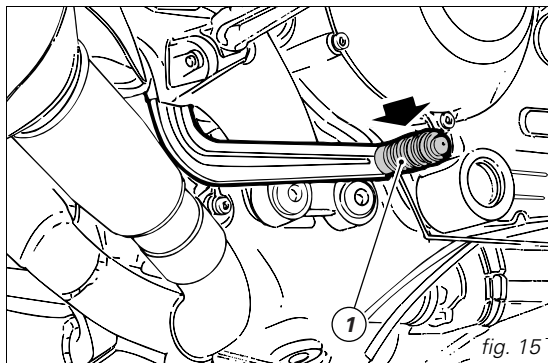
**Atención**

Antes de utilizar estos mandos leer las instrucciones indicadas en la pág. 38.

Pedal mando freno trasero (fig. 15)

Empujando hacia abajo el pedal (1) se accionará el freno trasero.

El sistema de mando es de tipo hidráulico.



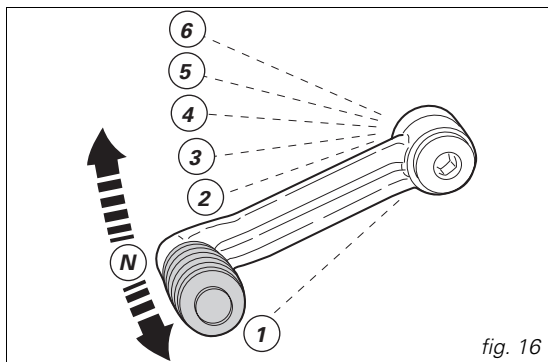
Pedal mando cambio (fig. 16)

El pedal mando cambio tiene una posición de reposo central **N** con retorno automático y dos movimientos:

Hacia abajo = empujar el pedal hacia abajo para engranar la 1ª marcha y para pasar a una marcha inferior. Cumpliendo esta maniobra el testigo **N** en el salpicadero se apaga;

hacia arriba = levantar el pedal para engranar la 2ª marcha y sucesivamente la 3ª, 4ª, 5ª y 6ª marcha.

Cada carrera del pedal corresponde a un cambio de marcha.



Regulación posición pedal mando cambio y freno trasero

Para satisfacer las exigencias de conducción de cada piloto es posible cambiar la posición de las levas de mando del cambio y del freno trasero con respecto a los estribos correspondientes.

Para modificar la posición de la leva mando cambio efectuar las siguientes operaciones:
bloquear la varilla (1) y aflojar las contratuercas (2) y (3).



Nota

La tuerca (2) tiene rosca a la izquierda.

Girar la varilla (1) con una llave abierta en la parte hexagonal hasta que el pedal del cambio adquiera la posición deseada. Ajustar las dos contratuercas contra la varilla.

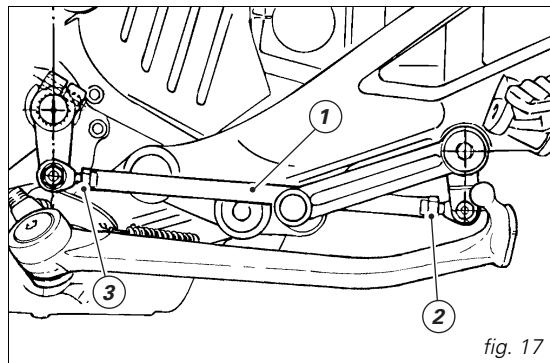


fig. 17

Para modificar la posición de la leva mando freno trasero efectuar las siguientes operaciones:

Aflojar la contratuerca (4).

Girar el tornillo (5) de regulación carrera pedal hasta determinar la posición deseada.

Ajustar la contratuerca (4).

Moviendo el pedal con la mano controlar que antes de frenar disponga de un juego de aproximadamente $1,5 \div 2$ mm.

De lo contrario modificar la longitud de la varilla mando bomba operando de la siguiente manera:

Aflojar la contratuerca (6) en la varilla de la bomba.

Enroscar la varilla en la horquilla (7) para aumentar el juego y desenroscarla para disminuirlo.

Ajustar la contratuerca (6) y controlar nuevamente el juego.

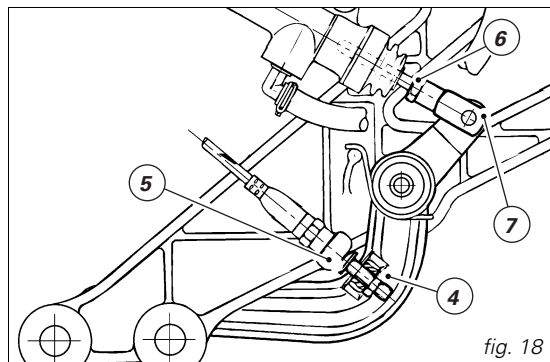


fig. 18

ELEMENTOS Y DISPOSITIVOS PRINCIPALES

E

Posición en la motocicleta (fig. 19)

- 1) Tapón depósito combustible.
- 2) Cerradura asiento.
- 3) Perno para el cable porta-casco.
- 4) Empuñadura para pasajero.
- 5) Caballete lateral.
- 6) Espejos retrovisores.
- 7) Dispositivos de ajuste amortiguador trasero.
- 8) Varilla elevación depósito.
- 9) Tapa asiento.
- 10) Leva anclaje depósito.
- 11) Catalizador
- 12) Cúpula (sólo 1000S)
- 13) Dispositivo de ajuste horquilla delantera (sólo 1000S)

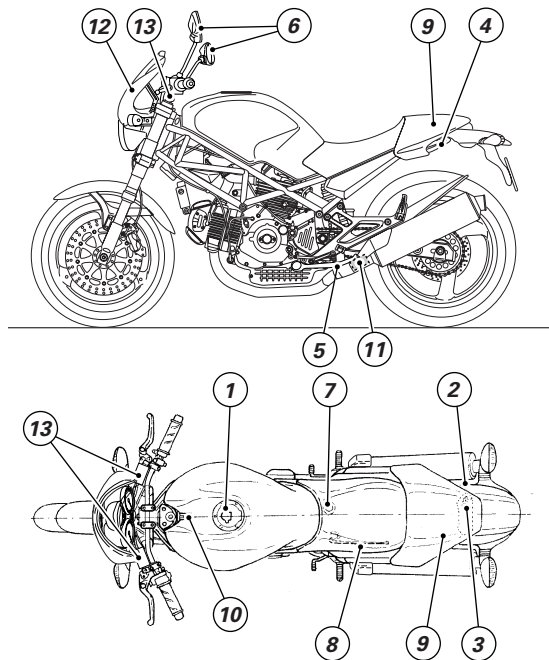


fig. 19

Tapón depósito combustible (fig. 20)

Apertura

Levantar la tapa (1) de protección e introducir la llave en la cerradura. Girar un cuarto de vuelta la llave en el sentido de las agujas del reloj para desbloquear la cerradura. Levantar el tapón.

Cierre

Cerrar nuevamente el tapón introduciendo la llave y presionarlo en su alojamiento. Girar la llave en sentido contrario a las agujas del reloj hasta la posición original y extraerla. Cerrar la tapa (1) de protección de la cerradura.



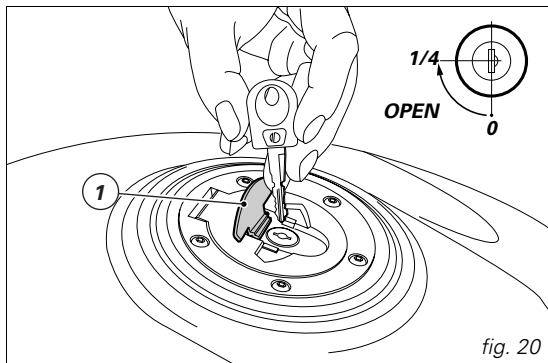
Nota

Es posible cerrar el tapón sólo con la llave introducida.



Atención

Después de cada llenado del depósito (ver pág. 40) controlar siempre que el tapón se encuentre perfectamente colocado y cerrado.



Cerradura asiento y porta-casco

Apertura

Introducir la llave en la cerradura, girarla en el sentido de las agujas del reloj para lograr el desenganche del asiento del bastidor. Extraer el asiento de los bloqueos delanteros tirándolo hacia atrás.

En la parte trasera del alojamiento debajo del asiento se encuentra el cable de anclaje del casco (1) (ver pág. 42). Pasar el cable en el casco e introducir en el perno (2) la extremidad del cable. Dejar el casco colgado y proceder con el montaje del asiento para sujetarlo.



Atención

Este dispositivo sirve para proteger el casco cuando la motocicleta está aparcada. No dejar el casco enganchado en el gancho durante el viaje; puede interferir con las operaciones de conducción y provocar la pérdida de control de la motocicleta.

Cierre

Controlar que todos los elementos se encuentren correctamente colocados y fijados en el alojamiento ubicado debajo del asiento. Introducir las extremidades delanteras del fondo del asiento debajo del arco del bastidor y empujar en la extremidad trasera del asiento hasta que se advierta el enganche de la chaveta en la cerradura. Controlar que el asiento se encuentre fijado en forma firme al bastidor y quitar la llave de la cerradura.

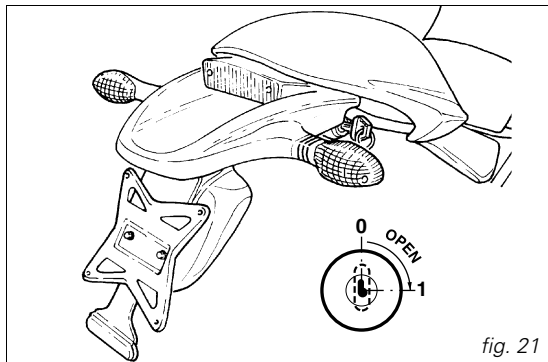


fig. 21

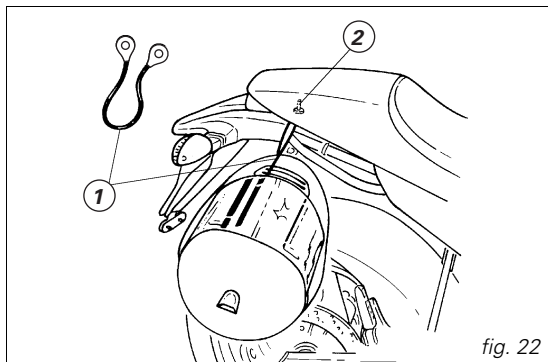


fig. 22

Caballote lateral (fig. 23)**Importante**

Antes de accionar el caballote lateral controlar que la superficie de apoyo sea consistente y plana.

Terrenos blandos, ripio, asfalto ablandado por el sol, etc. pueden causar la caída de la motocicleta aparcada. En caso de terreno con pendiente, aparcarse siempre colocando la rueda trasera en la parte más baja. Para emplear el caballote lateral, empujar con el pie (sujetando con ambas manos el manillar de la motocicleta) en el caballote (1) acompañándolo hasta la posición de máxima extensión. Inclinar la motocicleta hasta apoyar el caballote en el terreno.

**Atención**

No permanecer sentados en la motocicleta aparcada cuando está apoyada en el caballote lateral.

Para colocar el caballote en "reposo" (posición horizontal), inclinar la motocicleta hacia la derecha y al mismo tiempo levantar con el pie el caballote (1).

**Nota**

Se recomienda controlar periódicamente el correcto funcionamiento del sistema de sujeción (formado por dos muelles de tracción uno dentro del otro) y del sensor de seguridad (2).

**Nota**

Es posible encender el motor con el caballote bajado y el cambio en posición de desembrague, o con la marcha del cambio engranada, activando la leva del embrague (en este caso el caballote debe estar levantado).

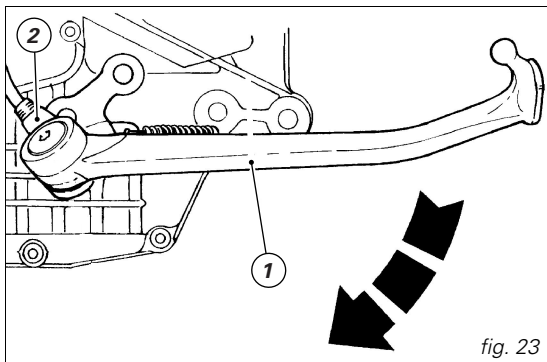


fig. 23

Dispositivos de ajuste para regulación amortiguador trasero

El amortiguador trasero dispone de dispositivos de ajuste externos gracias a los cuales es posible adecuar el ajuste de la moto a las condiciones de carga.

El dispositivo de ajuste (1), ubicado en la parte derecha, en correspondencia de la fijación inferior del amortiguador al basculante, regula el freno hidráulico en la fase de extensión (retorno).

Girando en el sentido de las agujas del reloj el dispositivo de ajuste (1) el frenado aumenta **H**; viceversa disminuye **S**.
Calibrado ESTÁNDAR:

de la posición de todo cerrado (sentido de las agujas del reloj) destornillar el dispositivo (1) 18 click.

Precarga del muelle: 25 mm

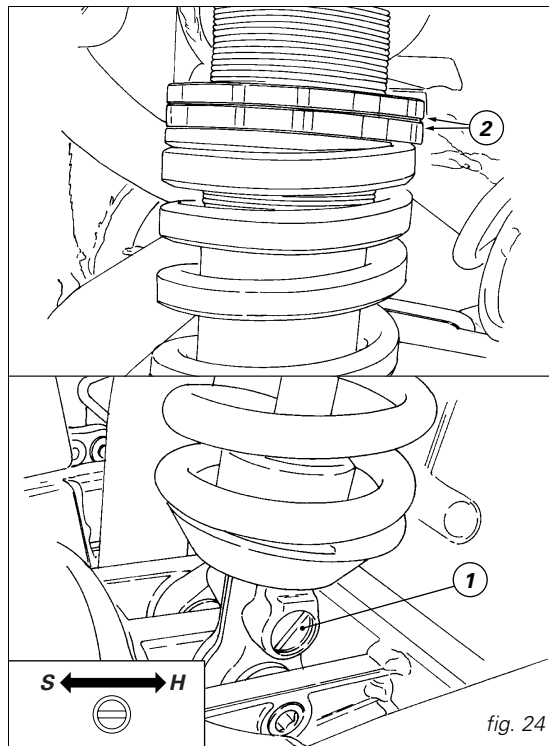
Las dos virolas (2), ubicadas en la parte superior del amortiguador, regulan la precarga del muelle externo.

Para modificar la precarga del muelle girar la virola superior. Atornillando o destornillando la virola inferior aumenta o disminuye la precarga.



Atención

Girar la virola de ajuste de la precarga, utilizando una llave de espigón. Prestar especial atención para evitar que el diente de la llave salga fuera del alojamiento de la virola en movimiento; si esta situación se verifica, la mano del usuario puede golpear en forma violenta con otras piezas de la motocicleta.



**Atención**

El amortiguador contiene gas con alta presión y puede originar serios daños si es desmontado por personal inexperto.

En el uso con pasajero y equipaje precargar al máximo el muelle del amortiguador trasero para mejorar el comportamiento dinámico de la motocicleta y evitar posibles interferencias con el suelo. Puede resultar necesaria la regulación del freno hidráulico en extensión.

Dispositivos de ajuste para regulación horquilla delantera

La horquilla de la motocicleta 1000S se puede regular tanto en la fase de extensión (retorno) como en la de compresión de las barras.

La regulación se realiza por medio de los dispositivos de ajuste externos roscados:

- 1) (fig. 26) para modificar el freno hidráulico en extensión;*
- 2) (fig. 26) para modificar la precarga de los muelles internos;*
- 3) (fig. 25) para modificar el freno hidráulico en compresión.*

Girando los tornillos (1 y 3) de regulación se advertirán unos pasajes, cada uno de los cuales corresponde a una posición de amortiguación.

Atornillar completamente el tornillo hasta bloquearlo en la posición "0", que corresponde al máximo frenado. A partir de esta posición, girando en sentido contrario a las agujas del reloj, se pueden contar los varios pasajes que corresponderán sucesivamente a las posiciones "1", "2", etc.

Las regulaciones ESTÁNDAR son las siguientes:

compresión: 6 click;

extensión: 6 click

Precarga del muelle (A, fig. 25): 18 mm

Rango de regulación:

compresión: 16 click;

extensión: 14 click

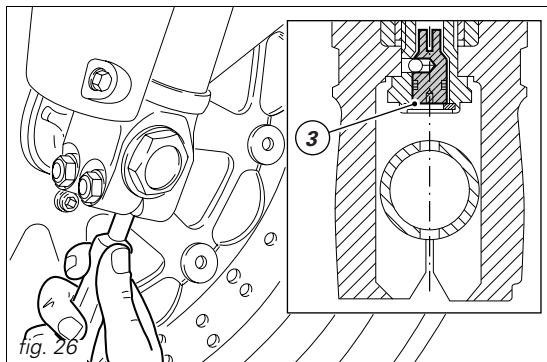
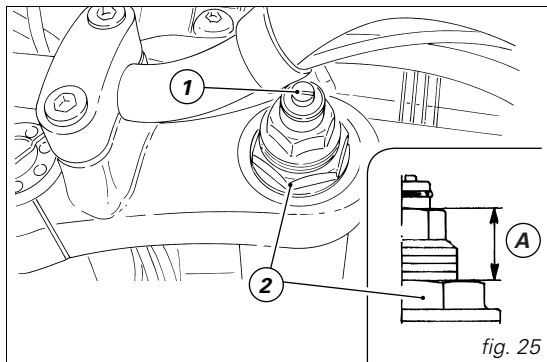
Precarga del muelle (A, fig. 25): 10÷25 mm

Para modificar la precarga del muelle interno de cada barra girar el dispositivo de ajuste con extremidad hexagonal (2) con una llave para hexágonos de 22 mm.



Importante

Regular los dispositivos de ajuste de ambas barras en las mismas posiciones.



Variación ajuste motocicleta (fig. 27 - fig. 28 - fig. 29)

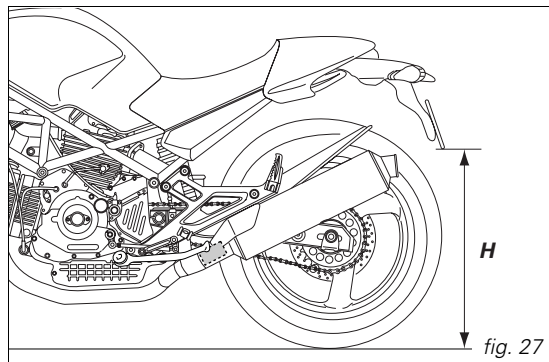
El ajuste de la motocicleta representa el resultado de pruebas efectuadas por nuestros técnicos en las más variadas condiciones de uso.

La modificación de este parámetro representa una operación muy delicada que, si es efectuada sin experiencia, puede resultar peligrosa.

Se recomienda, antes de modificar el ajuste estándar, marcar la cota (H, fig. 27) de referencia.

Para que el piloto pueda modificar el ajuste de la motocicleta, según sus exigencias de manejo, ha sido prevista la posibilidad de variar la posición de trabajo del amortiguador.

Para modificar la distancia entre ejes de las articulaciones esféricas (1) es necesario aflojar las contratuercas (3).

**Nota**

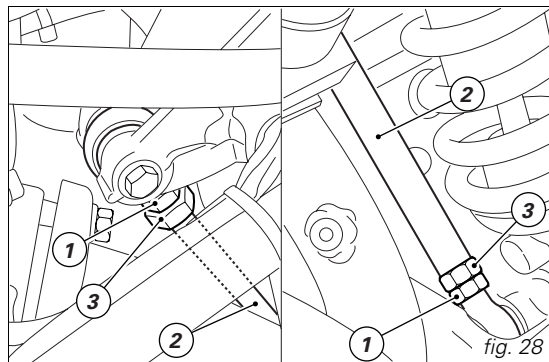
La tuerca (3) inferior tiene rosca a la izquierda.

Operar sobre el tirante (2) con una llave abierta.

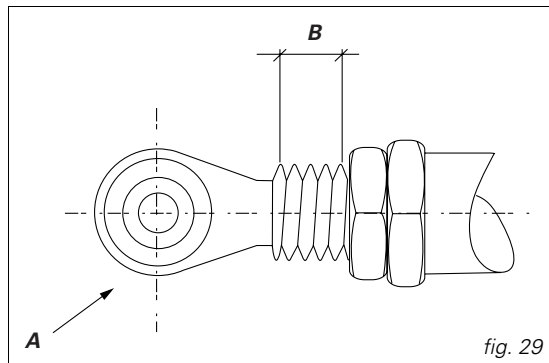
Una vez efectuada la regulación ajustar las tuercas (3) a 25 Nm.

**Atención**

La longitud del tirante (2), incluido entre los ejes de las articulaciones (1) no debe superar los 272 mm.



La cota máxima de extracción del UNIBALL de la cabeza (A) articulada es de 5 roscas equivalente a 7,5 mm (B).



NORMAS PARA EL USO

Precauciones durante el primer período de uso de la moto

Velocidad de rotación máxima (fig. 30)

Velocidad de rotación que debe respetarse durante el período de rodaje y durante el uso normal:

- 1) Hasta los 1000 km;
- 2) De 1000 a 2500 km.

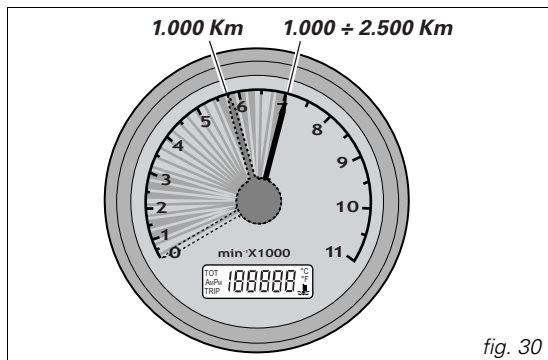


fig. 30

Hasta los 1000 km

Durante los primeros 1000 km de marcha prestar atención al cuentarrevoluciones, no se deben superar jamás las: $5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$.

Durante las primeras horas de marcha de la motocicleta se aconseja variar continuamente la carga y el régimen de revoluciones del motor, manteniéndose siempre dentro del límite establecido.

Resultan útiles las carreteras con curvas, pendientes, etc., en las cuales el motor, los frenos y las suspensiones cumplen un rodaje más eficaz.

Durante los primeros 100 km operar con precaución en los frenos evitando repentinos y prolongados frenados; esto permitirá un buen asentamiento de la superficie de roce de las pastillas en los discos del freno.

Para permitir que todas las partes mecánicas en movimiento se adapten y en especial, para no perjudicar la duración del funcionamiento de los órganos principales del motor, se aconseja no acelerar repentinamente y no someter el motor a un régimen de revoluciones elevado, especialmente en subidas.

Se aconseja además controlar frecuentemente la cadena y lubricarla si fuese necesario.

De 1000 a 2500 km

El usuario podrá exigir del motor mayores prestaciones sin superar jamás las 7.500 min^{-1} .



Importante

Durante todo el período de rodaje respetar escrupulosamente el programa de mantenimiento y las revisiones aconsejadas en el manual de garantía. El incumplimiento de tales normas exime a Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños sufridos por el motor o que afecte su duración.

Si se respetan escrupulosamente estas indicaciones, la duración del motor aumentará y disminuirá la necesidad de revisiones o de puestas a punto.

Controles antes de la puesta en marcha



Atención

El incumplimiento de los controles antes del arranque puede originar daños a la motocicleta y lesiones graves al piloto y al pasajero.

Antes de comenzar un viaje controlar lo siguiente:

Combustible en el depósito

Controlar el nivel del combustible en el depósito.

Eventualmente llenar el depósito (pág. 40).

Nivel aceite en el motor

Controlar el nivel en el cárter a través del visor de inspección.

Eventualmente reponer (pág. 59).

Líquido frenos y embrague

Controlar en los respectivos depósitos el nivel del líquido (pág. 46).

Condición neumáticos

Controlar la presión y el nivel de desgaste de los neumáticos (pág. 57).

Funcionamiento de los mandos

Accionar las levas y los pedales de mando frenos, embrague, acelerador, cambio y controlar el funcionamiento.

Luces y señales

Controlar la integridad de las lámparas de iluminación y de señalización y el funcionamiento del claxon. En caso de lámparas quemadas sustituirlas (pág. 53).

Cierres con llave

Controlar el correcto bloqueo del tapón depósito combustible y del asiento.

Caballote

Controlar el funcionamiento y el correcto posicionamiento del caballote lateral (pág. 28).



Atención

En caso de anomalías renunciar al viaje y dirigirse a un Concesionario o Taller Autorizado.



Arranque motor



Nota

Para arrancar el motor cuando está caliente respetar el procedimiento descrito para "Temperatura ambiente alta".



Atención

Antes de arrancar el motor es necesario conocer los mandos empleados durante la conducción.

Temperatura ambiente normal

(comprendida entre 10 °C/50 °F y 35 °C/95 °F):

1) Colocar el interruptor de arranque en posición **ON** (fig. 31). Controlar que el testigo verde **N** y el rojo  ubicados en el salpicadero se encuentren encendidos.



Importante

El testigo que señala la presión del aceite debe apagarse unos segundos después del arranque del motor (pág. 11).



Atención

El caballete lateral debe encontrarse en posición de reposo (horizontal), en caso contrario el sensor de seguridad inhibe el arranque.



Nota

Es posible encender el motor con el caballete bajado y el cambio en posición de desembrague, o con la marcha del cambio engranada, presionando la leva del embrague (en este caso el caballete debe estar levantado).

2) Colocar la leva mando starter en posición (B) (fig. 33).

3) Controlar que el interruptor de parada (1, fig. 32) se encuentre en la posición  (RUN), luego presionar el pulsador de arranque (2, fig. 32).

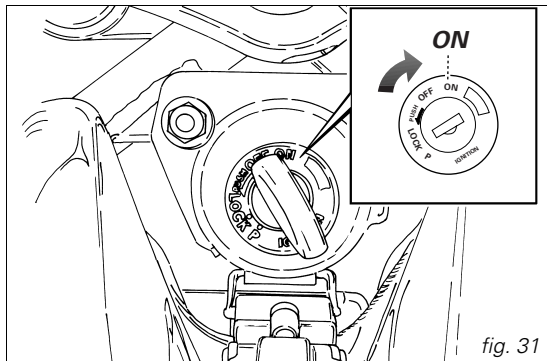


fig. 31

Este modelo está dotado de arranque servoasistido. Dicha función permite el arranque servoasistido del motor presionando y soltando inmediatamente el pulsador (2 fig. 32). Al presionar el pulsador (2) se enciende automáticamente el motor por un tiempo máx. variable de acuerdo a la temperatura del motor. Con el motor en marcha, el sistema inhibe el arrastre del motor de arranque. En caso de falta de encendido del motor es necesario esperar por lo menos 2 seg. antes de presionar nuevamente el pulsador de arranque (2). Dejar que la motocicleta arranque espontáneamente, sin tocar el mando del acelerador.

Nota

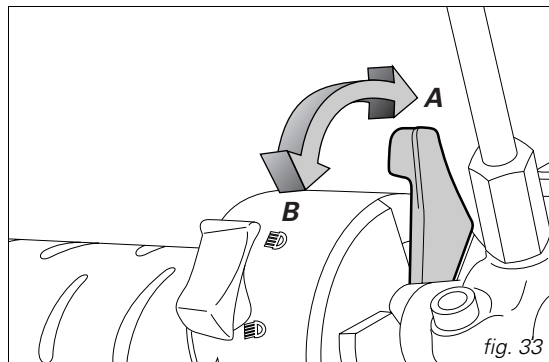
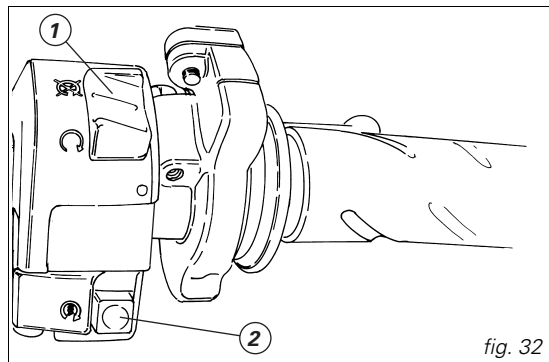
En caso de batería descargada el sistema inhibe automáticamente el arrastre del motor de arranque.

4) Colocar la leva starter en la posición vertical (A) para obtener un régimen de rotación del motor de aproximadamente $1.400 \div 1.500 \text{ min}^{-1}$.

Importante

No hacer funcionar el motor en frío, a un elevado número de revoluciones. Esperar que se caliente el aceite y circule por todos los lugares que necesitan lubricación.

5) Sucesivamente, mientras el motor se calienta, colocar progresivamente la leva del starter en posición vertical (A). El motor con adecuado régimen térmico deberá mantener el mínimo con starter completamente excluido.



Temperatura ambiente alta (más de 35 °C/95 °F):

Efectuar el mismo procedimiento descrito para "Temperatura ambiente normal" sin utilizar el mando starter.

Temperatura ambiente baja (inferior a 10 °C/50 °F):

Cumplir el procedimiento descrito para "Temperatura ambiente normal" prolongando el tiempo de calentamiento del motor (punto 5) hasta 5 minutos.

Arranque y conducción de la motocicleta

- 1) Desactivar el embrague con la palanca de mando.
- 2) Con la punta del pie bajar la palanca selección marchas y engranar la primera marcha.
- 3) Acelerar el motor, girando el puño del acelerador y dejando, contemporánea y lentamente la leva del embrague; la motocicleta comenzará a moverse.
- 4) Soltar completamente la leva del embrague y acelerar.
- 5) Para engranar la marcha superior es necesario cerrar el acelerador para disminuir las revoluciones del motor, desembragar, levantar la palanca selección marchas y soltar la leva mando embrague.

El pasaje de las marchas superiores a las inferiores se realiza de la siguiente manera: soltar el acelerador, accionar la leva del embrague, acelerar un poco el motor, para permitir la sincronización de los engranajes, engranar una marcha más baja y soltar el embrague.

El uso de los mandos se debe realizar con inteligencia y decisión: en caminos con subidas, cuando la motocicleta disminuye la velocidad, pasar inmediatamente a la marcha inferior, para no exigir la estructura y al motor de la motocicleta.

**Importante**

Evitar aceleraciones repentinas que pueden causar el ahogo del motor y tirones demasiado fuertes a los órganos de transmisión. Evitar que el embrague quede desactivado durante la marcha porque origina un recalentamiento y desgaste anormal de los órganos de roce.

Frenado

Aminorar la velocidad con antelación, engranar una marcha más baja para utilizar el freno motor y luego frenar operando en ambos frenos. Antes que la motocicleta se detenga desembragar para evitar que el motor se detenga repentinamente.



Atención

El empleo independiente de uno de los dos mandos del freno disminuye la eficacia de frenado de la motocicleta. No accionar repentinamente y con fuerza excesiva los mandos de los frenos; pueden bloquearse las ruedas con la consiguiente pérdida de control de la motocicleta. En caso de lluvia o cuando se viaja en superficies con poca adherencia el frenado de la motocicleta disminuye notablemente. En estas situaciones accionar los mandos de los frenos con extrema delicadeza y atención. Maniobras repentinas pueden causar la pérdida de control de la motocicleta. Cuando se afrontan descensos prolongados y con mucha pendiente, utilizar la capacidad de frenado del motor engranando una marcha más baja, accionar los frenos alternadamente y por breves tramos: si se frena constantemente se produce un recalentamiento excesivo del material de roce con una drástica reducción de la eficacia de frenado. Los neumáticos inflados con una presión inferior a la establecida disminuyen la eficacia del frenado y comprometen la precisión de conducción y la adherencia en las curvas.

Parada de la motocicleta

Reducir la velocidad, engranar una marcha más baja y soltar el puño del acelerador. Sucesivamente se aconseja reducir las marchas hasta obtener el desembrague. Frenar y detener la motocicleta. Apagar el motor girando la llave de encendido a la posición **OFF** (pág. 18).



Importante

No dejar la llave en la posición **ON** cuando el motor está apagado para evitar que se dañen los componentes eléctricos.

Reabastecimiento de combustible

Al cargar el combustible, no llenar excesivamente el depósito. El nivel del combustible no debe superar el agujero de introducción en el sumidero del tapón (fig. 35).



Atención

Utilizar un combustible con bajo contenido de plomo y con un mínimo de 95 octanos. En el sumidero del tapón no debe quedar combustible.

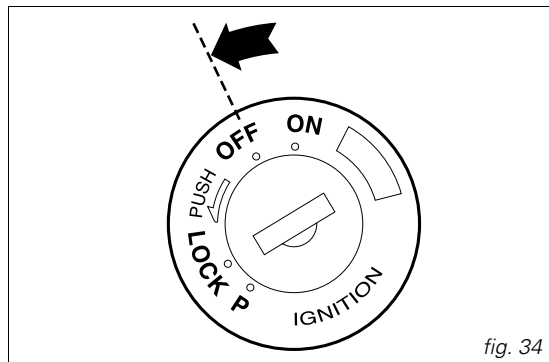


fig. 34

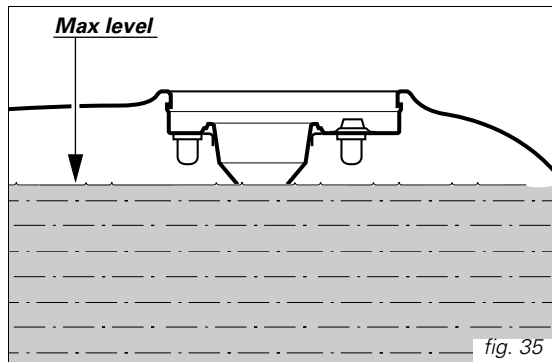


fig. 35

Aparcamiento

Después de haber detenido la motocicleta, utilizar el caballete lateral para aparcar (ver pág. 28).

Girar el manillar completamente a la izquierda y colocar la llave de encendido en posición **LOCK** para evitar robos.

Si se aparca la motocicleta en un garaje o en otras estructuras, asegurarse que haya ventilación y que la motocicleta no se encuentre en proximidad de fuentes de calor.

En caso de necesidad es posible dejar encendida la luz de posición, girando la llave a la posición **P**.

Importante

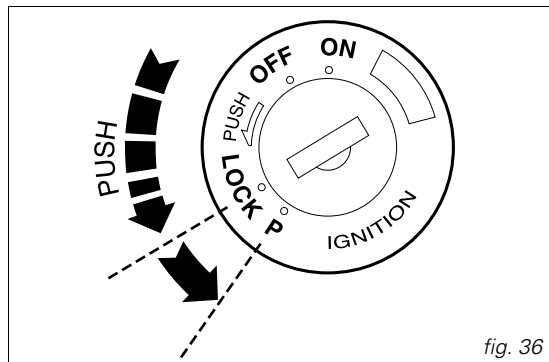
No dejar la llave en posición **P** durante demasiado tiempo para evitar que la batería se descargue. Jamás dejar la llave de encendido en la cerradura cuando la motocicleta está sin vigilancia.

Atención

El sistema de escape puede estar caliente también después de apagarse el motor; prestar mucha atención de no tocar con ninguna parte del cuerpo el sistema de escape y de no aparcar el vehículo en proximidad de materiales inflamables (como madera, hojas, etc.).

Atención

El uso de candados o dispositivos de bloqueo que impiden el avance de la motocicleta (por ejemplo dispositivo de bloqueo del disco o de la corona, etc.) es muy peligroso y puede comprometer el funcionamiento de la motocicleta y la seguridad del piloto y del pasajero.



Accesorios en dotación (fig. 37)

En el alojamiento debajo del asiento se encuentran:
 un manual de uso y mantenimiento;
 un cable porta-casco;
 una bolsa de herramientas para las normales operaciones de mantenimiento y control.

Para acceder al alojamiento es necesario quitar el asiento (pág. 27) y la tapa de protección (1) destornillando el tornillo especial (2) con una moneda.

El sobre de herramientas (fig. 38)

Contiene:

- 3) llave tubo hexagonal para bujías;
- 4) perno para llave bujía;
- 5) destornillador doble;
- 6) cable porta-casco.

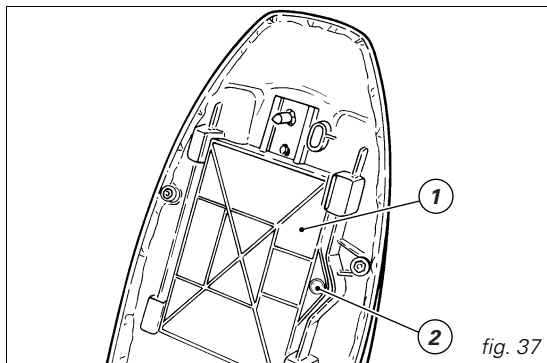


fig. 37

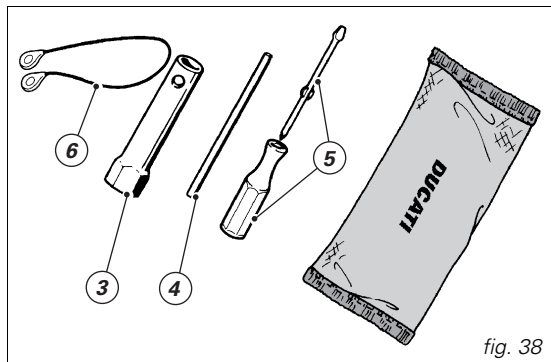


fig. 38

OPERACIONES PRINCIPALES DE USO Y MANTENIMIENTO

Desmontaje del carenado (1000 S) (fig. 39)

Para efectuar algunas operaciones de reparación o mantenimiento, es necesario desmontar algunas partes del carenado de la motocicleta.



Atención

Si no se fija o si se fija en forma incorrecta una de las estructuras descritas puede producirse el desprendimiento repentino del componente durante la marcha y provocar la pérdida de control de la motocicleta.

Extracción cúpula

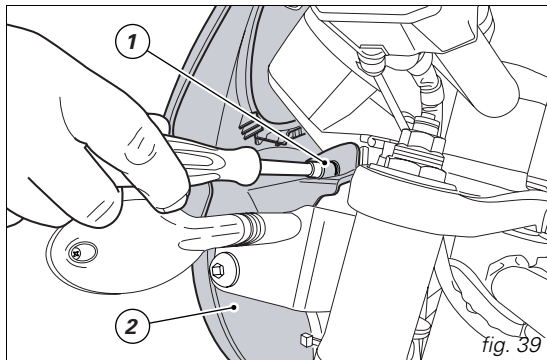
Destornillar y quitar los dos tornillos de fijación (1) al arco sujeta-faro.



Nota

Prestar atención de no perder las tuercas de bloqueo de los tornillos (1) colocados dentro de la cúpula.

Quitar la cúpula (2).



Levantamiento depósito combustible (fig. 40)



Atención

Para evitar salidas de combustible del alivio del tapón de combustible, la cantidad de combustible debe ser inferior a los 5 litros.

Quitar el asiento (pág. 27), levantar el gancho (1). Levantar el depósito y desenganchar la varilla (2, fig. 41) de servicio del alojamiento debajo del asiento. Apoyar el depósito en la varilla de servicio. Para montarlo nuevamente, realizar las operaciones descritas en orden inverso.



Atención

Cuando se baja el depósito, prestar atención que los tubos estén correctamente colocados para evitar que se aplasten.

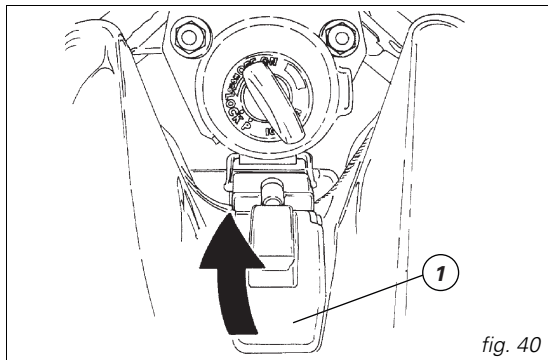


fig. 40

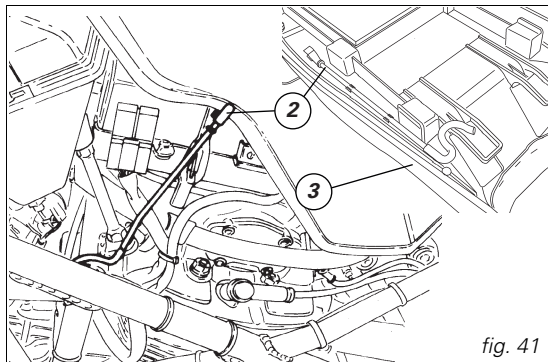
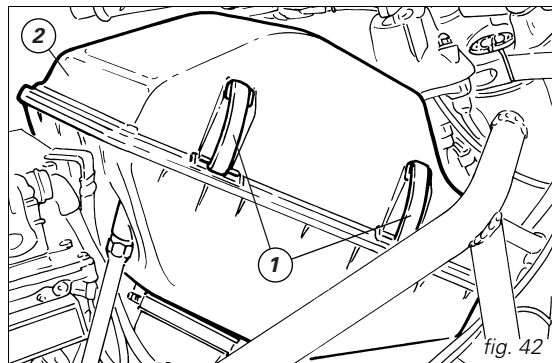


fig. 41

Reemplazo del filtro aire (fig. 42)

El filtro de aire debe sustituirse respetando los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico del Manual de Garantía. Para acceder a la caja filtro es necesario levantar el depósito combustible (pág. 44). Para desmontar el filtro desenganchar las lengüetas (1) que fijan la tapa colocadas en ambos lados de la caja filtro y quitar la tapa (2).

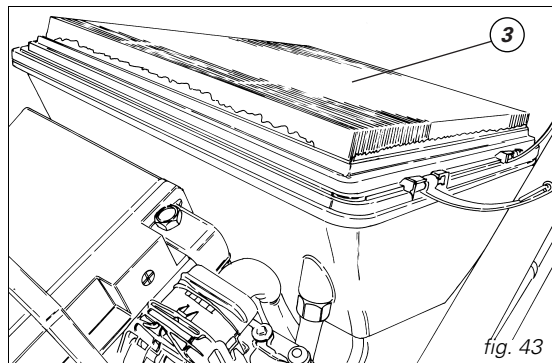
Desmontar el cartucho filtro (3, fig. 43) y sustituirlo.



Importante

Un filtro obstruido reduce la entrada de aire y aumenta el consumo de combustible; disminuye la potencia del motor y origina incrustaciones en las bujías. No utilizar la motocicleta sin filtro; las impurezas presentes en el aire podrían penetrar en el motor y dañarlo.

Colocar nuevamente el filtro, como ilustra la figura, en el alojamiento de la caja filtro y montar todos los elementos desmontados.



Importante

En caso de empleo en carreteras con mucho polvo o húmedas sustituir con mayor frecuencia con respecto a lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico del Manual de Garantía.

Control nivel líquido frenos y embrague (fig. 44)

El nivel no debe descender por debajo de la muesca de **MIN** evidenciada en los respectivos depósitos.

Un nivel insuficiente facilita la entrada de aire en el circuito con consiguiente ineficacia del sistema.

Para la reposición o la sustitución del líquido en los intervalos recomendados en la tabla de mantenimiento periódico del Manual de Garantía, dirigirse a un Concesionario o un Taller Autorizado.

**Importante**

Cada cuatro años se aconseja sustituir todos los tubos del sistema.

Sistema embrague

Si el juego de la leva de mando es excesivo y la motocicleta salta o se detiene al embragar la marcha, significa que hay aire en el sistema. Dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para un control y purga del sistema.

**Atención**

El nivel del líquido de embrague tiende a aumentar en el depósito con el consumo del material de roce de los discos del embrague: no superar el valor recomendado (3 mm sobre el nivel mínimo).

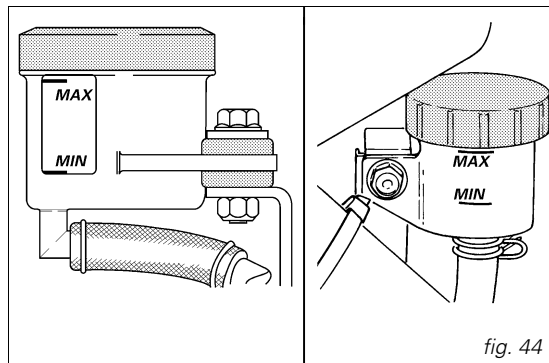


fig. 44

Sistema frenos

Si se comprueba un juego excesivo de la leva o del pedal del freno, a pesar que las pastillas de freno se encuentren en buenas condiciones, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para un control y purga del sistema.



Atención

El líquido de los frenos y del embrague es perjudicial para las partes pintadas y plásticas, por lo tanto evitar el contacto con las mismas.

El aceite hidráulico es corrosivo y puede causar daños y lesiones.

No mezclar aceites de calidades diferentes.

Controlar la perfecta estanqueidad de las juntas.

Control desgaste pastillas freno (fig. 45)

Freno delantero

Para facilitar el control de las pastillas de los frenos, sin que resulte necesario desmontarlas de la pinza, cada pastilla dispone de un indicador de desgaste. En una pastilla en buenas condiciones resultan evidentes las ranuras del material de roce.

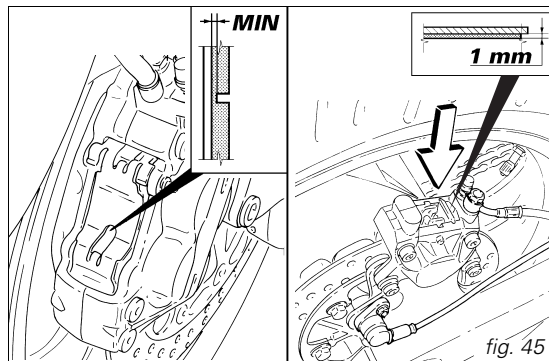
Freno trasero

En cada pastilla el espesor del material de roce debe ser como mínimo de 1 mm.



Importante

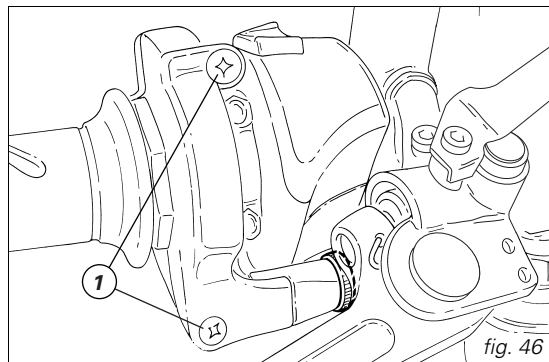
Para la sustitución de las pastillas de freno dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado.



E **Lubricación de las articulaciones**

Periódicamente es necesario controlar la condición de las envolturas externas de los cables de mando acelerador y mando starter. No deben presentar aplastamientos o cortes en el recubrimiento plástico externo. Controlar operando en el mando que el cable interno deslice: si se verifican roces o bloqueos dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para que proceda con la sustitución. Para prevenir estos inconvenientes es necesario lubricar periódicamente las extremidades de los cables de cada transmisión flexible utilizando grasa SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

En el caso de la transmisión del acelerador se aconseja abrir el mando, destornillando los dos tornillos de fijación (1, fig. 46), engrasar las extremidades del cable y la polea.



Atención

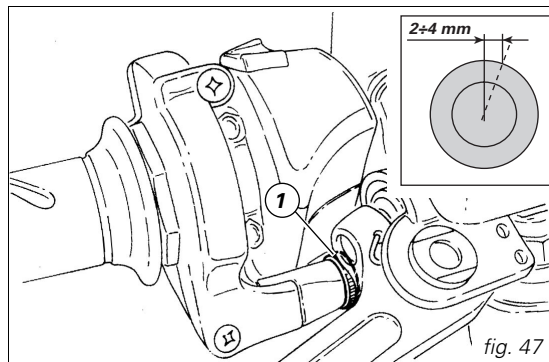
Cerrar con mucho cuidado el mando, introduciendo el cable en la polea.

Montar nuevamente la tapa y ajustar los tornillos (1) al par de 1,8 Nm.

Para garantizar un funcionamiento óptimo de la articulación del caballete lateral es necesario eliminar todo resto de suciedad y luego lubricar con grasa SHELL Alvania R3 todos los lugares sometidos a roce.

Regulación del cable mando acelerador

El puño del mando acelerador, en todas las posiciones de giro, debe disponer de una carrera en vacío, medida en el borde de la periferia del puño de $2 \div 4$ mm. Si resulta necesario regularla, operar en el específico dispositivo de ajuste (1, fig. 47) situado en el mando.



Carga de la batería (fig. 48)

Para recargar la batería se aconseja desmontarla de su alojamiento en la motocicleta.

Desconectar antes el terminal negativo (-) negro, luego el positivo (+) rojo.

Desenganchar los bloqueos (1) y desmontar la batería.

**Atención**

La batería produce gases explosivos, conservar lejos de fuentes de calor.

Cargar la batería en un sitio bien ventilado.

Conectar los conductores del carga baterías a los respectivos bornes: rojo en el positivo (+), negro en el negativo (-).

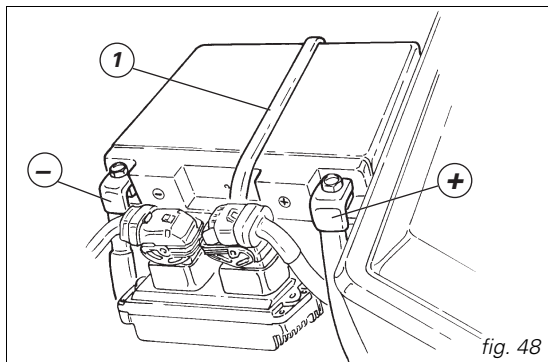


fig. 48

**Importante**

Conectar la batería en el carga baterías antes de activarlo. De esta manera se evita la formación de chispas en correspondencia de los terminales de la batería que pueden encender los gases contenidos en los vasos.

Conectar siempre antes el terminal positivo (rojo).

**Atención**

Conservar la batería lejos del alcance de los niños.

Cargar la batería a 1 A durante $5 \div 10$ horas.

Tensado de la cadena de transmisión

Girar lentamente la rueda trasera para encontrar la posición en la cual la cadena resulte más tensada. Colocar la motocicleta en el caballete lateral, empujar la cadena con un dedo hacia arriba en correspondencia de la mitad del basculante. En esta condición la parte inferior de la cadena debe tener un movimiento (fig. 49): de 25 mm.

Para regular el tensado aflojar la tuerca (1, fig. 50) del perno rueda; atornillar en igual medida, en el sentido de las agujas del reloj, el tornillo (2) en ambos lados del basculante para aumentar el tensado o destornillar para disminuirlo. En este último caso es necesario empujar hacia adelante la rueda.

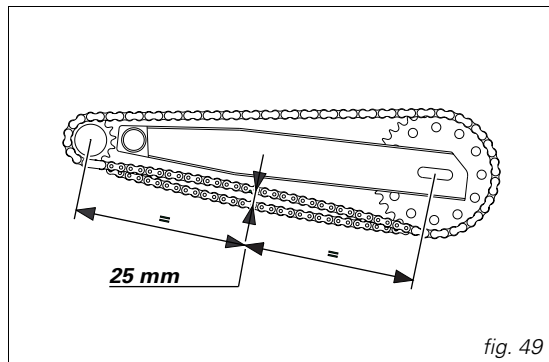


fig. 49

Importante

Una cadena tensada incorrectamente origina un rápido desgaste de los órganos de transmisión.

Controlar la correspondencia, en ambos lados del basculante, de las muescas de posicionamiento; de esta manera se garantizará el perfecto alineado de la rueda. Engrasar la rosca de la tuerca (1) del perno rueda con SHELL Retinax HDX2 y ajustarlo aplicando un par de apriete de 72 Nm.

Engrasar la rosca con SHELL Alvania R3 de los tornillos (2) del dispositivo de ajuste y ajustarlos aplicando un par de apriete de 8 Nm.

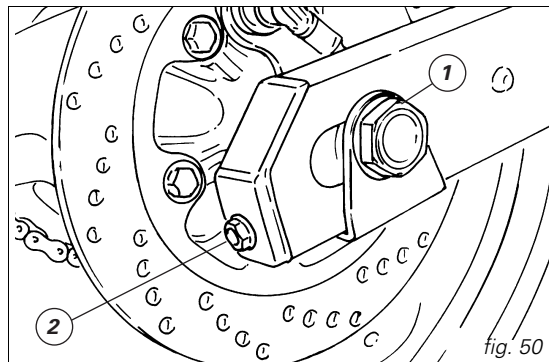


fig. 50

E**Lubricación de la cadena de transmisión**

Este tipo de cadena dispone de anillos o-ring para proteger los elementos deslizantes de los agentes externos y mantener la lubricación durante más tiempo.

Para no dañar estas juntas es necesario emplear para la limpieza solventes específicos y no lavar en forma violenta con hidrolimpiadoras de vapor. Secar la cadena con aire comprimido o con material absorbente y lubricar cada uno de sus componentes con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

**Importante**

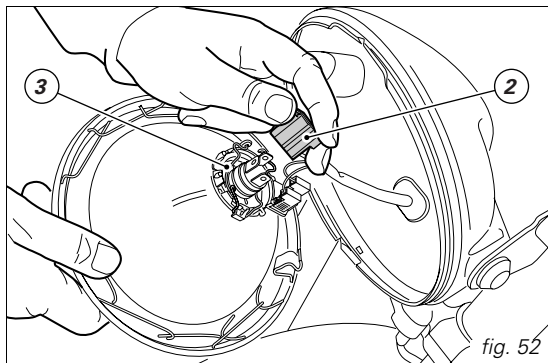
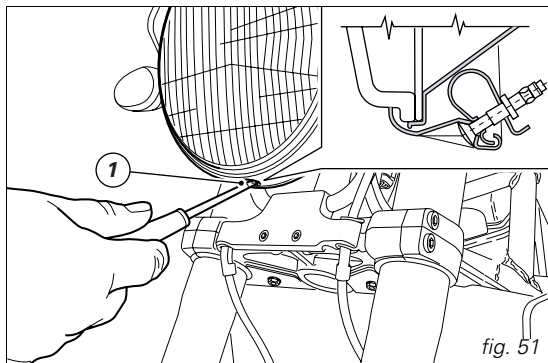
El uso de lubricantes no específicos podría dañar la cadena, la corona y el piñón del motor.

Sustitución lámparas luces

Antes de sustituir una lámpara quemada es necesario comprobar que aquella de recambio disponga de la misma tensión y potencia como se especifica en el párrafo "Sistema eléctrico" de la pág. 71.

Faro delantero (fig. 51 y fig. 52)

Para realizar el mantenimiento del faro delantero en el modelo 1000S, se recomienda quitar la cúpula como se indica en el párrafo "Extracción cúpula" de la pág. 44. Para acceder a las lámparas del faro, destornillar el tornillo inferior (1) que fija el grupo marco/parábola al cuerpo. Desconectar el conector (2, fig. 52) de la lámpara del faro. Desenganchar la tenacilla (3, fig. 52) que sujeta la lámpara y desmontarla del soporte.



Sustituir la lámpara (4, fig. 53).



Nota

La parte transparente de la lámpara nueva no debe tocarse con las manos porque reduciría irremediablemente la luminosidad.

Introducir las lengüetas guía de la base de la lámpara en los alojamientos correspondientes para obtener la orientación exacta; enganchar la extremidad de la tenacilla (3, fig. 52) a los soportes del cuerpo proyector. Conectar nuevamente los cables.

Para sustituir la lámpara de la luz de posición, desconectar el conector. La lámpara (5, fig. 54) dispone de un acoplamiento de bayoneta, para extraerla es necesario presionar y girar en el sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir la lámpara y colocarla nuevamente presionando y girando en el sentido de las agujas del reloj hasta que se enganche en su alojamiento. Montar nuevamente el conector y fijar el grupo marco/parábola.

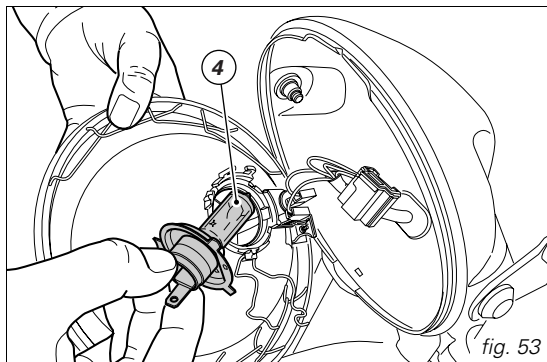


fig. 53

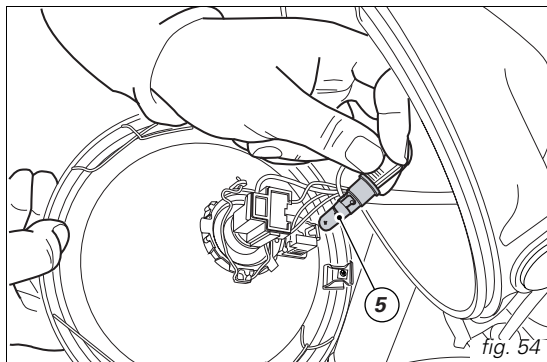


fig. 54

Indicadores de dirección (fig. 55)

Destornillar el tornillo (1) y separar la tulipa (2) del soporte indicador.

La lámpara dispone de un acoplamiento de bayoneta, para extraerla es necesario presionar y girar en el sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir la lámpara y colocarla nuevamente presionando y girando en el sentido de las agujas del reloj hasta que se enganche en su alojamiento. Montar nuevamente la tulipa introduciendo el diente (A) en la específica ranura del soporte indicador. Atornillar nuevamente el tornillo (1).

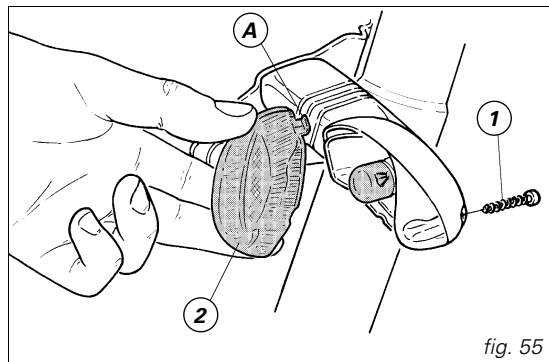


fig. 55

Luz stop (fig. 56)

Para la sustitución de la lámpara de la luz de stop y de posición es necesario destornillar los dos tornillos (1) que fijan el transparente (2) y desmontarlo. La lámpara dispone de un acoplamiento de bayoneta, para extraerla es necesario presionar y girar en el sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir la lámpara y colocarla nuevamente presionando y girando en el sentido de las agujas del reloj hasta que se enganche en su alojamiento. Montar nuevamente el transparente.

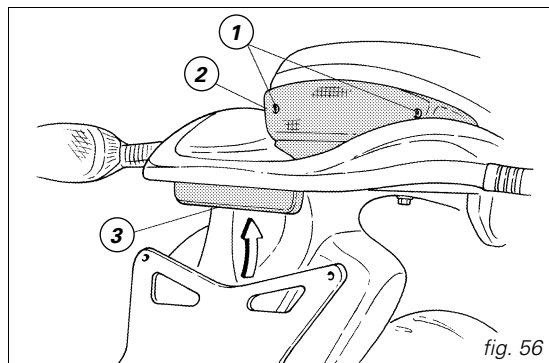


fig. 56

Luz matrícula (fig. 56)

Para acceder a la lámpara de la luz matrícula (3), extraer el porta-lámpara del interior, luego la lámpara y sustituirla.

Orientación del faro (fig. 57)

Para controlar si el faro ha sido orientado correctamente, colocar la motocicleta con los neumáticos inflados con la presión correcta y con una persona sentada en el asiento, perfectamente perpendicular a su eje longitudinal, frente a una pared o pantalla a una distancia de aprox. 10 m. Trazar una línea horizontal en correspondencia a la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal de la motocicleta.

Efectuar el control en penumbra.

Encender la luz de cruce:

el límite superior entre la zona oscura y la iluminada debe resultar a una altura que no supere los $\frac{9}{10}$ de la altura desde el suelo hasta el centro del faro.

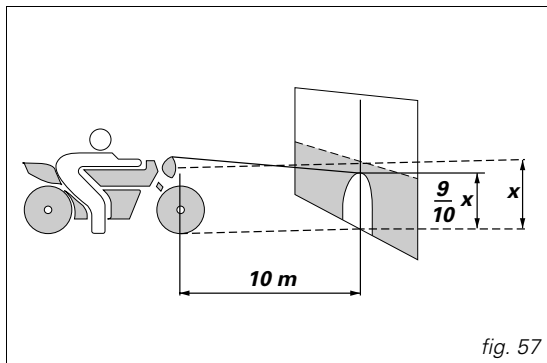


fig. 57

**Nota**

El procedimiento descrito es el que establece la "Norma Italiana" relativa a la altura máxima del haz de luz. Por lo tanto, el procedimiento deberá adecuarse a las normas vigentes en el país de uso de la motocicleta.

La corrección de la orientación vertical del proyector se realiza operando en los tornillos (1, fig. 58) que lo fijan a los soportes laterales.

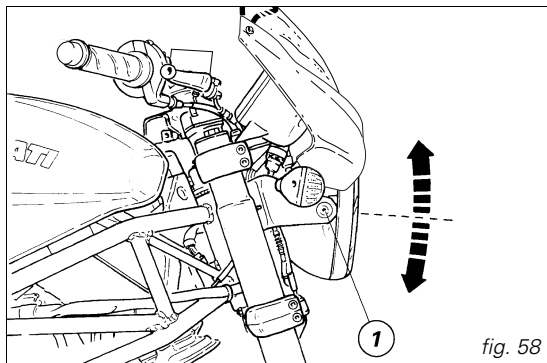


fig. 58

Neumáticos

Presión delantera:
2,1 bar - 2,3 kg/cm²

Presión trasera:
2,2 bar - 2,4 kg/cm²

La presión de los neumáticos se encuentra sometida a variaciones según la temperatura exterior y a la altitud; controlarla y ajustarla cada vez que se viaja a zonas con importantes variaciones térmicas o de alta montaña.



Importante

Medir y ajustar la presión de los neumáticos cuando están fríos.

Para proteger la redondez de la llanta delantera, recorriendo carreteras con firme malo, aumentar la presión del neumático 0,2÷0,3 bar.

Reparación o sustitución de los neumáticos

Los neumáticos sin cámara, en presencia de pequeños pinchazos demoran mucho tiempo antes de desinflarse porque disponen de un cierto nivel de estanqueidad. Si un neumático resulta ligeramente desinflado controlar atentamente que no haya pérdidas.



Atención

En caso de pinchadura sustituir el neumático. Utilizar sólo neumáticos de marca y tipo correspondientes al primer suministro.

Controlar que se hayan montado en forma firme los capuchones de protección de las válvulas para evitar pérdidas de presión durante la marcha. Jamás utilizar un neumático con cámara de aire. El incumplimiento de esta norma puede causar el reventón imprevisto del neumático y graves consecuencias para el piloto y el pasajero.

Después de la sustitución de un neumático es necesario equilibrar la rueda.



Importante

No desmontar o desplazar los contrapesos para el equilibrado de las ruedas.



Nota

Para la sustitución de los neumáticos dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para tener la garantía del correcto desmontaje y montaje de las ruedas.

Espesor mínimo de la banda de rodamiento

Medir el espesor mínimo (S , fig. 59) de la banda de rodamiento en la posición de máximo consumo: debe ser superior a los 2 mm, y no inferior a las recomendaciones de la ley vigente en el país de uso.

**Importante**

Controlar periódicamente los neumáticos para localizar eventuales cortes o hendiduras, en especial en las paredes laterales, hinchazones o manchas extendidas y evidentes indican daños interiores; reemplazar los neumáticos en caso de daño grave.

Quitar piedras u otros cuerpos extraños que puedan haber quedado en la ranura de la banda de rodamiento.

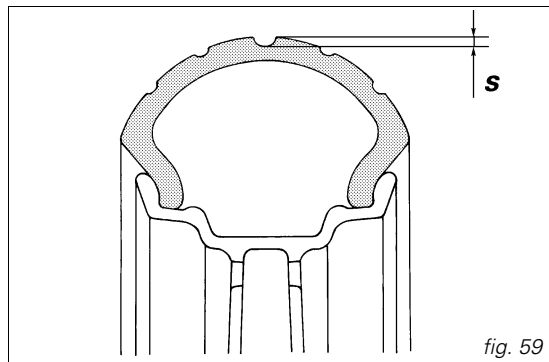


fig. 59

Control nivel aceite motor (fig. 60)

El nivel del aceite en el motor se puede ver a través de la mirilla de inspección (1) colocada en la tapa del embrague. Controlar el nivel con la motocicleta en posición perfectamente vertical y con motor caliente. Esperar algunos minutos luego de apagado el motor para que el nivel se estabilice.

El nivel debe mantenerse entre las muescas indicadas en correspondencia de la mirilla. Si el nivel resulta escaso, es necesario reponerlo con aceite motor SHELL Advance Ultra 4.

Desmontar el tapón de carga (2) y añadir aceite hasta alcanzar el nivel necesario. Montar nuevamente el tapón.

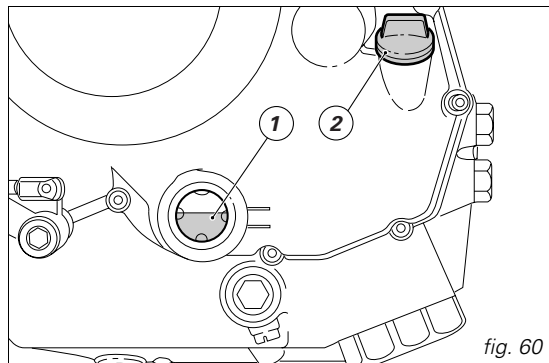


fig. 60

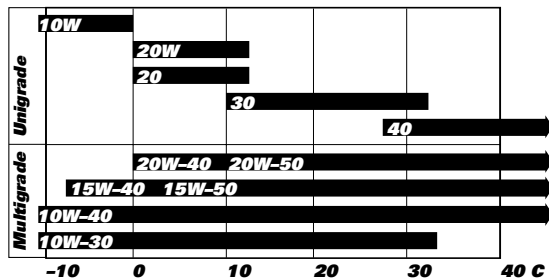
Importante

Para la sustitución del aceite motor y de los filtros aceite, en conformidad con los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico del Manual de Garantía, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado.

Viscosidad

SAE 10W-40

Las otras viscosidades especificadas en la tabla pueden utilizarse si la temperatura promedio de la zona de uso de la motocicleta se encuentra incluida en los límites de la gama indicada.



Limpieza y sustitución bujías (fig. 61)

Las bujías son un elemento importante del motor y deben controlarse periódicamente.

Cumpliendo esta operación relativamente fácil es posible controlar el correcto funcionamiento del motor.

Extraer los capuchones de las bujías y quitarlas de la culata utilizando la llave en dotación.

Controlar la coloración del aislante cerámico del electrodo central: una coloración uniforme marrón claro indica un buen funcionamiento del motor.

Si se encontraran colores diferentes o incrustaciones oscuras, sustituir la bujía y dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado.

Controlar además el desgaste del electrodo central; si resulta desgastado o vidrioso, sustituir la bujía.

Controlar la distancia entre los electrodos, debe ser de: $0,6 \pm 0,7$ mm.

Importante

Si resultara necesaria una regulación, doblar con mucha atención el electrodo lateral. Una distancia mayor o menor no sólo disminuye las prestaciones sino que además puede originar dificultades de arranque o problemas de funcionamiento en el régimen mínimo.

Limpiar atentamente el electrodo y el aislante con un cepillo metálico y controlar el estado de la junta.

Limpiar atentamente el alojamiento en la culata prestando atención que no caigan cuerpos extraños dentro de la cámara de combustión.

Montar nuevamente la bujía en la culata ajustando a tope toda la rosca. Aplicar un par de apriete de 20 Nm.

Si no se dispone de una llave dinamométrica, después del ajuste manual, cumplir un ulterior giro de 1/2 vuelta con la llave en dotación.

Importante

No utilizar bujías con un nivel térmico inadecuado o con un largo de rosca diferente.

La bujía debe ajustarse correctamente.

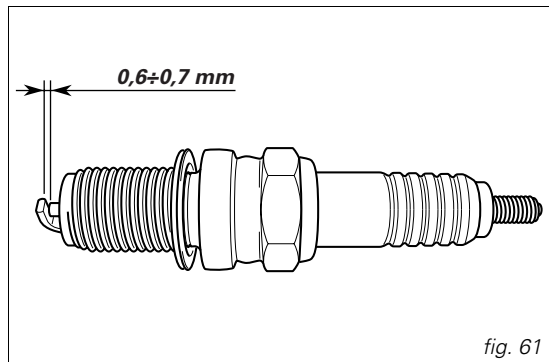


fig. 61

Limpieza general

Para conservar en el tiempo el brillo original de las superficies metálicas y de las partes pintadas, la motocicleta debe lavarse y limpiarse periódicamente según el uso y la situación de las carreteras recorridas. A tal fin, utilizar productos específicos, preferentemente biodegradables, evitando detergentes o solventes demasiado agresivos.



Importante

No lavar la motocicleta inmediatamente después del uso, para evitar la formación de halos producidos por la evaporación del agua en las superficies aún calientes. No utilizar chorros de agua caliente o de alta presión. El uso de hidrolimpiadoras podría causar el agarrotamiento o graves anomalías en horquillas, cubos rueda, partes eléctricas, juntas de estanqueidad de las horquillas, tomas de aire y silenciadores de escape, con consiguiente pérdida de los requisitos de seguridad de la motocicleta.

Si algunas partes del motor se encuentran muy sucias o engrasadas, utilizar un producto desengrasante para la limpieza, evitando que el mismo entre en contacto con los órganos de la transmisión (cadena, piñón, corona, etc.). Enjuagar la motocicleta con agua tibia y secar todas las superficies con piel de gamuza.



Atención

Los frenos a veces no reaccionan después del lavado de la motocicleta. Jamás engrasar o lubricar los discos del freno, el resultado podría ser la pérdida de la eficacia de frenado de la motocicleta.

Limpiar los discos con un solvente que no sea graso.

Inactividad prolongada

Si la motocicleta no se utiliza por un período prolongado se aconseja cumplir las siguientes operaciones:

limpieza general;

vaciár el depósito combustible quitando el tapón de descarga con junta;

introducir por los alojamientos de las bujías un poco de aceite motor en los cilindros y girar el motor manualmente para distribuir una capa protectora en las paredes internas;

apoyar la motocicleta en el caballete de servicio para sostenerla;

desconectar y quitar la batería. El control y, eventualmente, la carga de la batería son necesarios cuando la motocicleta ha permanecido inactiva durante un período superior a un mes.

Cubrir la motocicleta con una funda especial que no dañe la pintura y no retenga la humedad.

La funda para cubrir la motocicleta se encuentra disponible en Ducati Performance.

Advertencias importantes

En algunos países (Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, etc.) las leyes locales exigen el respeto de las normas contra la contaminación y contra el ruido.

Efectuar los controles periódicos previstos y sustituir las piezas necesarias con recambios originales Ducati específicos y conformes con las leyes vigentes en los distintos países.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Con plena carga:
390 kg

E

Dimensiones (mm) (fig. 62)

Pesos

En seco:

180 kg



Atención

Si no se respetan los límites de carga indicados puede perjudicarse la maniobrabilidad y el rendimiento de la motocicleta con posible pérdida de control de la misma.

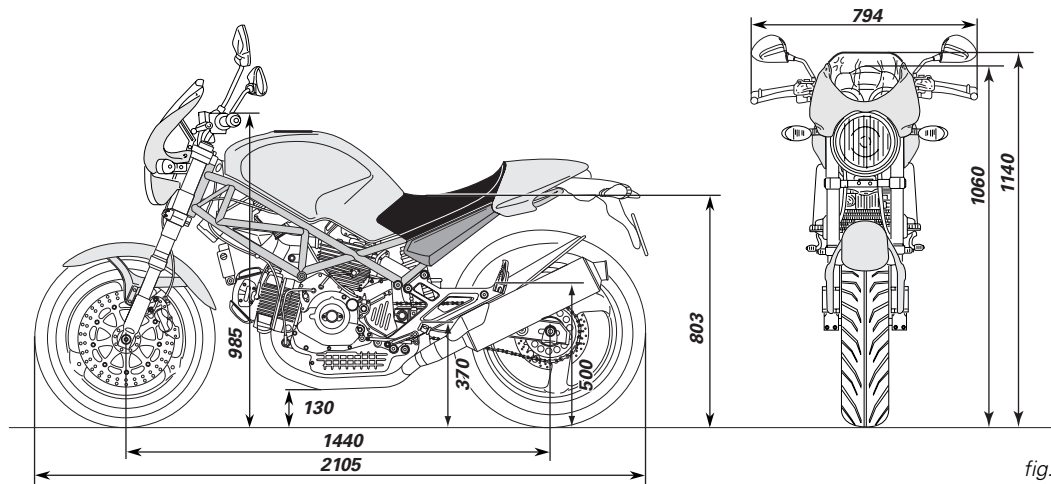


fig. 62

Reposiciones	Tipo	dm³ (litros)
<i>Depósito combustible, comprendida una reserva de 3,5 dm³ (litros), 3 dm³ en el depósito de plástico</i>	<i>Combustible verde con un número mínimo de 95 octanos al origen</i>	15
<i>Cárter motor y filtro</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	3,9
<i>Circuito frenos del./tras. y embrague</i>	<i>SHELL - Advance Brake DOT 4</i>	—
<i>Protector para contactos eléctricos</i>	<i>SHELL - Advance Contact Cleaner</i>	—
<i>Horquilla delantera</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA</i>	0,465 (por barra)

**Importante**

No se admite el uso de aditivos en el combustible ni en los lubricantes.

Motor

Bicilíndrico de 4 tiempos en "L" longitudinal de 90°.

Diámetro interno mm:

94

Carrera mm:

71,5

Cilindrada total cm³:

992

Relación de compresión $\pm 0,5:1$:

10,1

Potencia máxima al cigüeñal (95/1/CE):

69,4 kW – 94 CV a 8.000 min⁻¹.

Par máx. al cigüeñal (95/1/CE):

84 Nm - 8,5 Kgm a 6.000 min⁻¹

Distribución

Desmodrómica con dos válvulas por cilindro accionadas por cuatro balancines (dos de apertura y dos de cierre) y por un árbol de levas en la culata. Está accionada por el cigüeñal por medio de engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

Esquema distribución desmodrómica (fig. 63)

- 1) Balancín de apertura (o superior);
- 2) dispositivo de ajuste balancín superior;
- 3) semianillos;
- 4) dispositivo de ajuste balancín de cierre (o inferior);
- 5) muelle de retorno balancín inferior;
- 6) balancín de cierre (o inferior);
- 7) árbol de levas;
- 8) válvula.

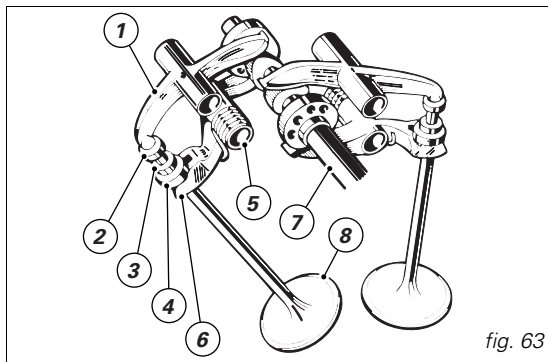


fig. 63

Prestaciones

La máxima velocidad de cada una de las marchas se obtiene solo respetando escrupulosamente las normas descritas para el rodaje y siguiendo los intervalos de mantenimiento aconsejados.

**Importante**

El incumplimiento de tales normas exime a Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños al motor o que afecte a su duración.

Bujías de encendido

Marca:

CHAMPION

Tipo:

RA 6 HC.

Marca:

NGK

Tipo:

DCPR8E.

Alimentación

Inyección electrónica indirecta MARELLI.

Diámetro cuerpo de mariposa:

45 mm.

Inyector por cilindro: 1

Orificios para inyectores: 1

Alimentación combustible: 95-98 RON.

Frenos

Delantero

Tipo:

de disco perforado.

2 discos

Material pista de frenado:

acero.

Material caja:

acero.

Diámetro disco:

320 mm.

Mando hidráulico por medio de leva situada en el lado derecho del manillar.

Superficie de frenado, cm^2 :

2x44

Pinzas freno de pistones diferenciados.

Marca y tipo:

BREMBO 30/34-4 pistones.

Material de roce:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo bomba:

PSC 16.

Trasero

Tipo:

De disco fijo perforado, de acero.

Diámetro disco:

245 mm.

Mando hidráulico por medio de pedal situado en el lado derecho.

Superficie de frenado:

25 cm^2

Pinza freno:

Ø cilindro 32 mm.

Marca y tipo:

BREMBO P 32.

Material de roce:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo bomba:

PS 11C.



Atención

El líquido empleado en el sistema de frenos es corrosivo. En caso de contacto accidental con los ojos o con la piel lavar abundantemente con agua corriente.

Transmisión

Embrague:

multidisco

en seco;

accionada por medio de leva situada en el lado izquierdo del manillar.

Transmisión entre el motor y el eje primario del cambio de engranajes con dientes rectos.

Relación piñón motor/corona embrague:

32/59

Cambio de:

6 marchas;

con engranajes de toma constante, pedal de mando a la izquierda.

Relación piñón salida cambio/corona trasera:

15/39

Relaciones totales:

1ª 15/37

2ª 17/30

3ª 20/27

4ª 22/24

5ª 24/23

6ª 28/24

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera por medio de cadena:

Marca:

RK

Tipo:

525 GXW

Dimensiones:

5/8 x 1/4"

Nº eslabones:

100



Importante

Recordar que las relaciones indicadas han sido homologadas y no podrán cambiarse.

Si se desea adaptar la motocicleta para recorridos especiales o competiciones, Ducati Motor Holding S.p.A. está a vuestra disposición para indicar otras relaciones diferentes de aquellas de serie; consultar un Concesionarios o un Taller Autorizado.



Atención

Si se debe sustituir la corona trasera es indispensable dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado. Una sustitución imperfecta puede comprometer gravemente la seguridad del piloto y del pasajero y causar daños irreparables a la motocicleta.

Bastidor

Tubular con jaula superior de tubos de acero de alta resistencia.

Ángulo de viraje (por lado):

27°

Inclinación tubo de dirección:

24°

Carrera de avance mm:

96

Ruedas

Llantas de aleación ligera de tres radios.

Delantera

Marca:

BREMBO

Dimensiones:

MT 3.50x17"

Trasera

Marca:

BREMBO

Dimensiones:

MT 5,50x17"

Ambas ruedas disponen de perno extraíble.

Neumáticos**Delantero**

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

120/70-ZR17

Trasero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

180/55-ZR17

Suspensiones

Delantera

De horquilla hidráulica de barras invertidas.

Para el modelo 1000S, la horquilla está equipada con sistema de regulación externo del freno hidráulico en extensión, compresión y precarga de los muelles internos de las barras.

Diámetro tubos portantes: 43 mm.

Carrera en el eje de las barras: 130 mm.

Trasera

De accionamiento progresivo obtenido con la interposición de un balancín entre el bastidor y la sujeción superior del amortiguador. El amortiguador regulable en extensión y en la precarga del muelle. Está unido en la parte inferior a un basculante oscilante de acero (1000) de aluminio (1000S). El basculante gira alrededor del perno de soporte que pasa por el motor. Este sistema confiere al vehículo una estabilidad excepcional.

Carrera amortiguador: 65 mm.

Carrera rueda trasera: 148 mm.



Nota

No realizar intervenciones en la motocicleta que puedan modificar las características técnicas en base a las cuales ha sido obtenida la homologación.

Sistema de escape

Catalizado en conformidad a las normativas sobre contaminación ambiental EURO 2.

Versión U.S.A.: no catalizada.

Colores disponibles

1000 / 1000S

Rojo Anniversary Ducati cód. 473.101 (PPG);

Bastidor rojo y llantas negras.

Gris oscuro cód. *0017 (PPG);

Bastidor color metal y llantas rojo fluo.

Negro bruñido cód. 248.514 (PPG);

Bastidor negro y llantas color metal.

Sistema eléctrico

Está compuesto por las siguientes partes principales:

Faro delantero:

*lámpara tipo: **H4 (12V-55/60W)**.*

Luz de posición:

*lámpara tipo: **T4W (12V-4W)**.*

Mandos eléctricos situados en los semimanillares:

Indicadores de dirección:

*lámparas tipo: **R10W (12V-10W)**.*

Claxon.

Interruptores luces de stop.

Batería, 12V-10 Ah.

Alternador 12V-520W.

Regulador electrónico, protegido por fusible de **40A** colocado al lado de la batería.

Motor de arranque, 12V-0,7 kW.

Faro trasero y señal stop:

*lámpara tipo: **P21/5W (12V-5/21W)**.*

Iluminación matrícula:

*lámpara tipo: **W5W (12-5W)**.*



Nota

Para la sustitución de las lámparas, consultar el párrafo "Sustitución lámparas" de la pág. 53.

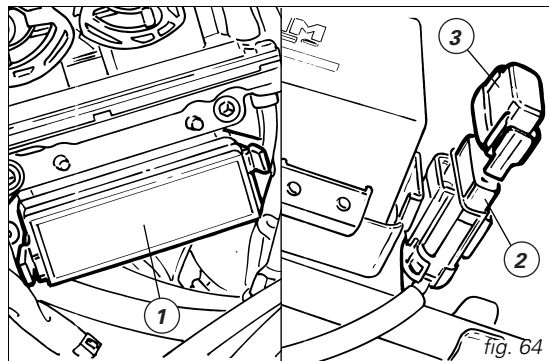
Fusibles

La caja porta-fusibles principal se encuentra colocada en el lado izquierdo de la batería (fig. 64).

Para acceder a los fusibles utilizados es necesario desmontar la tapa de protección (1) en cuya superficie ha sido indicado el orden de montaje y el amperaje. Solo seis fusibles están conectados al sistema.

El fusible de 40A (2) colocado en el lado derecho de la batería (fig. 64) protege el regulador electrónico. Para acceder al fusible es necesario desmontar el capuchón de protección (3).

Un fusible quemado se reconoce por la interrupción del filamento interno (4, fig. 65).



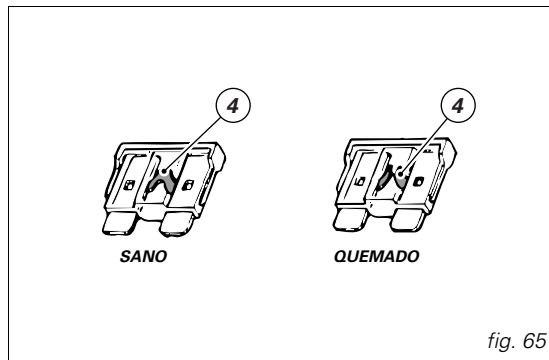
Importante

Para evitar posibles cortocircuitos sustituir el fusible con la llave de encendido en posición **OFF**.



Atención

Jamás utilizar un fusible con características diferentes a las recomendadas. El incumplimiento de esta norma puede causar daños graves al sistema eléctrico o incluso incendios.



Leyenda esquema sistema eléctrico/encendido

- 1) Conmutador derecho
- 2) Antena Transponder
- 3) Conmutador de llave
- 4) Relé principal
- 5) Caja fusibles
- 6) Motor de arranque
- 7) Telerruptor de arranque
- 8) Batería
- 9) Fusible regulador
- 10) Regulador
- 11) Alternador
- 12) Indicador de dirección trasero derecho
- 13) Faro trasero
- 14) Luz matrícula
- 15) Indicador de dirección trasero izquierdo
- 16) Depósito
- 17) Conexión autodiagnos
- 18) Sensor velocidad
- 19) Bobina cilindro horizontal
- 20) Bobina cilindro vertical
- 21) Bujía cilindro horizontal
- 22) Bujía cilindro vertical
- 23) Inyector cilindro horizontal
- 24) Inyector cilindro vertical
- 25) Potenciómetro mariposa
- 26) Sensor revoluciones/fase
- 27) Interruptor caballete lateral
- 28) Central 5.9 M
- 29) Relé inyección

- 30) Interruptor desembrague
- 31) Interruptor presión aceite
- 32) Interruptor stop trasero
- 33) Interruptor stop delantero
- 34) Conmutador izquierdo
- 35) Sensor temperatura/presión aire
- 36) Instrumentos (salpicadero)
- 37) Indicador de dirección delantero izquierdo
- 38) Claxon
- 39) Faro
- 40) Indicador de dirección delantero derecho
- 41) Sensor temperatura aceite central
- 42) Sensor temperatura aceite instrumento
- 43) Interruptor embrague
- 44) Bujía 2 cilindro vertical
- 45) Bujía 2 cilindro horizontal

Código color cables**B** Azul**W** Blanco**V** Violeta**Bk** Negro**Y** Amarillo**R** Rojo**Lb** Azul claro**Gr** Gris**G** Verde**Bn** Marrón**O** Anaranjado**P** Rosa**Leyenda caja de fusibles (5)**

Pos.	Utilizadores	Val.
1-9	General	30 A
2-10	Bomba combustible, inyectores, Bobinas	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Alimentación central	3 A
5-13	Passing	7,5 A
6-14	Luces posición, salpicadero, de carretera/de cruce	15 A
7-15	Stop, claxon	10 A
8-16	Sensor velocidad	5 A

**Nota**

El esquema del sistema eléctrico se encuentra al final del manual.

MEMORÁNDUM MANTENIMIENTO PERIÓDICO

E

<i>Km</i>	<i>Nombre Ducati Service</i>	<i>Kilometraje</i>	<i>Fecha</i>
<i>1000</i>			
<i>10000</i>			
<i>20000</i>			
<i>30000</i>			
<i>40000</i>			
<i>50000</i>			

Manual de uso e manutenção

DUCATI MONSTER
MONSTER 1000/1000S



P



É para nós uma honra dar-lhe as boas-vindas entre os Ducatistas e gostaríamos de expressar as nossas congratulações pela sua excelente escolha. Acreditamos que, além de usufruir da sua nova Ducati como veículo para as suas deslocações normais, você também a utilizará para efectuar longas viagens que a Ducati Motor Holding S.p.A. espera sejam sempre agradáveis e divertidas.

Visando fornecer uma assistência sempre melhor, a Ducati Motor Holding S.p.A. aconselha-o a seguir atentamente as normas simples indicadas neste manual, nomeadamente para o que se refere ao período de rodagem. Assim, terá a certeza de que a sua Ducati será sempre capaz de lhe proporcionar grandes emoções. Para as reparações ou para obter simples conselhos, contacte os nossos centros de assistência autorizada.

Divirta-se!



Nota

A Ducati Motor Holding S.p.A. declina toda e qualquer responsabilidade por eventuais erros que possam ter ocorrido na redacção deste manual. Todas as informações fornecidas são consideradas actualizadas à data de impressão. A Ducati Motor Holding S.p.A. reserva-se o direito de efectuar qualquer modificação exigida pelo desenvolvimento técnico dos referidos produtos.

Visando assegurar a segurança, a garantia, a fiabilidade e o valor da sua moto Ducati, empregue exclusivamente peças sobressalentes genuínas Ducati.



Atenção

Este manual faz parte integrante do motociclo devendo ser entregue ao novo comprador em caso de transferência de propriedade.

SUMÁRIO

Indicações gerais 6

- Garantia 6
- Símbolos 6
- Informações úteis para viajar com segurança 7
- Condução em condições de plena carga 8
- Dados para a identificação 9

Comandos para a condução 10

- Posição dos comandos para a condução da moto 10
- Painel de instrumentos 11
- O sistema imobilizador 14
- Chaves 14
- Code card 15
- Procedimento de desbloqueio do imobilizador com a manete do acelerador 16
- Duplicação das chaves 17
- Interruptor de ignição e tranca da direcção 18
- Comutador esquerdo 19
- Alavanca de comando da embraiagem 19
- Alavanca de comando do starter 20

- Comutador direito 21
- Manete rotativa de comando do acelerador 22
- Alavanca de comando do travão dianteiro 22
- Pedal de comando do travão traseiro 23
- Pedal de comando da caixa de velocidades 23
- Afinação da posição dos pedais de comando da caixa de velocidades e do travão traseiro 24

Elementos e dispositivos principais 25

- Posição na moto 25
- Tampão do depósito de combustível 26
- Fechadura do assento e porta-capacete 27
- Descanso lateral 28
- Reguladores de afinação do amortecedor traseiro 29
- Reguladores de afinação da forquilha dianteira 30
- Variação da geometria da moto 32

Normas de uso 34

- Precauções para o primeiro período de utilização da moto 34
- Controlos antes do arranque 35
- Ligação do motor 36
- Arranque e movimento da moto 38
- Travagem 39
- Paragem da moto 40
- Abastecimento de combustível 40
- Estacionamento 41
- Acessórios fornecidos 42

Operações principais de uso e manutenção 43

Remoção dos elementos externos (1000 S)	43
Elevação do depósito de combustível	44
Substituição do filtro de ar	45
Controlo do nível do fluido dos travões e da embraiagem	46
Verificação do desgaste das pastilhas do travão	47
Lubrificação das articulações	48
Afinação do cabo de comando do acelerador	49
Carga da bateria	50
Tensão da corrente de transmissão	51
Lubrificação da corrente de transmissão	52
Substituição das lâmpadas das luzes	53
Orientação do farol	56
Pneus	57
Controlo do nível de óleo do motor	59
Limpeza e substituição das velas	60
Limpeza geral	61
Longo período de inactividade	62
Avisos importantes	62

Características técnicas 63

Dimensões (mm)	63
Pesos	63
Abastecimentos	64
Motor	65
Distribuição	65
Desempenhos	66
Velas de ignição	66
Alimentação	66

Travões	67
Transmissão	68
Quadro	69
Rodas	69
Pneus	69
Suspensões	70
Sistema de escape	70
Cores disponíveis	70
Sistema eléctrico	71

Lembrete para as operações de manutenção periódica 75

INDICAÇÕES GERAIS

Garantia

No seu interesse, para os efeitos de garantia e fiabilidade do produto, aconselhamos vivamente a contactar um Concessionário ou uma Oficina Autorizada para qualquer operação que exija uma competência técnica especial. O nosso pessoal, altamente qualificado, dispõe de equipamentos adequados para realizar da melhor maneira qualquer intervenção empregando exclusivamente peças genuínas Ducati que garantem a perfeita intermutabilidade, bom funcionamento e longa duração.

Todas as motos Ducati são fornecidas com o Livro de Garantia. A garantia não cobre as motos empregadas em competições desportivas. Durante o período de validade da garantia, nenhum componente pode ser violado, modificado ou substituído por um outro não genuíno, sob pena de perda imediata do direito à garantia.

Símbolos

A Ducati Motor Holding S.p.A. convida-o a ler atentamente este manual para que aprenda a conhecer a sua moto. Se tiver qualquer dúvida, contacte um Concessionário ou uma Oficina Autorizada. As noções que aprenderá demonstrar-se-ão úteis durante as viagens que a Ducati Motor Holding S.p.A. espera sejam serenas e divertidas, e permitir-lhe-ão manter os desempenhos da moto inalterados por muito tempo. Neste manual estão presentes notas de informação com significados especiais:



Atenção

O não cumprimento das instruções indicadas pode criar uma situação de perigo e provocar graves lesões pessoais e até mesmo a morte.



Importante

Existe a possibilidade de provocar danos no veículo e/ou nos seus componentes.



Nota

Mais informações respeitantes à operação em curso.

Todas as indicações relativas a **direita** ou **esquerda** referem-se ao sentido de avanço da moto.

Informações úteis para viajar com segurança



Atenção

Leia antes de utilizar a moto.

Muitos acidentes são frequentemente causados pela in experiência na condução do motociclo. Nunca conduza sem a carta de condução; para utilizar a moto, é necessário ser titular de carta de condução regular.

Não empreste a moto a condutores inexperientes ou que não tenham a carta de condução regular.

O condutor e o passageiro devem utilizar **sempre** um vestuário adequado e capacete de protecção.

Não use roupas ou acessórios esvoaçantes que possam ficar presos nos comandos ou limitar a visibilidade.

Nunca ligue o motor num ambiente fechado. Os gases de escape são venenosos e podem provocar a perda de consciência ou até mesmo a morte em pouco tempo.

O condutor e o passageiro devem apoiar os pés nos pousa-pés sempre que a moto estiver em movimento.

Para que esteja sempre pronto a enfrentar qualquer mudança de direcção ou qualquer variação do piso, o condutor deve manter **sempre** as mãos no guiador, enquanto que o passageiro deve segurar-se **sempre** com ambas as mãos nas pegadas do chassis, em baixo do assento.

Respeite a legislação e as regras nacionais e locais.

Respeite sempre os limites de velocidade onde indicados e, de qualquer maneira, **nunca** ultrapasse a velocidade que as condições de visibilidade, pavimentação e tráfego permitem.

Avisar **sempre** e com antecedência suficiente, utilizando os piscas próprios, todas as vezes que pretender mudar de direcção ou de faixa de rodagem.

Fique sempre bem visível, evitando viajar nas “zonas cegas” dos veículos que estão à frente de si.

Preste muita atenção nos cruzamentos, nas saídas de áreas privadas ou de parques de estacionamento e nas faixas de aceleração das auto-estradas.

Desligue **sempre** o motor quando abastecer e cuidado para não deixar o combustível cair no motor ou no tubo de escape.

Nunca fume durante o abastecimento.

Durante o abastecimento pode haver o risco de inalação de vapores de combustível nocivos à saúde. Se gotas de combustível caírem na pele ou nas roupas, lave-as imediatamente com água e sabão e mude de roupa.

Tire **sempre** a chave quando deixar a moto sem vigilância. O motor, os tubos de escape e os silenciadores ficam quentes durante muito tempo.



Atenção

O sistema de escape pode permanecer quente mesmo depois do motor ter sido desligado; tome muito cuidado para não tocar com nenhuma parte do corpo no sistema de escape e para não estacionar o veículo perto de materiais inflamáveis (incluindo a madeira, folhas etc.).

Estacione a moto de maneira a evitar qualquer colisão e utilizando o descanso lateral.

Nunca estacione sobre um terreno irregular ou macio porque a moto poderia cair.

Condução em condições de plena carga

Esta moto foi projectada para percorrer longos troços em condições de plena carga com absoluta segurança.

A disposição dos pesos na moto é muito importante para manter estes padrões de segurança inalterados e evitar que o condutor se encontre em dificuldades quando tiver de fazer manobras repentinas ou ao percorrer troços de estrada irregular.

Informações sobre a carga transportável

*O peso total da moto em ordem de marcha com condutor, passageiro, bagagem e acessórios adicionais não deve ultrapassar:
390 kg.*

Disponha a bagagem ou os acessórios mais pesados na posição mais baixa possível e, de preferência, no centro da moto.

Fixe firmemente a bagagem nas estruturas da moto; uma bagagem não fixada correctamente pode se tornar instável.

Não fixe elementos volumosos e pesados na mesa de direcção ou no guarda-lamas dianteiro porque causariam uma perigosa instabilidade da moto.

Não introduza peças a transportar nos espaços do chassis porque poderiam interferir com as partes em movimento da moto.

Verifique se os pneus estão cheios à pressão indicada na pág. 57 e se estão em boas condições.

Dados para a identificação

Todas as motos Ducati são diferenciadas por dois números de identificação para o chassis (fig. 1) e para o motor (fig. 2), respectivamente.

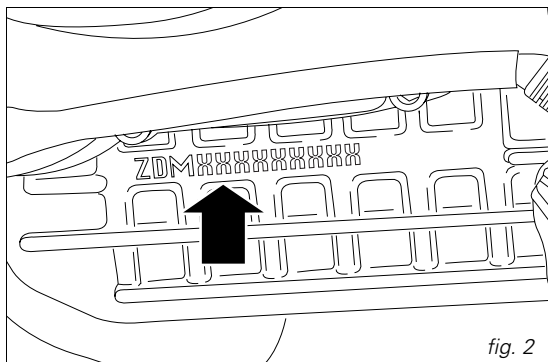
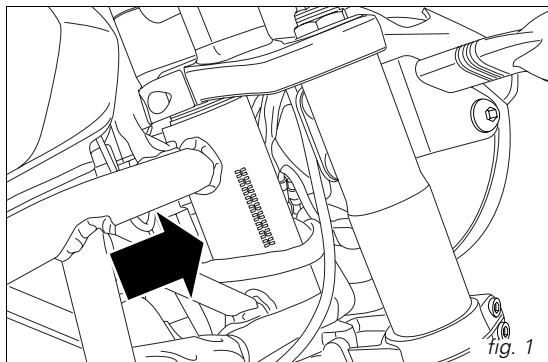
Chassis N°

Motor N°



Nota

Estes números identificam o modelo da moto e devem ser citados para o pedido de peças sobressalentes.



COMANDOS PARA A CONDUÇÃO



Atenção

Este capítulo ilustra a localização e a função dos comandos necessários para conduzir a moto. Leia atentamente estas descrições antes de utilizar qualquer comando.

Posição dos comandos para a condução da moto (fig. 3)

- 1) Painel de instrumentos.
- 2) Interruptor de ignição e tranca da direcção com chave.
- 3) Comutador esquerdo.
- 4) Alavanca de comando da embraiagem.
- 5) Alavanca de comando do starter.
- 6) Comutador direito.
- 7) Manete rotativa de comando do acelerador.
- 8) Alavanca de comando do travão dianteiro.
- 9) Pedal de comando da caixa de velocidades.
- 10) Pedal de comando do travão traseiro.

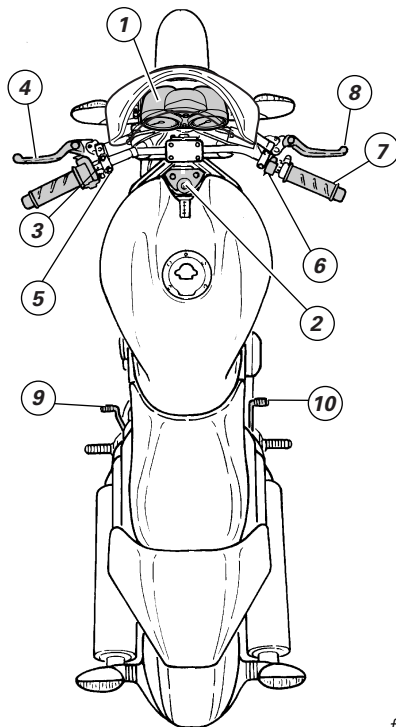


fig. 3

Painel de instrumentos (fig. 4)

- 1) **Luz indicadora dos máximos**  (azul).
Acende para indicar que os máximos estão ligados.
- 2) **Luz indicadora dos piscas**  (verde).
Acende e pisca quando um pisca-pisca está a funcionar.
- 3) **Luz indicadora de reserva de combustível**  (amarela).
Acende quando o depósito está na reserva; sobram cerca de 3,5 litros de combustível (3 litros para o depósito rotativo).
- 4) **Luz indicadora de ponto morto N (verde).**
Acende quando a caixa está em ponto morto.
- 5) **Luz indicadora da pressão do óleo no motor**  (vermelha).
Acende para indicar uma pressão insuficiente do óleo no motor. Deve acender quando o interruptor de ignição é colocado na posição **ON**, mas deve apagar alguns segundos depois do motor pegar. Pode acontecer que acenda brevemente se o motor estiver muito quente, mas deve apagar quando o número de rotações aumenta.

Importante

Não utilize a moto se a luz indicadora permanecer acesa porque isso pode provocar danos no motor.

- 6) **Luz indicadora amarelo âmbar**
Acende e pisca quando a moto está parada (Imobilizador activo), sendo também utilizada como diagnóstico do imobilizador.



Nota

Uma vez activado o imobilizador, a lâmpada indicadora pisca durante 24 horas. Ao fim deste período a luz indicadora apaga, deixando de qualquer maneira o imobilizador activo.

- 7) **Luz indicadora EOBD**  (amarelo âmbar).
Indica o bloqueio do motor ao acender. Apaga ao fim de alguns segundos (normalmente 1,8 - 2 segundos).
- 8) **Taquímetro** (km/h).
Indica a velocidade de avanço.
- a) **Ecrã LCD (1):**
 - **Conta-quilómetros** (km).
Indica a distância total percorrida.
 - **Conta-quilómetros parcial** (km).
Indica a distância percorrida desde o último ajuste a zero.

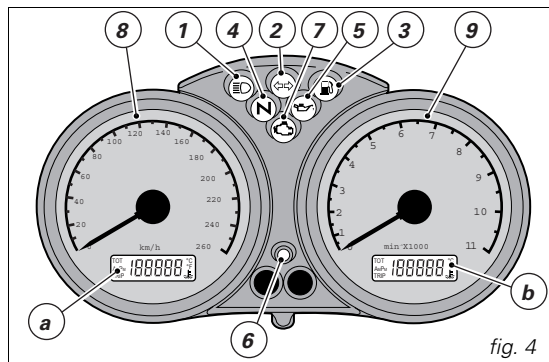


fig. 4

9) **Conta-rotações (rpm).**

Indica o número de rotações por minuto do motor.

b) **Ecrã LCD (2):**

- **Relógio**
- **Temperatura do óleo**

Funções das unidades LCD

Na altura do arranque (chave da posição **OFF** à posição **ON**), o painel de instrumentos realiza um **controlo** de todos os instrumentos (ponteiros, ecrãs, luzes indicadoras) (fig. 5 e fig. 6).

Funções da unidade LCD (1)

Pressionando o botão (B, fig. 6) com a chave na posição **ON**, alterna-se a visualização entre os conta-quilómetros parcial e total.

P

Ajuste a zero do conta-quilómetros parcial

Mantendo o botão (B, fig. 6) pressionado durante mais de 2 segundos quando a unidade está na função **TRIP** (conta-quilómetros parcial), faz-se o ajuste a zero no ecrã (LCD 1).

Funções da unidade LCD (2)

Pressionando o botão (A, fig. 6) com a chave na posição **ON**, são exibidos o relógio e a temperatura do óleo.

Regulação do relógio

Pressione o botão (A, fig. 6) durante pelo menos 2 segundos.

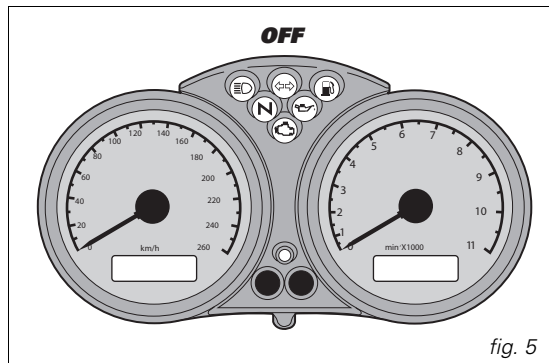


fig. 5

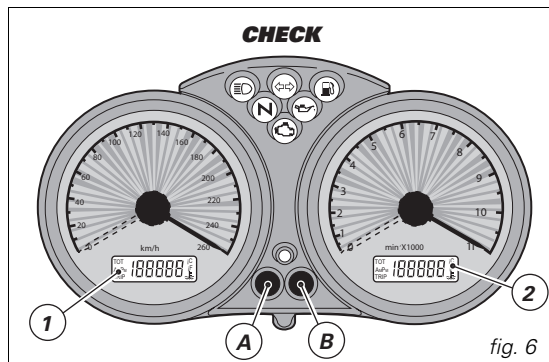


fig. 6

Escolha entre AM e PM pressionando o botão (B, fig. 6). Pressione o botão (A) para passar à regulação da hora. Pressione (B) repetidamente para alterar a indicação da hora. Pressione o botão (A) para passar à regulação dos minutos.

Pressione o botão (B) para incrementar os minutos; mantendo-o pressionado durante mais de 5 segundos, a indicação muda mais rapidamente. Pressione o botão (A) para sair do modo de regulação.

Função de temperatura do óleo

Quando a temperatura do óleo desce abaixo de 50 °C/122 °F no ecrã aparece a escrita "**LO**". Se a temperatura for superior a 170 °C/338 °F aparece a escrita "**HI**".

Função da luz indicadora do nível de combustível

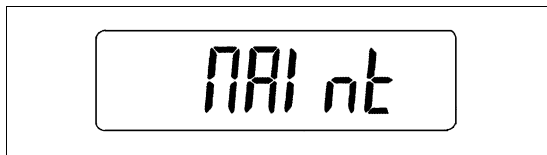
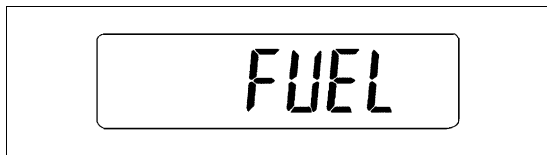
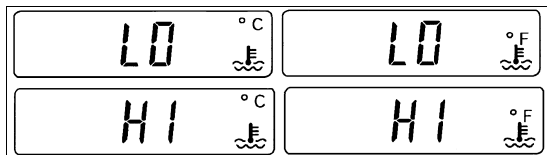
Quando acende a luz indicadora da reserva, no ecrã aparece a escrita "**FUEL**".

Função do indicador de manutenção

Depois dos primeiros 1000 km/621 mi e, posteriormente, a cada 10.000 km/ 6210 mi, todas as vezes que a chave é colocada na posição **ON** por um tempo igual a 5 segundos, no ecrã aparece a escrita "**MAInt**" para indicar que expirou o prazo para a realização da manutenção periódica.

Função de retro-iluminação

Pressionando a tecla (B, fig. 6) antes de passados 5 segundos da colocação da chave na posição **ON**, cada pressão desta tecla irá corresponder a uma variação da intensidade luminosa do painel de instrumentos.



Atenção

Intervenha no painel de instrumentos exclusivamente com o veículo parado. Não intervenha no painel de instrumentos enquanto estiver a conduzir o veículo, por nenhum motivo.

O sistema imobilizador

Para aumentar a protecção contra roubos, a moto está equipada com um sistema electrónico de bloqueio do motor (IMOBILIZADOR) que se activa automaticamente todas as vezes que o quadro é desligado.

De facto, cada chave engloba na sua empunhadura um dispositivo electrónico que tem a função de modular o sinal transmitido, na altura do arranque, por uma antena especial incorporada no comutador. O sinal modulado constitui a "palavra chave", sempre diferente a cada arranque, com a qual a unidade electrónica reconhece a chave e, só nesta condição, permite o arranque do motor.

Chaves (fig. 7)

Com a moto são entregues:

- 1 chave A (VERMELHA)
- 2 chaves B (PRETAS)

Atenção

A chave vermelha A é recoberta por uma capa de borracha para permitir a sua conservação em perfeitas condições, evitando que entre em contacto com outras chaves. Não remova esta protecção a não ser em caso de necessidade.

As chaves B são as de utilização normal e servem para:

- fazer o arranque.
- abrir/fechar o tampão do depósito de combustível.
- abrir/trancar a fechadura do assento.

A chave A exerce as mesmas funções das chaves B e, para além delas, permite apagar a programação e reprogramar as outras chaves pretas, em caso de necessidade.



Nota

Com as três chaves também é entregue uma pequena placa (1) com o número de identificação das chaves.



Atenção

Separe as chaves e conserve a pequena placa (1) e a chave A num local seguro.

Para além disso, é aconselhável utilizar só uma das duas chaves pretas para proceder ao arranque da moto.

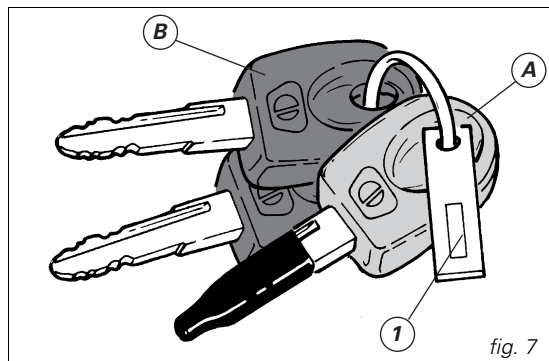


fig. 7

Code card

Juntamente com as chaves é entregue um CODE CARD (fig. 8) no qual está indicado o código electrónico (A, fig. 9) a utilizar para o caso de bloqueio do motor e, portanto, se a moto não pegar depois do **key-on**.



Atenção

O CODE CARD deve ser conservado num local seguro. É aconselhável que o utilizador tenha sempre consigo o código electrónico indicado no CODE CARD, na eventualidade de ter de desbloquear o motor utilizando o procedimento que utiliza a manete do acelerador. Portanto, este procedimento oferece ao utilizador a possibilidade de, em caso de problemas com o imobilizador, desactivar a função de “bloqueio do motor” representada pelo acendimento simultâneo da luz indicadora amarelo âmbar **EOBD** (7, fig. 4). A operação só é possível conhecendo o código electrónico (electronic code) indicado no code card.

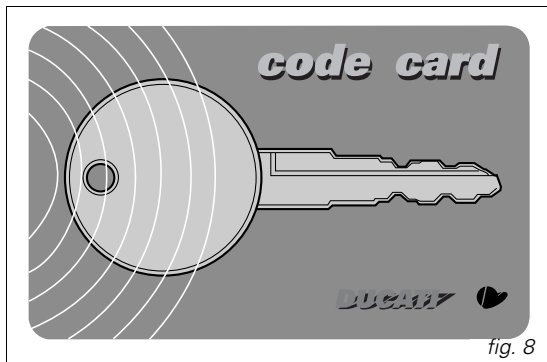


fig. 8

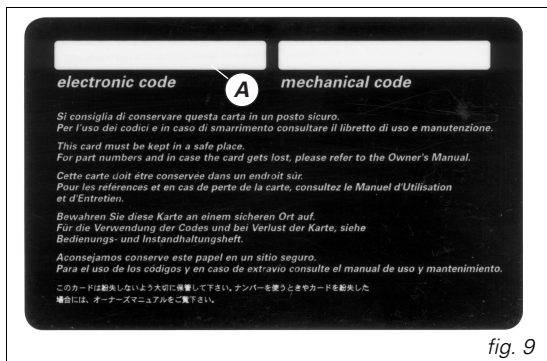


fig. 9

Procedimento de desbloqueio do imobilizador com a manete do acelerador

1) Ponha a chave na posição ON e rode totalmente a manete do acelerador, mantendo-a rodada.

A luz indicadora EOBD (7, fig. 4) apaga ao fim de um tempo preestabelecido de 8 segundos.

2) Solte a manete do acelerador assim que a luz indicadora EOBD apagar.

3) A luz indicadora EOBD começa a piscar. É agora necessário inserir o código electrónico de desbloqueio indicado no CODE CARD que lhe foi fornecido pelo concessionário na altura da entrega da moto.

4) Conte um número de sinais da luz indicadora EOBD (7, fig. 4) correspondente ao primeiro dígito do código secreto. Conduza a manete do acelerador para a posição totalmente aberta durante 2 segundos, libertando-a em seguida. Desta maneira é reconhecida a introdução de um dígito e a luz indicadora EOBD acende e permanece neste estado durante um tempo preestabelecido de 4 segundos. Repita a operação até introduzir o último dígito. Se não for feita nenhuma operação com o acelerador, a luz indicadora EOBD irá piscar 20 vezes, acendendo depois de maneira ininterrupta. O procedimento deverá ser repetido desde a alínea (1).

5) Ao libertar a manete do acelerador, se o código foi introduzido correctamente, a luz indicadora EOBD pisca para indicar que o desbloqueio foi feito. A luz indicadora regressa às condições normais (apagada) ao fim de 4 segundos.

6) Se o código NÃO foi introduzido correctamente, a luz indicadora EOBD permanece acesa e será possível repetir

as operações, recolocando a chave na posição **OFF** e recomeçando desde a alínea (1) por um número ilimitado de vezes.



Nota

Se a manete do acelerador for libertada antes do tempo preestabelecido, a luz indicadora volta a acender e será necessário recolocar a chave na posição OFF e repetir a sequência desde a alínea (1).

Funcionamento

Todas as vezes que a chave do comutador é rodada da posição ON à posição OFF, o sistema de protecção activa o bloqueio do motor. Na altura do arranque, rodando a chave da posição OFF à posição ON:

1) se o código for reconhecido, a luz indicadora (6, fig. 4), situada no quadro de instrumentos, emite um breve sinal; significa que o sistema de protecção reconheceu o código da chave e desactiva o bloqueio do motor. Pressionando o botão START (2, fig. 13), faz-se o arranque do motor;

2) se as luzes indicadoras (6, fig. 4) ou EOBD (7, fig. 4) permanecerem acesas, significa que o código não foi reconhecido. Neste caso, aconselhamos recolocar a chave na posição OFF e de novo na posição ON. Se o bloqueio persistir, tente de novo com a outra chave preta fornecida. Se ainda assim não conseguir ligar o motor, contacte a rede de assistência da DUCATI.

3) Se a luz indicadora (6, fig. 4) continuar a piscar, significa que uma sinalização do sistema do imobilizador foi apagada (por exemplo, com o procedimento de desbloqueio com a manete do acelerador). Rodando a chave para a posição OFF e de novo para a posição ON, a luz indicadora do imobilizador deve voltar ao seu funcionamento normal (ver a alínea 1).



Atenção

Pancadas violentas podem danificar os componentes electrónicos contidos na chave.

Durante o procedimento utilize sempre a mesma chave. A utilização de chaves diferentes pode impedir que o sistema reconheça o código da chave inserida.

Duplicação das chaves

Quando o cliente necessitar de chaves suplementares, deverá dirigir-se à rede de assistência DUCATI e levar consigo todas as chaves de que ainda dispõe e o CODE CARD.

A rede de assistência da DUCATI efectuará a memorização (até um número máximo de 8 chaves) de todas as chaves novas e das que já possuía.

A rede de assistência da DUCATI poderá pedir-lhe que demonstre ser proprietário da moto.

Os códigos das chaves não apresentadas durante o procedimento de memorização serão apagadas da memória, isso para garantir que as chaves eventualmente perdidas não sejam mais capazes de ligar o motor.



Nota

Em caso de transferência de propriedade da moto, é indispensável que ao novo proprietário sejam entregues todas as chaves e o CODE CARD.

Interruptor de ignição e tranca da direcção

(fig. 10)

Situa-se à frente do depósito e pode assumir quatro posições:

- A) **ON**: habilita o funcionamento das luzes e do motor;
- B) **OFF**: desabilita o funcionamento das luzes e do motor;
- C) **LOCK**: a direcção está bloqueada;
- D) **P**: farolim e tranca da direcção.



Nota

Para colocar a chave nestas duas últimas posições, é necessário empurrá-la e rodá-la. Nas posições (B), (C) e (D) a chave pode ser extraída.

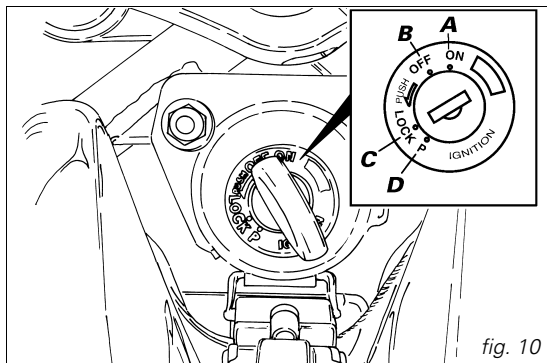


fig. 10

Comutador esquerdo (fig. 11)

1) Comutador de comando para a selecção das luzes, com duas posições:

posição  = médios acesos;

posição  = máximos acesos.

2) Botão  = piscas com três posições:

posição central = desligado;

posição  = viragem para a esquerda;

posição  = viragem para a direita.

Para desactivar os piscas, carregue na alavanca de comando assim que ela tiver regressado ao centro.

3) Botão  = buzina.

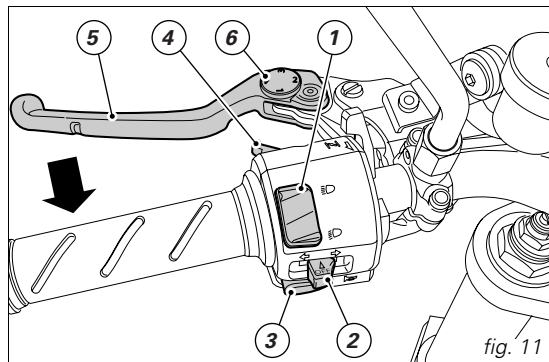
4) Botão  = sinal dos máximos.

Alavanca de comando da embraiagem (fig. 11)

A alavanca (5) que acciona a embraiagem tem uma porca (6) para regular a distância entre a alavanca e a manete no guiador.

Para efectuar a regulação, mantenha a alavanca (5) totalmente para a frente e rode a porca (6) até a colocar numa das quatro posições previstas, lembrando-se de que: a posição nº 1 corresponde à distância máxima entre a alavanca e a manete, enquanto que a posição nº 4 corresponde à distância mínima.

Quando a alavanca (5) é accionada, a transmissão do motor à caixa de velocidades e, conseqüentemente, à



roda motriz é interrompida. A sua utilização é muito importante em todas as fases de condução da moto, sobretudo nas partidas.



Importante

Uma utilização correcta deste dispositivo prolonga a vida do motor, evitando danos a todos os órgãos de transmissão.



Nota

É possível ligar o motor com o descanso aberto e com a caixa em ponto morto ou então com uma velocidade da caixa engatada, mantendo a alavanca da embraiagem accionada (neste caso, o descanso deve estar fechado).

Alavanca de comando do starter (fig. 12)

O comando do starter (7) serve para facilitar o arranque a frio do motor e aumentar o regime de rotações do ralenti depois do arranque.

Posições de utilização do comando:

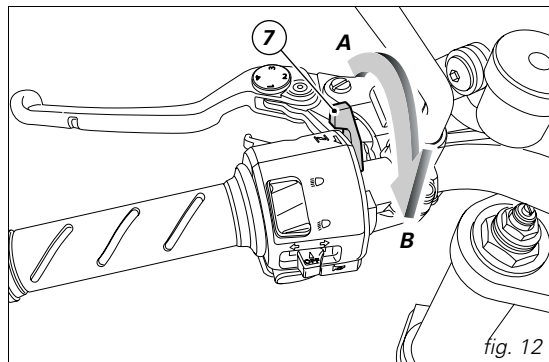
A) = comando não activado;

B) = comando totalmente activado.

A alavanca também pode assumir posições intermédias para acompanhar o aquecimento progressivo do motor (ver a pág. 36).

Importante

Não use este dispositivo se o motor estiver quente.
Não conduza com o comando do starter activado.



Comutador direito (fig. 13)

1) Interruptor de **PARAGEM DO MOTOR**, com duas posições:

posição  (**RUN**) = andamento;

posição  (**OFF**) = paragem do motor.



Atenção

Este interruptor é útil principalmente nos casos de emergência, quando é necessário desligar o motor rapidamente. Depois da paragem, recoloque o interruptor na posição  para poder proceder ao arranque da moto.



Importante

Viajar com o farol aceso, desligar o motor com o interruptor (1) e deixar a chave de ignição na posição **ON** pode descarregar a bateria porque o farol permanece aceso.

2) Botão  = arranque do motor.

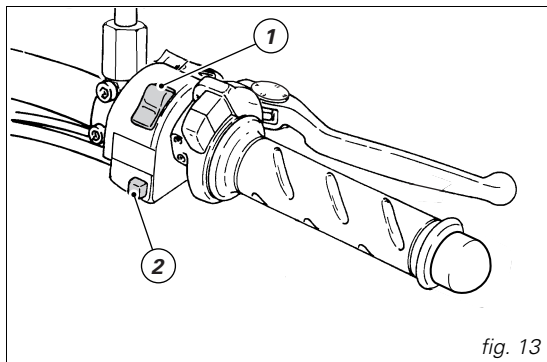


fig. 13

Manete rotativa de comando do acelerador

(fig. 14)

A manete rotativa (3), situada no lado direito do guiador, comanda a abertura das válvulas borboleta do relativo corpo. Quando é libertada, a manete regressa automaticamente à posição inicial de ralenti.

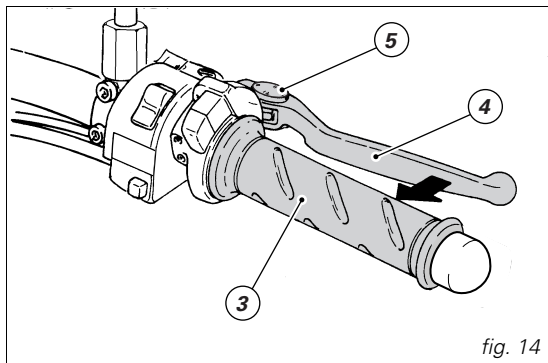


fig. 14

Alavanca de comando do travão dianteiro (fig. 14)

Puxando a alavanca (4) em direcção da manete rotativa, acciona-se o travão dianteiro. Basta um esforço mínimo da mão para accionar este dispositivo, já que o seu funcionamento é hidráulico.

A alavanca de comando tem uma porca (5) para regular a distância entre a alavanca e a manete no guiador: para a regulação da alavanca de comando do travão dianteiro, consulte o processo de regulação da alavanca de comando da embraiagem (pág. 20).



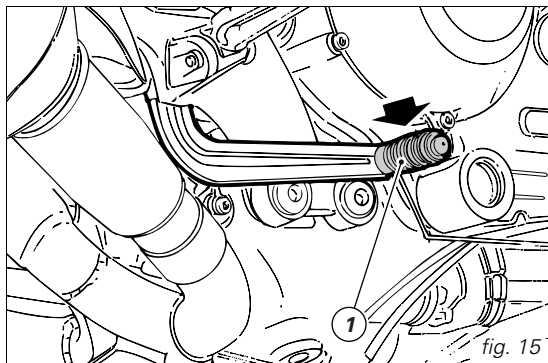
Atenção

Antes de utilizar estes comandos, leia as instruções fornecidas na pág. 38.

Pedal de comando do travão traseiro (fig. 15)

Para accionar o travão traseiro, empurre o pedal (1) para baixo com o pé.

O sistema de comando é do tipo hidráulico.



Pedal de comando da caixa de velocidades

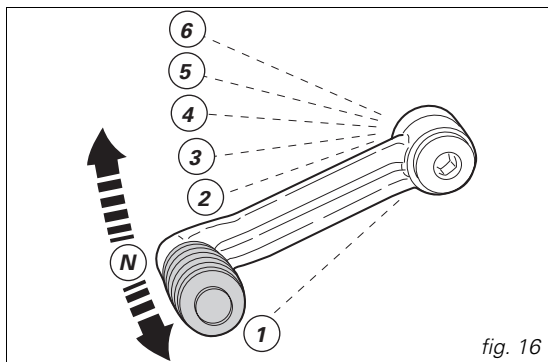
(fig. 16)

O pedal de comando da caixa de velocidades tem uma posição de repouso central **N** com regresso automático e dois movimentos:

para baixo = empurre o pedal para baixo para engatar a 1ª velocidade e para passar a uma velocidade inferior. Com esta manobra a luz indicadora **N** no painel de instrumentos apaga;

para cima = empurre o pedal para cima para engatar a 2ª velocidade e, em seguida, a 3ª, 4ª, 5ª e 6ª velocidades.

Cada deslocação do pedal corresponde a uma só mudança de velocidade.



P

Afinação da posição dos pedais de comando da caixa de velocidades e do travão traseiro

Para satisfazer as exigências de cada condutor, é possível modificar a posição dos pedais de comando da caixa de velocidades e do travão traseiro relativamente aos pontos correspondentes.

Para alterar a posição do pedal de comando da caixa, proceda conforme indicado a seguir:
segure a barra (1) e desaperte as contraporcas (2) e (3).



Nota

A porca (2) tem a rosca para a esquerda.

Rode a barra (1), aplicando uma chave de boca aberta na parte sextavada, até o pedal da caixa assumir a posição pretendida.

Aperte ambas as contraporcas contra a barra.

Para alterar a posição do pedal de comando do travão traseiro, proceda conforme indicado a seguir:

Desaperte a contraporca (4).

Rode o parafuso (5) de afinação do curso do pedal até atingir a posição pretendida.

Aperte a contraporca (4).

Accionando o pedal com a mão, verifique se a sua folga é de cerca de 1,5-2 mm antes de iniciar a acção de travagem. Se isso não acontecer, será preciso alterar o comprimento da haste de comando do cilindro mestre de acordo com as seguintes instruções:

Desaperte a contraporca (6) na haste do cilindro mestre.

Atarraxe a haste na forquilha (7) para aumentar a folga ou desatarraxe-a para diminuir a folga.

Aperte a contraporca (6) e volte a verificar a folga.

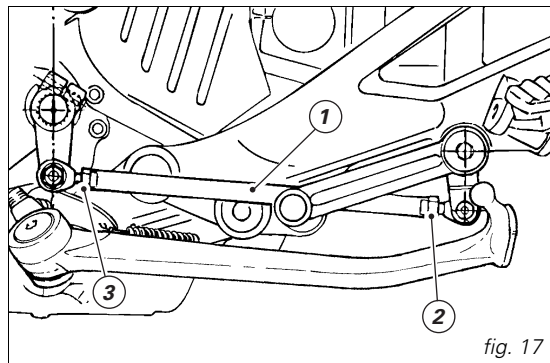


fig. 17

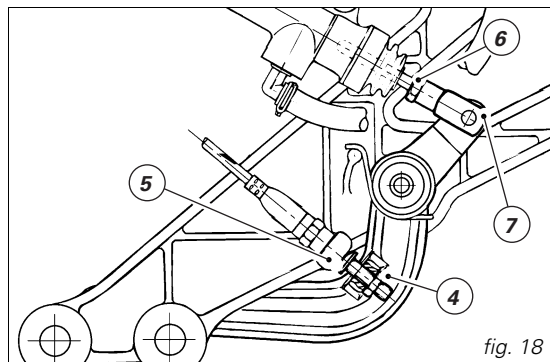


fig. 18

ELEMENTOS E DISPOSITIVOS PRINCIPAIS

Posição na moto (fig. 19)

- 1) Tampão do depósito de combustível.
- 2) Fechadura do assento.
- 3) Pino para o cabo porta-capacete.
- 4) Pega para o passageiro.
- 5) Descanso lateral.
- 6) Espelhos retrovisores.
- 7) Dispositivos de afinação do amortecedor traseiro.
- 8) Haste para a elevação do depósito.
- 9) Cobertura do assento.
- 10) Alavanca de fixação do depósito.
- 11) Catalisador
- 12) Carenagem frontal (só 1000S)
- 13) Dispositivo de afinação da forquilha dianteira (só 1000S)

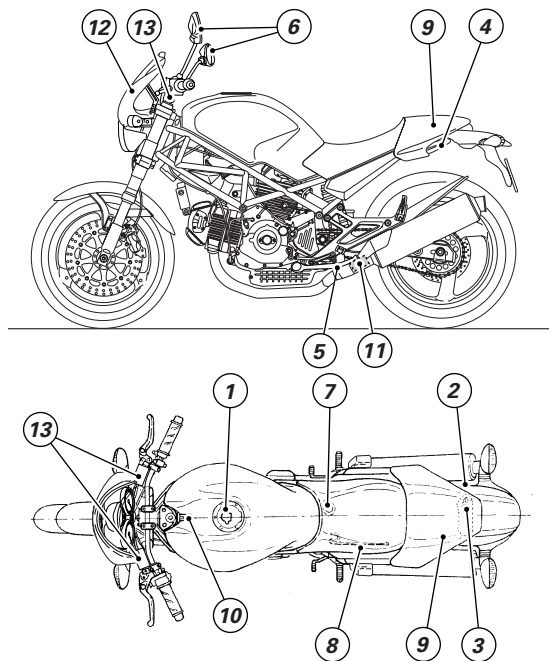


fig. 19

Tampão do depósito de combustível (fig. 20)

Abertura

Levante a pequena tampa (1) de protecção e insira a chave na fechadura. Rode a chave 1/4 de volta para a direita para destravar a fechadura.

Levante o tampão.

Fecho

Feche o tampão com a chave inserida e pressione-o na sua sede. Rode a chave para a esquerda até à posição inicial e extraia-a. Feche a pequena tampa (1) de protecção da fechadura.

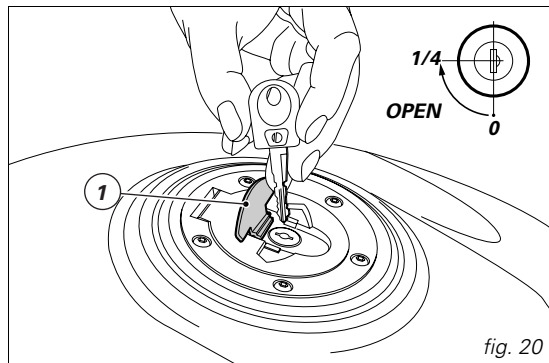


fig. 20



Nota

Só é possível fechar o tampão com a chave inserida na fechadura.



Atenção

Depois de cada abastecimento (ver a pág. 40), certifique-se de que o tampão esteja perfeitamente colocado e fechado.

Fechadura do assento e porta-capacete

Abertura

Introduza a chave na fechadura e rode-a no sentido horário para desvincular o assento do quadro. Extraia o assento das travas dianteiras puxando-o para trás.

Na parte traseira do compartimento em baixo do assento situa-se o cabo porta-capacete (1) (ver a pág. 42). Faça com que o cabo passe no capacete e introduza a extremidade do cabo no pino (2). Deixe o capacete pendurado e recoloque o assento para o fixar.

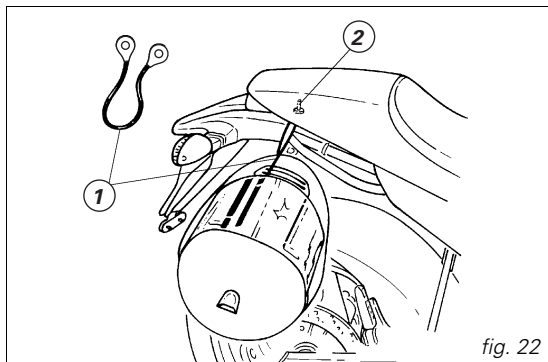
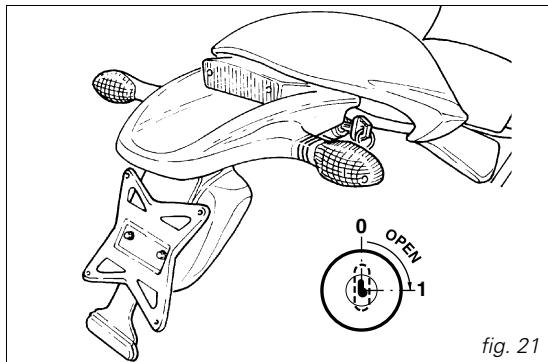


Atenção

Este dispositivo serve para proporcionar segurança ao capacete quando a moto está estacionada. Não deixe o capacete preso neste dispositivo ao viajar; poderia interferir com as operações de condução e provocar a perda de controlo do veículo.

Fecho

Certifique-se de que todos os elementos estejam correctamente dispostos e fixados no compartimento em baixo do assento. Introduza as extremidades dianteiras do fundo do assento em baixo do grampo do quadro e empurre a extremidade traseira do assento até perceber o estalido do trinco da fechadura. Certifique-se de que o assento esteja firmemente fixado no quadro e extraia a chave da fechadura.



Descanso lateral (fig. 23)

Importante

Antes de accionar o descanso lateral, certifique-se de que a superfície de apoio apresente uma consistência adequada e seja perfeitamente plana.

Terrenos moles, cascalho, asfalto amolecido pelo calor do sol, etc. podem provocar quedas da moto estacionada, com a possibilidade de graves danos nela.

Se o terreno for íngreme, estacione sempre com a roda traseira virada para o lado da descida.

Para empregar o descanso lateral, empurre o cavalete (1) com o pé (segurando a moto com ambas as mãos no guiador), acompanhando-o até ao ponto de extensão máxima. Incline a moto até apoiar o descanso no terreno.

P

Atenção

Não permaneça sentado na moto estacionada com o descanso lateral.

Para colocar o descanso na posição “repouso” (posição horizontal), incline a moto para a direita e, ao mesmo tempo, levante o cavalete (1) com o pé.



Nota

É aconselhável verificar periodicamente o funcionamento correcto do sistema de retenção (constituído por duas molas de tracção uma dentro da outra) e do sensor de segurança (2).



Nota

É possível ligar o motor com o descanso aberto e com a caixa em ponto morto ou então com uma velocidade da caixa engatada, mantendo a alavanca da embraiagem accionada (neste caso, o descanso deve estar fechado).

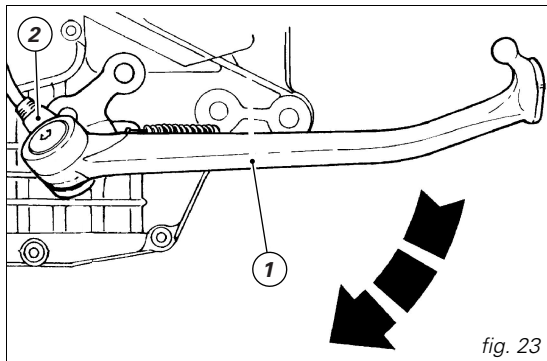


fig. 23

Reguladores de afinação do amortecedor traseiro

O amortecedor traseiro possui reguladores externos que permitem adequar a geometria da moto às condições de carga.

O regulador (1), situado no lado direito, perto do ponto de fixação inferior do amortecedor no braço oscilante, regula o travão hidráulico na fase de extensão (retorno).

Rodando o regulador (1) no sentido horário aumenta-se o travão **H**, vice-versa diminui-se **S**.

Calibração PADRÃO:

da posição totalmente fechada (sentido horário) desatarraxe o regulador (1) 18 estalidos.

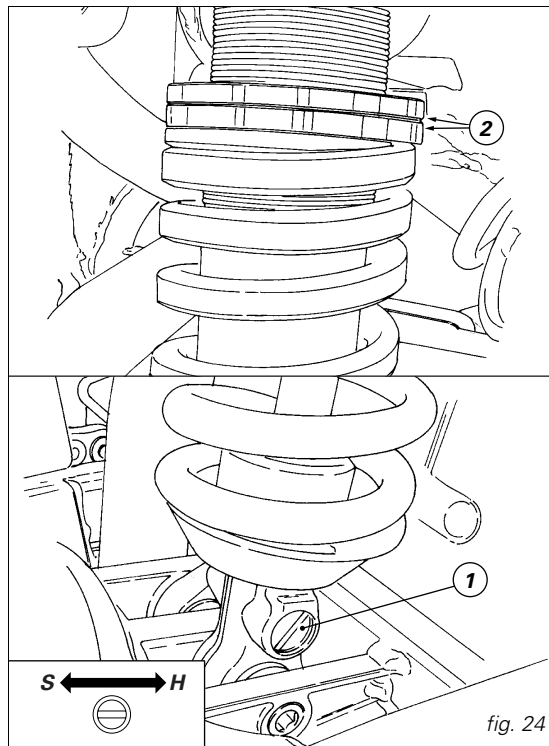
Pré-carga da mola: 25 mm.

As duas porcas (2), situadas na parte superior do amortecedor, regulam a pré-carga da mola externa.

Para modificar a pré-carga da mola, rode a porca superior. Atarraxando ou desatarraxando a porca inferior, aumenta-se ou diminui-se a pré-carga.

⚠ Atenção

Para rodar a porca de afinação da pré-carga, utilize uma chave de gancho. Tome muito cuidado para evitar o risco de ferir a mão, batendo-a violentamente contra outras partes da moto, se o dente da chave sair repentinamente do entalhe da porca durante o movimento.





Atenção

O amortecedor contém gás a alta pressão e pode provocar sérios danos se for desmontado por pessoas inexperientes.

Se quiser transportar um passageiro e bagagem, ajuste a pré-carga da mola do amortecedor traseiro ao máximo para melhorar o comportamento dinâmico da moto e evitar interferências com o terreno. Esta operação pode exigir a adaptação da afinação do travão hidráulico em extensão.

Reguladores de afinação da forquilha dianteira

A forquilha da moto 1000S pode ser regulada quer na fase de extensão (retorno), quer na de compressão das jarras. A afinação é feita por intermédio dos reguladores roscados externos:

- 1) (fig. 26) para modificar o travão hidráulico em extensão;*
- 2) (fig. 26) para modificar a pré-carga das molas internas;*
- 3) (fig. 25) para modificar o travão hidráulico em compressão.*

Rodando os parafusos (1 e 3) de afinação, poderá perceber alguns estalidos, sendo que cada um deles corresponde a uma posição de amortecimento.

Atarraxando totalmente o parafuso até à sua paragem, obterá a posição "0", que corresponde à travagem máxima. A partir desta posição, rodando o parafuso no sentido anti-horário, poderá contar os vários estalidos que corresponderão sequencialmente às posições "1", "2", etc.

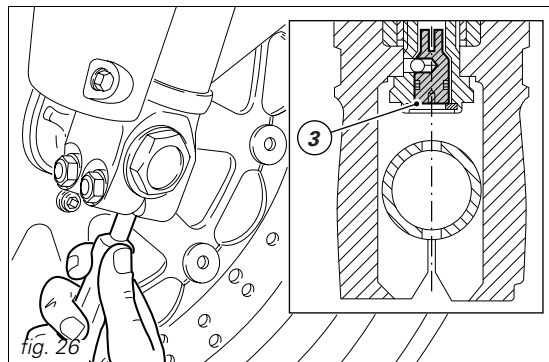
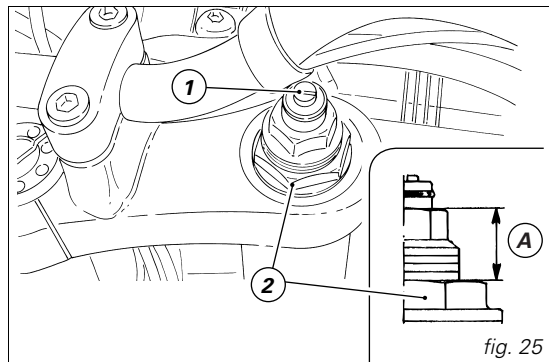
As regulações PADRÃO são as seguintes:
compressão: 6 estalidos
extensão: 6 estalidos
Pré-carga da mola (A, fig. 25): 18 mm

Intervalo de afinação:
compressão: 16 estalidos
extensão: 14 estalidos
Pré-carga da mola (A, fig. 25): 10-25 mm

Para modificar a pré-carga da mola presente no interior de cada jarra, rode o regulador com extremidade sextavada (2) com uma chave de boca de 22 mm.

 Importante

Ajuste os reguladores de ambas as jarras nas mesmas posições.



Varição da geometria da moto (fig. 27 - fig. 28 - fig. 29)

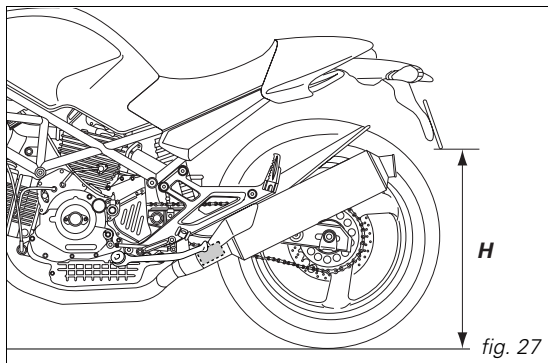
A geometria da moto representa o resultado de testes feitos pelos nossos técnicos nas mais variadas condições de utilização.

A alteração deste parâmetro representa uma operação muito delicada que, se for feita com imperícia, poderá resultar perigosa.

Antes de alterar a geometria padrão, aconselhamos medir a cota (H, fig. 27) de referência.

O condutor pode modificar a geometria da moto em função das suas exigências de condução, alterando a posição de trabalho do amortecedor.

Para alterar a distância entre as articulações esféricas (1) é preciso desapertar as contraporcas (3).



P



Nota

Lembre-se de que a porca (3) inferior tem rosca para a esquerda.

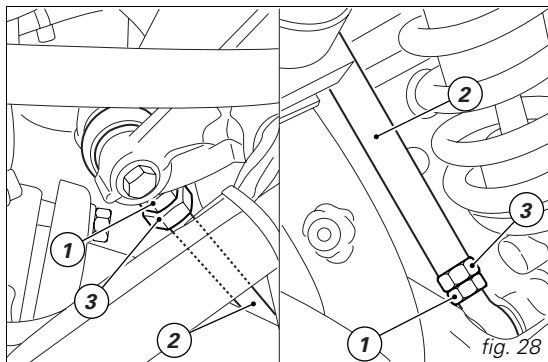
Rode o tirante (2) com uma chave aberta.

Ao terminar a afinação aperte as porcas (3) ao binário de 25 Nm.

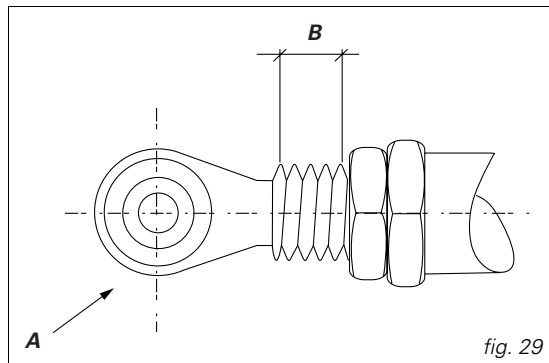


Atenção

O comprimento do tirante (2), incluído entre os eixos das articulações esféricas (1), nunca deve ultrapassar 272 mm.



A medida máxima de extensão do UNIBALL da cabeça (A) articulada é de 5 filetes, correspondente a 7,5 mm (B).



NORMAS DE USO

Precauções para o primeiro período de utilização da moto

Velocidade de rotação máxima (fig. 30)

Velocidade de rotação a respeitar no período de rodagem e durante a utilização normal:

- 1) Até 1000 km;
- 2) De 1000 a 2500 km.

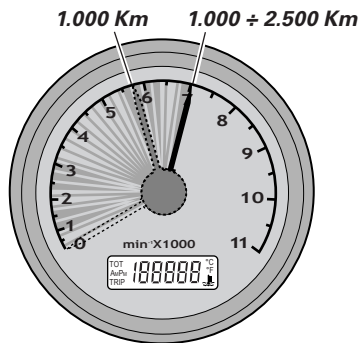


fig. 30

Até 1000 km

Durante os primeiros 1000 km de andamento, preste atenção no conta-rotações: em nenhuma circunstância deve ultrapassar as:
5.500-6.000 rpm.

Nas primeiras horas de utilização da moto, é aconselhável variar continuamente a carga e o regime de rotações do motor, mas sempre permanecendo dentro do limite indicado.

Para este efeito são extremamente adequadas as estradas cheias de curvas e também os troços de estrada em colina, onde o motor, os travões e as suspensões são submetidos a uma rodagem eficaz.

Para os primeiros 100 km accione os travões com cuidado, evitando travagens bruscas e prolongadas, isso para permitir um assentamento correcto do material de atrito das pastilhas nos discos dos travões.

Para permitir uma adaptação recíproca de todas as partes mecânicas em movimento e, nomeadamente, para não prejudicar a durabilidade de funcionamento dos órgãos principais do motor, aconselhamos a não efectuar acelerações demasiado bruscas e não manter o motor a funcionar a um número elevado de rotações, principalmente nas subidas.

Aconselhamos ainda controlar a corrente com frequência, lubrificando-a se for necessário.

De 1000 a 2500 km

Poderá pretender maiores desempenhos do motor, mas nunca deverá ultrapassar 7.500 rpm.



Importante

Durante o período de rodagem, respeite à risca o programa de manutenção e as verificações aconselhadas no livro de garantia. O não cumprimento destas normas exime a Ducati Motor Holding S.p.A. de toda e qualquer responsabilidade pelos possíveis danos no motor e na sua duração.

Respeitando as recomendações, irá favorecer uma maior duração do motor e reduzir, assim, a necessidade de revisões ou de regulações.

Controlos antes do arranque



Atenção

A não execução das inspeções antes do arranque pode provocar danos no veículo e causar lesões graves no condutor e no passageiro.

Antes de iniciar a viagem, controle os seguintes pontos:

Combustível no depósito

Controle o nível de combustível no depósito. Se necessário, faça o seu abastecimento (pág. 40).

Nível de óleo no motor

Controle o nível no cárter através do visor de inspecção. Ateste se for necessário (pág. 59).

Líquido dos travões e da embraiagem

Verifique o nível do líquido nos respectivos reservatórios (pág. 46).

Condições dos pneus

Controle a pressão e o estado de desgaste dos pneus (pág. 58).

Funcionamento dos comandos

Accione as alavancas e pedais de comando dos travões, embraiagem, acelerador, caixa de velocidades e verifique se funcionam correctamente.

Luzes e sinalizações

Verifique a integridade das lâmpadas de iluminação, de sinalização e o funcionamento da buzina. Se houver lâmpadas queimadas, providencie a sua substituição (pág. 53).

Fechaduras com chave

Controle o bloqueio do tampão do depósito e do assento.

Descanso

Verifique o funcionamento e a posição correcta do descanso lateral (pág. 28).



Atenção

Se perceber anomalias, renuncie à viagem e dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Ligação do motor



Nota

Para ligar o motor já quente, siga o procedimento descrito para "Temperatura ambiente alta".



Atenção

Antes de ligar o motor, aprenda a conhecer os comandos que deverá utilizar durante a condução.

Temperatura ambiente normal

(entre 10 °C/50 °F e 35 °C/95 °F):

1) Ponha o interruptor de ignição na posição **ON** (fig. 31). Verifique se as luzes indicadoras verde **N** e vermelha  no painel de instrumentos estão acesas.



Importante

A luz indicadora que indica a pressão do óleo deve apagar depois de alguns segundos do arranque do motor (pág. 11).



Atenção

O descanso lateral deve estar na posição de repouso (horizontal), já que um sensor de segurança inibe o arranque se esta condição não for satisfeita.



Nota

É possível ligar o motor com o descanso aberto e com a caixa em ponto morto ou então com uma velocidade da caixa engatada, mantendo a alavanca da embraiagem accionada (neste caso, o descanso deve estar fechado).

2) Coloque a alavanca de comando do starter na posição (B) (fig. 33).

3) Certifique-se de que o interruptor de paragem (1, fig. 32) esteja na posição  (RUN) e pressione, em seguida, o botão de arranque (2, fig. 32).

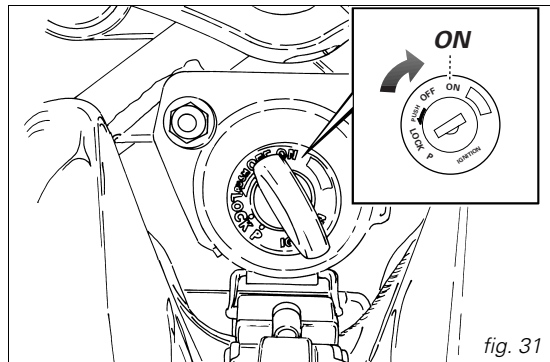


fig. 31

Este modelo está equipado com sistema de arranque servo-assistido.

Esta função permite o arranque servo-assistido do motor através da pressão e da libertação imediata do botão (2 fig. 32). A pressão do botão (2) comanda o arranque automático do motor durante um tempo máximo que varia em função da temperatura do motor.

Assim que o motor pega, o sistema inibe o accionamento do motor de arranque. Se o motor não pegar, será necessário aguardar pelo menos 2 segundos antes de voltar a pressionar o botão de arranque (2).

Deixe a moto pegar espontaneamente, sem accionar o comando do acelerador.

Nota

Se a bateria estiver descarregada, o sistema inibe automaticamente o accionamento do motor de arranque.

4) Coloque a alavanca do starter na posição vertical (A) para obter o regime de rotação do motor de cerca de 1.400-1.500 rpm.

Importante

Não deixe o motor funcionar a um número elevado de rotações enquanto estiver frio. Aguarde o aquecimento do óleo e a sua circulação em todos os pontos que necessitam de lubrificação.

5) Em seguida, enquanto o motor vai aquecendo, desloque progressivamente a alavanca do starter para a posição vertical (A). O motor em condições de regime térmico deverá manter o ralenti com o starter totalmente desactivado.

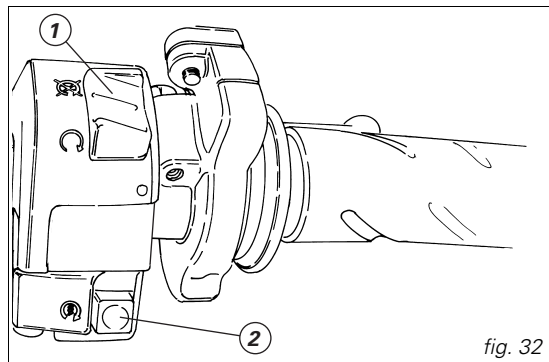


fig. 32

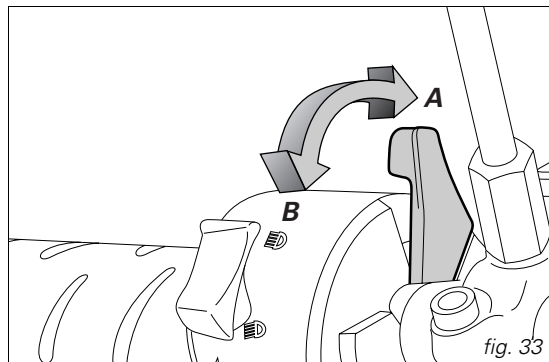


fig. 33

Temperatura ambiente alta (acima de 35 °C/95 °F):

Faça o mesmo procedimento descrito para “Temperatura ambiente normal”, mas sem utilizar o comando do starter.

Temperatura ambiente fria (abaixo de 10 °C/50 °F):

Faça o mesmo procedimento descrito para “Temperatura ambiente normal”, mas prolongando o tempo de aquecimento do motor (alínea 5) a até 5 minutos.

Arranque e movimento da moto

- 1) Desengrene a embraiagem accionando a alavanca de comando.
 - 2) Com a ponta do pé, baixe com firmeza a alavanca de selecção das velocidades para engatar a primeira.
 - 3) Acelere o motor, accionando a manete de comando do acelerador, e ao mesmo tempo liberte lentamente a alavanca da embraiagem; o veículo começa a se movimentar.
 - 4) Liberte totalmente a alavanca da embraiagem e acelere.
 - 5) Para engatar a velocidade superior, desacelere para reduzir as rotações do motor, desengrene a embraiagem, levante a alavanca de selecção das velocidades e liberte a alavanca de comando da embraiagem.
- A passagem das velocidades superiores às inferiores é feita da seguinte maneira: liberte o acelerador, desengate a embraiagem, acelere o motor por um instante para permitir a sincronização das engrenagens a engatar, engate a velocidade inferior e liberte a embraiagem. Os comandos devem ser utilizados com inteligência e no tempo certo: nas subidas, quando a moto começa a perder potência, passe imediatamente a uma velocidade inferior para evitar solicitações anormais a toda a estrutura do veículo e não só ao motor.

Importante

Evite acelerações bruscas porque podem provocar afogamentos e solavancos nos órgãos de transmissão. Evite manter a embraiagem desengatada durante a condução porque isso provoca um aquecimento e um desgaste anormal dos órgãos de atrito.

Travagem

Abrande em tempo útil, passe a uma velocidade inferior para utilizar o travão do motor e trave accionando ambos os travões. Antes da moto parar, desengate a embraiagem para evitar que o motor morra repentinamente.



Atenção

A utilização independente de um dos dois comandos do travão reduz a eficácia de travagem da moto. Não accione os comandos dos travões bruscamente e com força excessiva; poderá provocar o bloqueio das rodas com a consequente perda de controlo do veículo. Em caso de chuva ou quando se viaja sobre superfícies com pouca aderência, a acção de travagem da moto fica muito reduzida. Nestas situações, accione os comandos dos travões com muita calma e cuidado. Manobras repentinas podem provocar a perda de controlo do veículo. Quando enfrentar descidas longas e muito íngremes, utilize a capacidade de travagem do motor passando a uma velocidade inferior, accione os travões alternativamente e só por breves troços: uma utilização contínua provoca um aquecimento excessivo do material de atrito com uma drástica redução da eficácia de travagem. Os pneus cheios com uma pressão inferior à prescrita diminuem a eficiência de travagem e prejudicam a precisão de condução e a aderência nas curvas.

Paragem da moto

Abrande, passe à velocidade inferior e liberte a manete do acelerador. Reduza a velocidade até engatar a primeira e, em seguida, até chegar ao ponto morto. Trave e pare a moto. Desligue o motor pondo a chave na posição **OFF** (pág. 18).



Importante

Não deixe a chave na posição **ON** com o motor desligado para evitar danos nos componentes eléctricos.

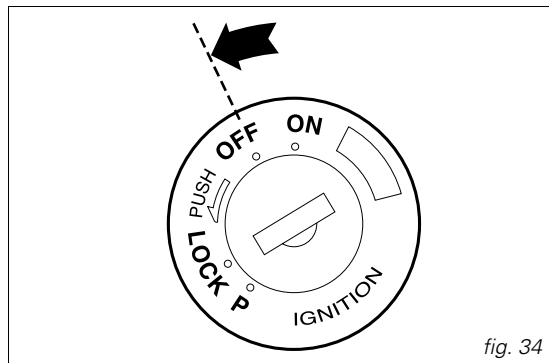


fig. 34

P

Abastecimento de combustível

Não encha o depósito excessivamente quando abastecer o veículo. O nível de combustível deve ficar abaixo do furo de introdução no poço do tampão (fig. 35).



Atenção

Empregue combustível com baixo teor de chumbo e com número de octanos, na origem, de pelo menos 95. Não deve permanecer combustível no poço do tampão.

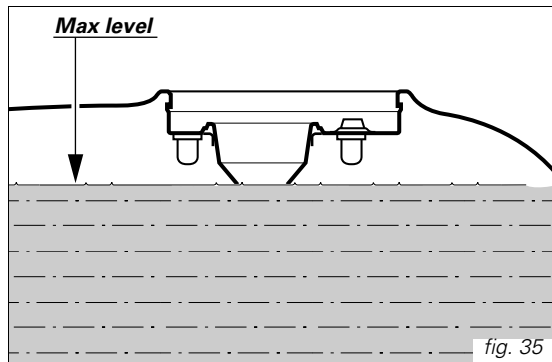


fig. 35

Estacionamento

Estacione a moto utilizando o descanso lateral (ver a pág. 28).

Vire totalmente para a esquerda e ponha a chave na posição **LOCK** para prevenir os roubos.

Se estacionar numa garagem ou noutras estruturas, preste atenção para que sejam bem ventiladas e que a moto não fique perto de fontes de calor.

Se for necessário, poderá deixar o farolim aceso rodando a chave para a posição **P**.



Importante

Não deixe a chave na posição **P** durante muito tempo porque a bateria pode descarregar. Nunca deixe a chave introduzida no contacto se a moto não estiver sob vigilância.



Atenção

O sistema de escape pode permanecer quente mesmo depois do motor ter sido desligado; tome muito cuidado para não tocar com nenhuma parte do corpo no sistema de escape e para não estacionar o veículo perto de materiais inflamáveis (incluindo a madeira, folhas etc.).



Atenção

A utilização de cadeados ou de travas que impedem o movimento da moto (por exemplo, bloqueio do disco, bloqueio da coroa etc.) é muito perigosa e pode comprometer o funcionamento da moto e a segurança do condutor e do passageiro.

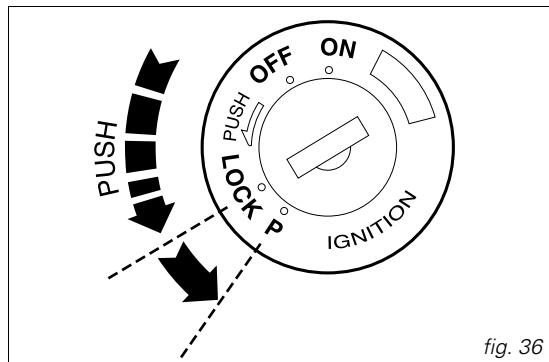


fig. 36

Acessórios fornecidos (fig. 37)

No compartimento em baixo do assento estão alojados:
um manual de uso e manutenção;
um cabo porta-capacete;
um estojo contendo as ferramentas necessárias para as operações normais de manutenção e verificação.

Para ter acesso ao compartimento, é necessário remover o assento (pág. 27) e tirar a tampa de protecção (1) desatarraxando o parafuso especial (2) com o auxílio de uma moeda.

O estojo de ferramentas (fig. 38)

Contém:

- 3) chave tubular sextavada para velas;
- 4) pino para chave de vela;
- 5) chave de parafusos dupla;
- 6) cabo porta-capacete.

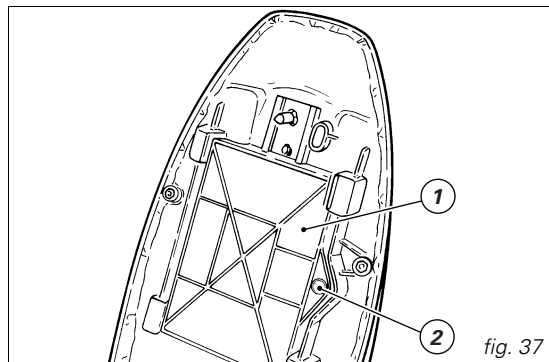


fig. 37

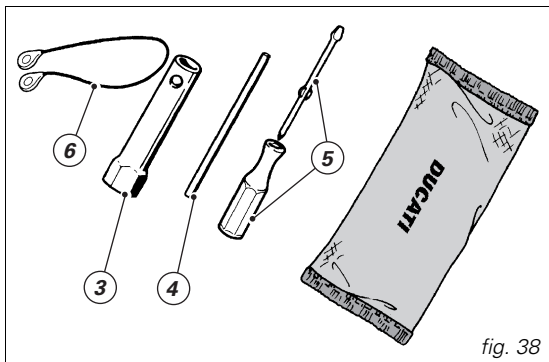


fig. 38

OPERAÇÕES PRINCIPAIS DE USO E MANUTENÇÃO

Remoção dos elementos externos (1000 S)

(fig. 39)

Para poder realizar algumas operações de manutenção ou reparação, é preciso remover algumas partes dos elementos externos da moto.



Atenção

Não fixar ou fixar de maneira errada uma das partes removidas pode provocar a separação repentina desta parte durante a condução, com a consequente perda de controlo do veículo.

Remoção da carenagem frontal

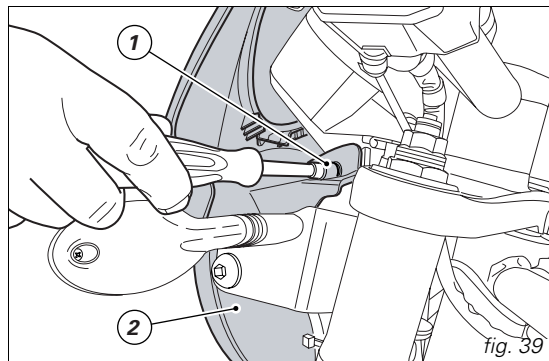
Desatarraxe e tire os dois parafusos (1) que fixam o arco de sustentação do farol.



Nota

Cuidado para não perder as porcas de fixação dos parafusos (1) situadas na parte interna da carenagem frontal.

Remova a carenagem frontal (2).



Elevação do depósito de combustível (fig. 40)



Atenção

Para evitar que o combustível saia pelo respiro do tampão de combustível, a quantidade dele contida no depósito deve ser menor do que 5 litros.

Remova o assento (pág. 27) e levante o gancho (1).
Levante o depósito e solte a haste de serviço (2, fig. 41) da sua sede situada embaixo do assento.
Apoie o depósito na haste de serviço.
Para montá-lo novamente, faça as operações descritas na ordem inversa.



Atenção

Quando baixar o depósito, preste atenção para que as tubagens fiquem colocadas na posição correcta e não sejam esmagadas.

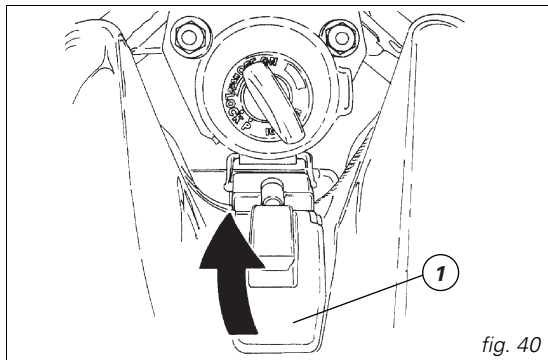


fig. 40

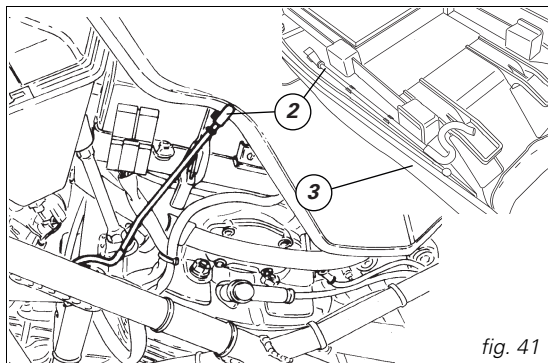


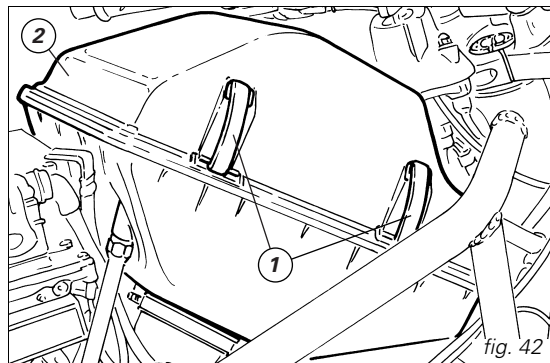
fig. 41

Substituição do filtro de ar (fig. 42)

O filtro de ar deve ser substituído nos intervalos prescritos na tabela de manutenção periódica reproduzida no Livro de Garantia. Para ter acesso à caixa do filtro, eleve o depósito de combustível (pág. 44).

Para remover o filtro, solte as linguetas (1) que fixam a tampa em ambos os lados da caixa do filtro e remova a tampa (2).

Remova o cartucho do filtro (3, fig. 43) e substitua-o.



Importante

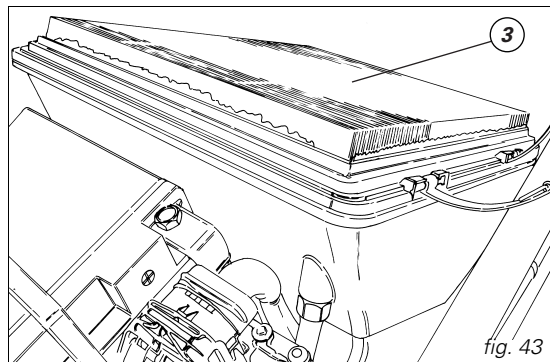
Um filtro sujo reduz a entrada do ar aumentando o consumo de combustível, reduzindo a potência do motor e provocando incrustações nas velas.

Não use a moto sem filtro; as impurezas presentes no ar poderiam entrar no motor e provocar danos nele.

Reinstale o filtro correctamente, conforme indicado na figura, na sede da caixa do filtro e recoloque todos os elementos que foram removidos.

Importante

Se conduzir o veículo em estradas com muita poeira ou húmidas, substitua o filtro com mais frequência relativamente à prescrita na tabela de manutenção periódica reproduzida no Livro de Garantia.



Controlo do nível do fluido dos travões e da embraiagem (fig. 44)

O nível não deve descer abaixo da marca de **MIN** presente nos respectivos reservatórios.

Um nível insuficiente facilita a entrada de ar no circuito, tornando o sistema ineficiente.

Para atestar ou substituir o fluido nos intervalos prescritos na tabela de manutenção periódica, indicada no Livro de Garantia, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.



Importante

De 4 em 4 anos é aconselhável substituir todas as tubagens dos sistemas.

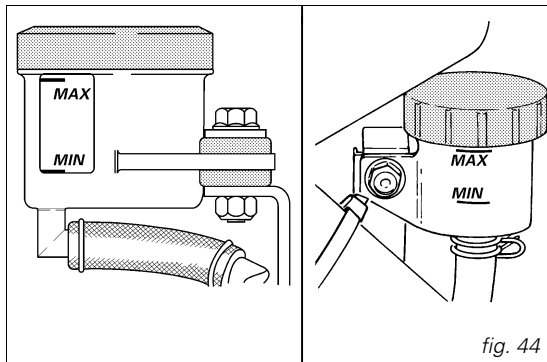
Sistema da embraiagem

Se a folga da alavanca de comando for excessiva e a moto saltar ou parar quando a velocidade for engatada, significa que há ar no sistema. Dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para solicitar a verificação do sistema e para providenciar a purga do circuito.



Atenção

O nível do líquido da embraiagem tende a aumentar no reservatório com o consumo do material de atrito dos discos da embraiagem: não ultrapasse o valor prescrito (3 mm acima do nível mínimo).



Sistema dos travões

Se perceber uma folga excessiva na alavanca ou no pedal do travão, não obstante as pastilhas do travão estejam em boas condições, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para solicitar uma verificação do sistema e providenciar a purga do circuito.

⚠ Atenção

O fluido dos travões e da embraiagem é nocivo para as partes pintadas e de plástico, pelo que deverá evitar que entre em contacto com elas.

O óleo hidráulico é corrosivo e pode provocar danos e lesões.

Não misture óleos de qualidades diferentes.

Verifique a estanqueidade perfeita dos vedantes.

Verificação do desgaste das pastilhas do travão (fig. 45)

Travão dianteiro

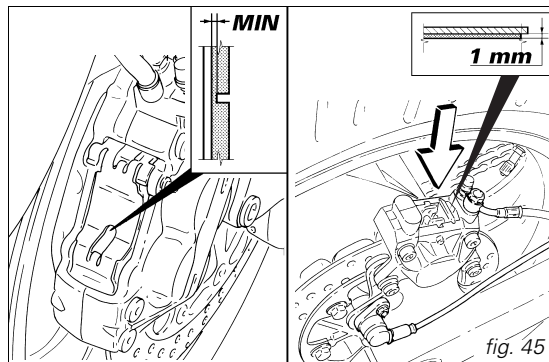
Para facilitar o controlo das pastilhas dos travões, sem ter de as remover da pinça, cada uma delas apresenta um indicador de consumo. Numa pastilha em boas condições devem estar bem visíveis as estrias feitas no material de atrito.

Travão traseiro

Em cada pastilha a espessura do material de atrito deve ser de pelo menos 1 mm.

● Importante

Para a substituição das pastilhas do travão, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.



Lubrificação das articulações

Periodicamente, é necessário controlar as condições das bainhas externas dos cabos de comando do acelerador e do cabo de comando do starter. Não devem apresentar partes amassadas nem rachaduras no revestimento plástico externo. Verifique a fluidez de movimento do cabo interno accionando o comando. Se perceber a presença de atritos ou dificuldades de movimento, solicite a sua substituição a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Para evitar estes problemas, lubrifique periodicamente a extremidade dos cabos de cada transmissão flexível com massa lubrificante SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Para a transmissão do acelerador, aconselhamos abrir o comando, desatarraxando os dois parafusos de fixação (1, fig. 46) e depois lubrificar a extremidade do cabo e a polia.

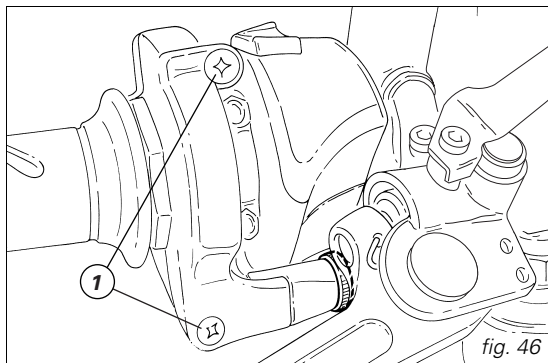


fig. 46

P



Atenção

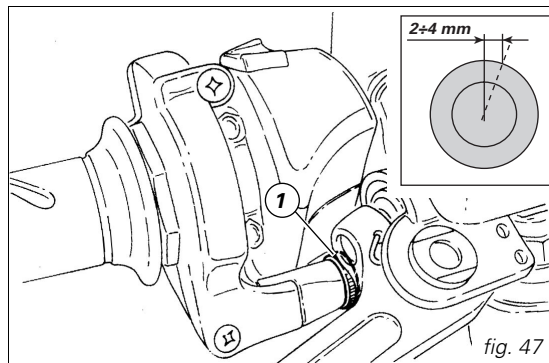
Feche o comando com muita atenção, colocando o cabo na polia.

Recoloque a tampa e aperte os parafusos (1) ao binário de 1,8 Nm.

Para garantir o melhor funcionamento da articulação do descanso lateral é necessário, depois de ter eliminado todos os traços de sujidade, lubrificar todos os pontos sujeitos a atrito com massa lubrificante SHELL Alvania R3.

Afinação do cabo de comando do acelerador

A manete de comando do acelerador, em todas as posições de viragem, deve apresentar uma excursão livre, medida na periferia da manete, de 2-4 mm. Se for necessário, afine a folga servindo-se do regulador próprio (1, fig. 47) situado no comando.



Carga da bateria (fig. 48)

Para recarregar a bateria é aconselhável removê-la da moto.

Desligue primeiro o terminal negativo (-) preto e depois o positivo (+) vermelho.

Solte as travas (1) e remova a bateria.

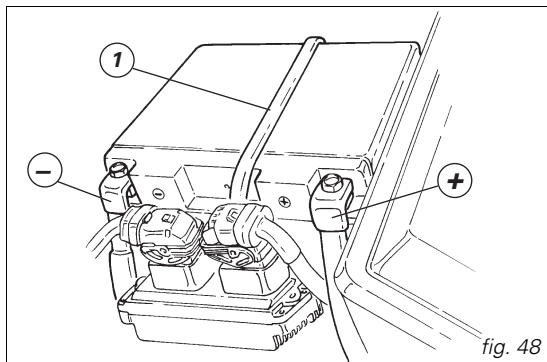


Atenção

A bateria produz gases explosivos: mantenha-a afastada de fontes de calor.

Faça a carga da bateria num local bem ventilado.

Ligue os condutores do carregador de bateria aos respectivos terminais: vermelho ao positivo (+), preto ao negativo (-).



P



Importante

Ligue a bateria ao carregador antes de o activar, para evitar a formação de faúlhas perto dos terminais da bateria, que poderiam incendiar os gases contidos nas células.

Ligue sempre primeiro o terminal positivo (vermelho).



Atenção

Mantenha a bateria fora do alcance das crianças.

Carregue a bateria com 1 A durante 5-10 horas.

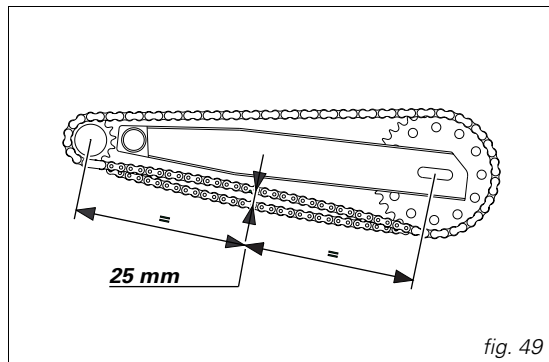
Tensão da corrente de transmissão

Faça rodar lentamente a roda traseira para identificar a posição na qual a corrente fica mais esticada.

Com a moto apoiada no descanso lateral, empurre a corrente com um dedo para cima, na posição correspondente ao centro do braço oscilante. O ramo inferior da corrente deve apresentar uma excursão (fig. 49):

de 25 mm.

Para ajustar a tensão, desaperte a porca (1, fig. 50) do veio da roda, atarraxe da mesma quantidade no sentido horário o parafuso (2) em ambos os lados do braço oscilante para aumentar a tensão ou desatarraxe para diminuí-la. Neste último caso é necessário empurrar a roda para a frente.



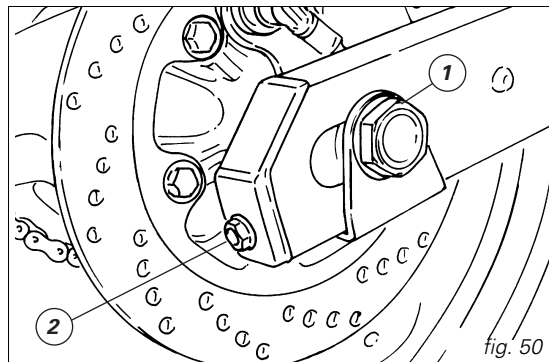
Importante

Uma corrente não esticada correctamente provoca um desgaste rápido dos órgãos da transmissão.

Verifique a correspondência, em ambos os lados do braço oscilante, das marcas de posicionamento; deste modo, ficará garantido o alinhamento perfeito da roda.

Lubrifique a rosca da porca (1) do veio da roda com SHELL Retinax HDX2 e aperte-a ao binário de 72 Nm.

Lubrifique com SHELL Alvania R3 a rosca dos parafusos (2) de afinação e aperte-os ao binário de 8 Nm.



Lubrificação da corrente de transmissão

Este tipo de corrente possui anéis o-ring para proteger os elementos de deslizamento dos agentes externos e manter a lubrificação durante mais tempo.

Para não danificar estes vedantes durante a limpeza, utilize solventes específicos e não faça uma lavagem muito violenta com máquinas de lavar à pressão ou com vapor. Seque a corrente com ar comprimido ou com material absorvente e lubrifique todos os elementos dela com SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.



Importante

A utilização de lubrificantes não específicos pode provocar danos na corrente, na coroa e no pinhão do motor.

Substituição das lâmpadas das luzes

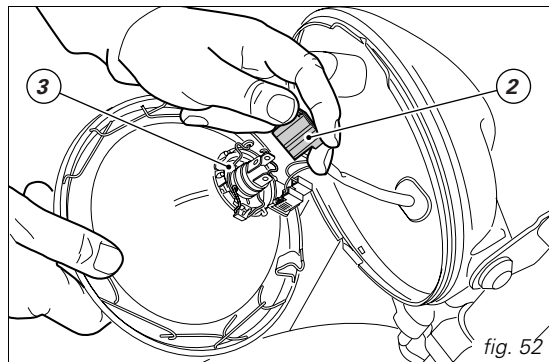
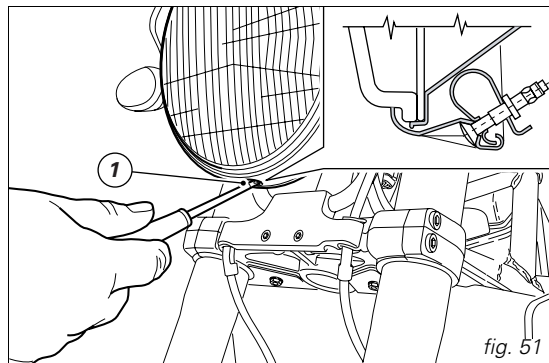
Antes de proceder à substituição de uma lâmpada queimada, certifique-se de que a sobressalente tenha valores de tensão e potência iguais aos especificados no parágrafo "Sistema Eléctrico" na pág. 71.

Farol dianteiro (fig. 51 e fig. 52)

Para facilitar a manutenção do farol dianteiro no modelo 1000S, aconselhamos remover a carenagem frontal conforme indicado no parágrafo "Remoção da carenagem frontal" na pág. 44.

Para ter acesso às lâmpadas do farol, desatarraxe o parafuso inferior (1) que fixa o grupo moldura/farol no corpo.

Desligue o conector (2, fig. 52) da lâmpada do farol. Solte a mola (3, fig. 52) de retenção da lâmpada e remova-a do suporte.



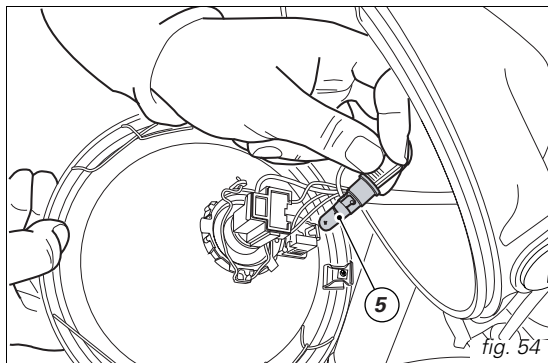
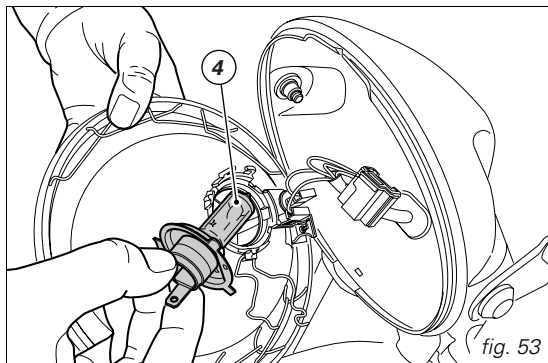
Substitua a lâmpada (4, fig. 53).



Nota

A parte transparente da lâmpada nova não deve ser tocada com as mãos porque isso provocaria o escurecimento dela, com a redução da sua luminosidade. Introduza as linguetas da base da lâmpada nas sedes correspondentes para obter a orientação exacta; prenda a extremidade da mola (3, fig. 52) nos suportes do corpo do farol. Volte a ligar os cabos.

Para substituir a lâmpada do farolim, desligue o conector. A lâmpada (5, fig. 54) é inserida mediante encaixe; para a extrair é preciso pressioná-la e rodá-la no sentido anti-horário. Substitua a lâmpada e introduza-a pressionando e rodando-a no sentido horário até ela travar na sua sede. Recoloque o conector e fixe o conjunto moldura/farol.



Piscas (fig. 55)

Desatarraxe o parafuso (1) e separe a cobertura (2) do suporte do pisca-pisca.

A lâmpada é inserida mediante encaixe; para a extrair é preciso pressioná-la e rodá-la no sentido anti-horário.

Substitua a lâmpada e introduza-a pressionando e rodando no sentido horário até ela ficar travada na sua sede.

Reinstale a cobertura introduzindo o pequeno dente (A) na abertura correspondente no suporte do pisca-pisca.

Atarraxe o parafuso (1).

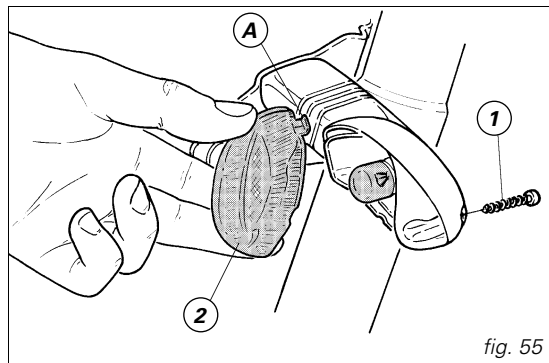


fig. 55

Luz de travagem (fig. 56)

Para substituir a lâmpada da luz de travagem e do farolim, é preciso desatarraxar os dois parafusos (1) que fixam a parte transparente (2) e removê-la. A lâmpada é inserida mediante encaixe; para a extrair é preciso pressioná-la e rodá-la no sentido anti-horário. Substitua a lâmpada e introduza-a pressionando e rodando no sentido horário até ela ficar travada na sua sede. Reinstale a parte transparente.

Luz da matrícula (fig. 56)

Para ter acesso à lâmpada da luz da matrícula (3), extraia o casquilho do interior e, em seguida, tire a lâmpada e substitua-a.

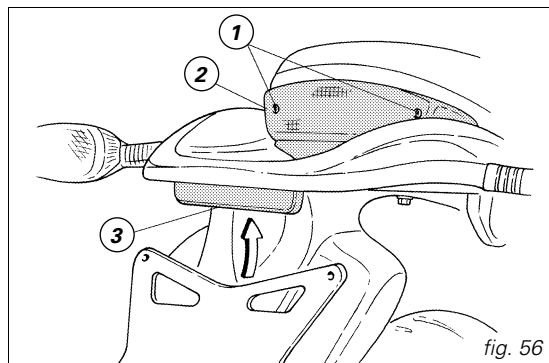


fig. 56

Orientação do farol (fig. 57)

Verifique se a orientação do farol é correcta pondo a moto, com os pneus cheios à pressão correcta e com uma pessoa sentada no assento, perfeitamente perpendicular com o seu eixo longitudinal à frente de uma parede ou de um ecrã, a 10 metros de distância dela. Trace uma linha horizontal correspondente à altura do centro do farol e uma vertical alinhada com o eixo longitudinal da moto.

Faça o controlo de preferência na sombra.

Ligue os médios:

o limite superior de demarcação entre a zona escura e a zona iluminada deve ficar a uma altura não superior a $\frac{9}{10}$ da altura do centro do farol em relação ao chão.

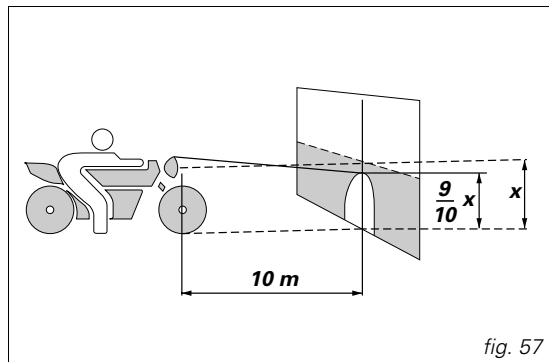


fig. 57



Nota

O procedimento descrito é o estabelecido pelas "Normas Italianas" para o que se refere à altura máxima do feixe luminoso.

Adapte o procedimento às normas em vigor no país onde a moto é utilizada.

A correcção da orientação vertical do farol efectua-se por intermédio dos parafusos (1, fig. 58) que o fixam nos suportes laterais.

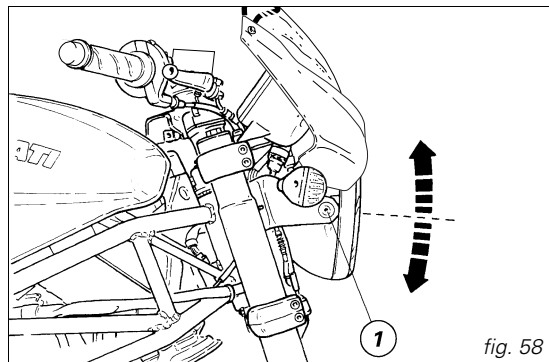


fig. 58

Pneus

Pressão do pneu dianteiro:

2,1 Bar - 2,3 kg/cm²

Pressão do pneu traseiro:

2,2 Bar - 2,4 kg/cm²

A pressão dos pneus é sujeita a variações causadas pela temperatura exterior e pela altitude; controle a pressão e ajuste o seu valor sempre que conduzir em zonas com amplas excursões térmicas ou em altitudes elevadas.



Importante

A pressão dos pneus deve ser controlada e regulada com o “pneu frio”.

Para salvaguardar a geometria da jante dianteira, se percorrer estradas muito irregulares, aumente a pressão no pneu em 0,2-0,3 Bar.

Reparação ou substituição dos pneus

Os pneus sem câmara de ar empregam muito tempo para esvaziar na presença de pequenos furos porque apresentam um certo grau de auto-vedação. Se um pneu estiver levemente desinsuflado, verifique com atenção se ele não apresenta perdas de ar.



Atenção

Substitua o pneu se estiver furado.

Substitua os pneus utilizando a marca e tipo de primeiro equipamento.

Certifique-se de ter atarraxado as tampas de protecção das válvulas para evitar perdas de pressão durante a condução. Nunca use um pneu com câmara de ar; o não cumprimento desta norma pode provocar o rebentamento repentino do pneu, com graves consequências para o condutor e passageiro.

Após a substituição de um pneu, é necessário proceder à equilibragem da roda.



Importante

Não remova nem mude de lugar os pesos utilizados para a equilibragem das rodas.



Nota

Para a substituição dos pneus dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada para ter a garantia da desmontagem e montagem correctas das rodas.



Espessura mínima da banda de rodagem

Meça a espessura mínima (S, fig. 59) da banda de rodagem no ponto de consumo máximo: não deve ser inferior a 2 mm e, de qualquer maneira, não inferior ao prescrito pela legislação local.



Importante

Controle periodicamente os pneus para localizar possíveis rachaduras ou cortes, principalmente nas paredes laterais, partes inchadas ou manchas extensas e evidentes que indicam danos internos; substitua-os em caso de danos graves.

Tire da banda de rodagem as pedras ou outros corpos estranhos que ficaram presos entre os relevos do pneu.

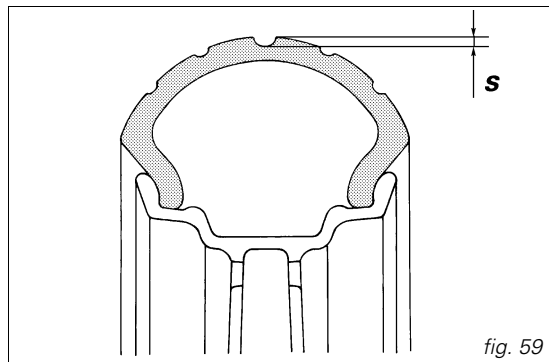


fig. 59

Controlo do nível de óleo do motor (fig. 60)

O nível de óleo no motor pode ser controlado através do visor de inspecção (1) situado na tampa da embraiagem. Controle o nível com a moto na posição perfeitamente vertical e com o motor quente; aguarde alguns minutos depois de desligar o motor para permitir que o nível se estabilize.

O nível deve ficar entre as marcas presentes no próprio visor de inspecção. Se o nível for baixo, será preciso atestá-lo com óleo para motor SHELL Advance Ultra 4. Remova o tampão de enchimento (2) e acrescente óleo até atingir o nível estabelecido. Reinstale o tampão.

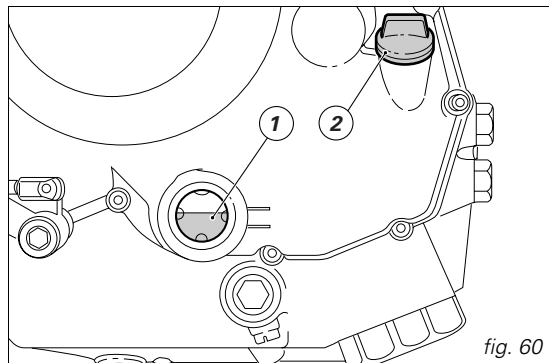


fig. 60

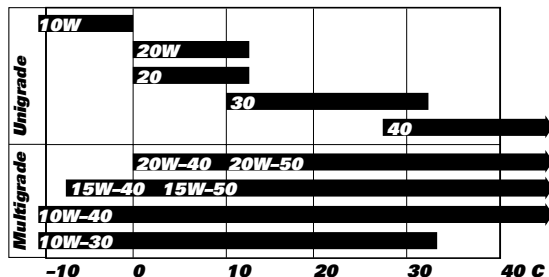
Importante

Para a substituição do óleo do motor e dos filtros de óleo nos intervalos prescritos na tabela de manutenção periódica, indicada no Livro de Garantia, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Viscosidade

SAE 10W-40

As outras viscosidades indicadas na tabela podem ser empregadas se a temperatura média da zona onde a moto é utilizada se encontrar nos limites da gama indicada.



Limpeza e substituição das velas (fig. 61)

As velas representam um elemento muito importante do motor e devem ser controladas periodicamente.

Esta operação é relativamente fácil e permite verificar o bom estado de funcionamento do motor.

Extraia os cachimbos das velas e tire-as da cabeça utilizando a chave fornecida com o veículo.

Verifique a cor do isolante cerâmico do eléctrodo central: uma coloração uniforme castanho claro indica um bom funcionamento do motor.

Se a vela apresentar cores diferentes ou incrustações escuras, substitua-a e comunique o facto a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada.

Controle também as condições do eléctrodo central; se estiver desgastado ou apresentar um aspecto vítreo, substitua a vela.

Controle a distância entre os eléctrodos. Deve ser de: 0,6-0,7 mm.

Importante

Caso seja necessário fazer uma afinação, preste atenção em dobrar o eléctrodo lateral. Uma distância maior ou menor, além de diminuir os desempenhos, pode causar dificuldades de arranque ou problemas de funcionamento no ralenti.

Limpe muito bem o eléctrodo e o isolante com uma escova metálica e verifique o estado do vedante.

Limpe bem a sede da vela na cabeça e tome cuidado para não deixar cair corpos estranhos no interior da câmara de explosão.

Recoloque a vela na cabeça atarraxando-a até ao fim da rosca. Aperte ao binário de 20 Nm.

Se não tiver à disposição uma chave dinamométrica, após o aperto com a mão, rode mais 1/2 volta com a chave fornecida.

Importante

Não use velas com grau térmico inadequado ou com rosca de comprimento diferente.

A vela deve ser apertada correctamente.

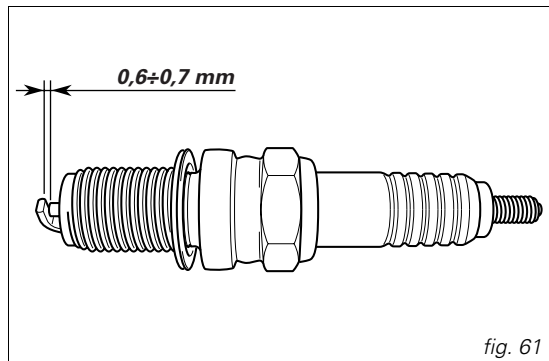


fig. 61

Limpeza geral

Para manter o brilho original das superfícies metálicas e das pintadas com o passar do tempo, a moto deve ser lavada e limpa em função da sua utilização e das condições das estradas que são percorridas. Para esta finalidade, utilize produtos específicos, possivelmente biodegradáveis, evitando detergentes ou solventes muito agressivos.



Importante

Não lave a moto imediatamente depois da sua utilização para evitar a formação de manchas de produto causadas pela evaporação da água nas superfícies ainda quentes.

Não vire jactos de água quente ou pressurizada em direcção da moto.

A utilização de máquinas de lavar à pressão pode provocar gripagens ou graves anomalias em forquilhas, cubos de roda, sistema eléctrico, juntas de vedação da forquilha, tomadas de ar e silenciadores de escape, com a consequente perda dos requisitos de segurança do veículo.

Se algumas partes do motor estiverem muito sujas ou engorduradas, utilize um desengordurante para a sua limpeza, evitando que ele entre em contacto com os órgãos da transmissão (corrente, pinhão, coroa, etc.). Lave a moto com água morna e seque todas as superfícies com um pano de camurça.



Atenção

Algumas vezes pode acontecer que os travões não respondam depois de uma lavagem da moto. Não lubrifique com óleo ou com massa os discos do travão porque isso acabaria com a eficácia de travagem da moto. Limpe os discos com um solvente não gorduroso.

Longo período de inatividade

Se a moto não for utilizada por muito tempo, é aconselhável realizar as seguintes operações:

limpeza geral;

esvazie o depósito de combustível removendo o tampão de descarga com o vedante;

introduza pelas sedes das velas um pouco de óleo para motor nos cilindros e faça rodar o motor com as mãos algumas voltas para distribuir uma fina camada protectora nas paredes internas;

utilize o descanso de serviço para sustentar a moto; desligue e remova a bateria. Se a moto permaneceu parada por um período superior a um mês, controle e recarregue a bateria se for necessário.

Cubra a moto com uma lona que não danifique a pintura e não retenha a condensação.

A lona de cobertura está disponível na Ducati Performance.

Avisos importantes

Nalguns países (França, Alemanha, Grã Bretanha, Suíça, etc.) a legislação local exige o cumprimento de normas anti-poluição e anti-ruído.

Faça as eventuais inspecções periódicas previstas e substitua as peças necessárias por sobressalentes específicas genuínas Ducati e em conformidade com as normas dos vários países.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Dimensões (mm) (fig. 62)

Pesos

A seco:

180 kg

A plena carga:

390 kg



Atenção

O não cumprimento dos limites de carga pode ter uma influência negativa na manobrabilidade e no rendimento da sua moto e poderia provocar a perda de controlo do veículo.

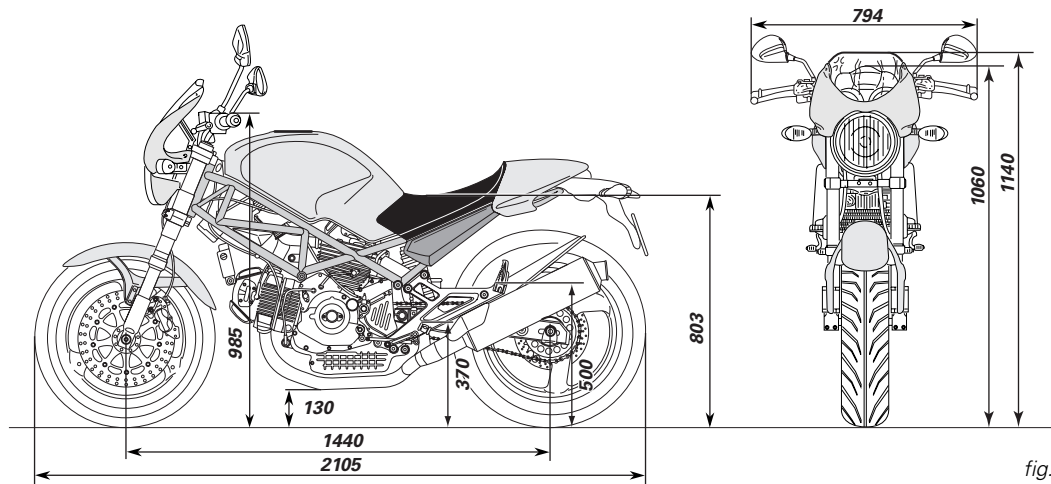


fig. 62

Abastecimentos	Tipo	dm³ (litros)
<i>Depósito de combustível, incluindo uma reserva de 3,5 dm³ (litros), 3 dm³ no depósito rotativo</i>	<i>Gasolina verde com um número de octanos na origem de pelo menos 95</i>	15
<i>Cárter do motor e filtro</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	3,9
<i>Circuito dos travões diant./tras. e embraiagem</i>	<i>SHELL Advance Brake DOT 4</i>	—
<i>Protector para contactos eléctricos</i>	<i>SHELL Advance Contact Cleaner</i>	—
<i>Forquilha dianteira</i>	<i>SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA</i>	0,465 (por jarra)

P



Importante

Não se admite o uso de aditivos no combustível nem nos lubrificantes.

Motor

Bicilíndrico de 4 tempos em "L" longitudinal de 90°.
Diâmetro interior mm:

94

Curso mm:

71,5

Cilindrada total cm³:

992

Relação de compressão $\pm 0,5:1$:

10,1

Potência máx. à cambota (95/1/CE):

69,4 kW - 94 CV a 8.000 rpm

Binário máximo à cambota (95/1/CE):

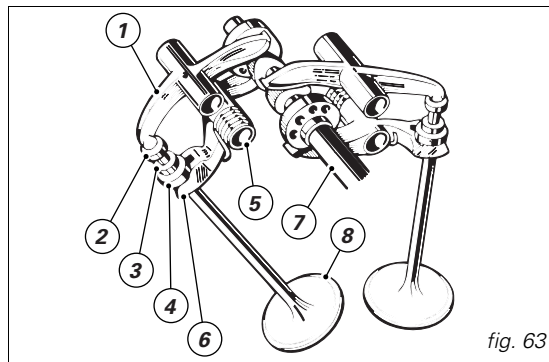
84 Nm - 8,5 Kgm a 6.000 rpm

Distribuição

Desmodrômica com duas válvulas por cilindro comandadas por quatro balanceiros (dois de abertura e dois de fecho) e por uma árvore de cames na cabeça. É comandada pela cambota através de engrenagens cilíndricas, polias e correias dentadas.

Esquema da distribuição desmodrômica (fig. 63)

- 1) Balanceiro de abertura (ou superior);
- 2) regulador do balanceiro superior;
- 3) semi-anéis;
- 4) regulador do balanceiro de fecho (ou inferior);
- 5) mola de regresso do balanceiro inferior;
- 6) balanceiro de fecho (ou inferior);
- 7) árvore de cames;
- 8) válvula.



Desempenhos

Os valores máximos em cada velocidade só podem ser obtidos respeitando à risca as normas de rodagem prescritas e realizando periodicamente as operações de manutenção estabelecidas.



Importante

O não cumprimento destas normas exonera a Ducati Motor Holding S.p.A. de toda e qualquer responsabilidade pelos possíveis danos no motor e na sua duração.

Velas de ignição

Marca:

CHAMPION

Tipo:

RA 6 HC.

Marca:

NGK

Tipo:

DCPR8E.

Alimentação

Injecção electrónica indirecta MARELLI.

Diâmetro do corpo de borboletas:

45 mm.

Injectores por cilindro: 1

Furos para injectores: 1

Alimentação de gasolina: 95-98 RON.

Travões

Dianteiro

Tipo:

de disco perfurado.

2 discos

Material da pista de travagem:

aço.

Material da campânula:

aço.

Diâmetro do disco:

320 mm.

Comando hidráulico mediante alavanca no lado direito do guiador.

Superfície de travagem, cm²:

2x44

Pinças do travão de êmbolos diferenciados.

Marca e tipo:

BREMBO 30/34-4 êmbolos.

Material de atrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo de cilindro mestre:

PSC 16.

Traseiro

Tipo:

de disco perfurado, em aço.

Diâmetro do disco:

245 mm.

Comando hidráulico mediante pedal no lado direito.

Superfície de travagem:

25 cm²

Pinça do travão:

Ø cilindro 32 mm.

Marca e tipo:

BREMBO P 32.

Material de atrito:

FERIT I/D 450 FF.

Tipo de cilindro mestre:

PS 11C.



Atenção

O líquido empregado no sistema de travagem é corrosivo. Em caso de contacto acidental com os olhos ou com a pele, lavar a zona afectada abundantemente com água a correr.

P

Transmissão

Embraiagem:

multidisco

a seco;

comandada por alavanca no lado esquerdo do guidador.

Transmissão entre o motor e o eixo primário da caixa por engrenagens de dentes rectos.

Relação pinhão do motor/correa da embraiagem:

32/59

Caixa de velocidades com:

6 velocidades;

com engrenagens sempre engrenadas, pedal de comando à esquerda.

Relação pinhão de saída da caixa de velocidades/correa traseira:

15/39

Relações totais:

1ª 15/37

2ª 17/30

3ª 20/27

4ª 22/24

5ª 24/23

6ª 28/24

Transmissão entre a caixa e a roda traseira por intermédio de uma corrente:

Marca:

RK

Tipo:

525 GXW

Dimensões:

5/8 x 1/4"

nº de elos:

100



Importante

As relações indicadas são as homologadas e não podem ser alteradas.

Se quiser adaptar a moto para percursos especiais ou competições desportivas, a Ducati Motor Holding S.p.A. estará à sua completa disposição para indicar relações mecânicas diferentes das de série; contacte um Concessionário ou uma Oficina Autorizada.



Atenção

Se tiver de substituir a coroa traseira, dirija-se a um Concessionário ou a uma Oficina Autorizada. Uma substituição imperfeita deste componente pode comprometer seriamente a sua segurança e a do passageiro, para além de provocar danos irreparáveis no veículo.

Quadro

Tubular tipo treliça com estrutura superior em tubos de aço de alta resistência.

Ângulo de viragem (por lado):

27°

Inclinação da coluna da direcção:

24°

Trail mm:

96

Rodas

Jantes em liga leve com três raios.

Dianteira

Marca:

BREMBO

Dimensões:

MT 3.50x17"

Traseira

Marca:

BREMBO

Dimensões:

MT 5,50x17"

Ambas as rodas são do tipo com veio extraível.

Pneus

Dianteiro

Radial tipo "tubeless".

Dimensões:

120/70-ZR17

Traseiro

Radial tipo "tubeless".

Dimensões:

180/55-ZR17

Suspensões

Dianteira

Com forquilha oleodinâmica de jarras invertidas. Para o modelo 1000S, a forquilha está equipada com um sistema de afinação externa do travão hidráulico em extensão, compressão e da pré-carga das molas dentro das jarras.

Diâmetro dos tubos de sustentação: 43 mm.

Curso no eixo das jarras: 130 mm.

Traseira

Por accionamento progressivo obtido pela intercalação de um balanceiro entre o quadro e o pivot superior do amortecedor. O amortecedor é regulável em extensão e na pré-carga da mola. Está fixado por pivot, na parte inferior, a um braço oscilante de aço, para o modelo 1000, ou de alumínio para o modelo 1000S. O braço oscilante roda ao redor do perno de fulcro que passa pelo motor. Este sistema proporciona ao veículo características excepcionais de estabilidade.

Curso do amortecedor: 65 mm.

Excursão da roda traseira: 148 mm.



Nota

Não efectuar intervenções na moto que possam modificar as características técnicas com base nas quais a homologação foi obtida.

Sistema de escape

Catalisado em conformidade com as normas anti-poliuição Euro 2.

Versão U.S.A.: não catalisada.

Cores disponíveis

1000 / 1000S

Vermelho anniversary Ducati cód. 473.101 (PPG);

Quadro vermelho e jantes pretas.

Cinzeno escuro cód. *0017 (PPG);

Quadro na cor metal e jantes na cor vermelho fluo.

Preto brilhante cód. 248.514 (PPG);

Quadro preto e jantes na cor metal.

Sistema eléctrico

Formado pelos seguintes componentes principais:

farol dianteiro:

lâmpada tipo: **H4 (12V-55/60W)**.

farolim:

lâmpada tipo: **T4W (12V-4W)**.

Comandos eléctricos nos semi-guiadores:

piscas:

lâmpadas tipo: **R10W (12V-10W)**.

Buzina.

Interruptores das luzes de travagem.

Bateria, 12V-10 Ah.

Alternador 12V-520W.

Regulador electrónico, protegido por fusível de **40A** situado ao lado da bateria.

Motor de arranque, 12V-0,7 kW.

Farol traseiro e sinalização de paragem:

lâmpada tipo: **P21/5W (12V-5/21W)**.

Iluminação da chapa de matrícula:

lâmpada tipo: **W5W (12-5W)**.



Nota

Para a substituição das lâmpadas, consulte o parágrafo "Substituição das lâmpadas" na pág. 53.

Fusíveis

A caixa porta-fusíveis principal está colocada no lado esquerdo da bateria (fig. 64).

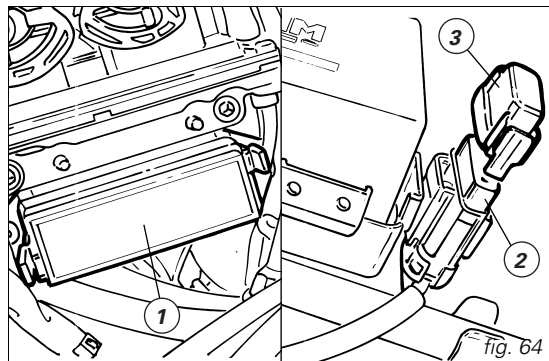
Acende-se aos fusíveis utilizados removendo a tampa de protecção (1) em cuja superfície estão indicadas a ordem de montagem e a amperagem.

Só seis fusíveis estão ligados ao sistema.

O fusível de 40A (2), situado no lado direito da bateria (fig. 64), protege o regulador electrónico.

Para ter acesso ao fusível, é necessário remover a relativa tampa de protecção (3).

Reconhece-se um fusível queimado pela interrupção do filamento condutor interno (4, fig. 65).



P



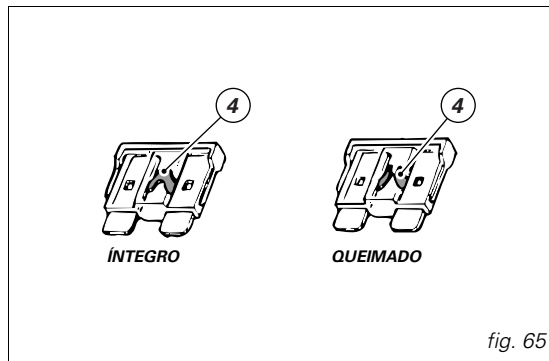
Importante

Para evitar a possibilidade de curtos-circuitos, faça a substituição do fusível com a chave de ignição colocada na posição **OFF**.



Atenção

Nunca use um fusível com características diferentes das prescritas. O não cumprimento desta norma pode provocar danos no sistema eléctrico ou até mesmo incêndios.



Legenda do esquema do sistema eléctrico/ignição

- 1) Comutador direito
- 2) Antena do Transponder
- 3) Comutador com chave
- 4) Relé principal
- 5) Caixa de fusíveis
- 6) Motor de arranque
- 7) Telerruptor de arranque
- 8) Bateria
- 9) Fusível do regulador
- 10) Regulador
- 11) Alternador
- 12) Pisca-pisca traseiro direito
- 13) Farol traseiro
- 14) Luz da matrícula
- 15) Pisca-pisca traseiro esquerdo
- 16) Depósito
- 17) Ligação para autodiagnóstico
- 18) Sensor de velocidade
- 19) Bobine do cilindro horizontal
- 20) Bobine do cilindro vertical
- 21) Vela do cilindro horizontal
- 22) Vela do cilindro vertical
- 23) Injector do cilindro horizontal
- 24) Injector do cilindro vertical
- 25) Potenciómetro da borboleta
- 26) Sensor de rotações/fase
- 27) Interruptor do cavalete lateral
- 28) Unidade electrónica 5.9 M
- 29) Relé de injeção
- 30) Interruptor de ponto morto
- 31) Interruptor de pressão do óleo
- 32) Interruptor traseiro de paragem
- 33) Interruptor dianteiro de paragem
- 34) Comutador esquerdo
- 35) Sensor de temperatura/pressão do ar
- 36) Instrumentos (painel de instrumentos)
- 37) Pisca-pisca dianteiro esquerdo
- 38) Buzina
- 39) Farol
- 40) Pisca-pisca dianteiro direito
- 41) Sensor de temperatura do óleo, unidade electrónica
- 42) Sensor de temperatura do óleo, instrumento
- 43) Interruptor da embraiagem
- 44) Vela 2 do cilindro vertical
- 45) Vela 2 do cilindro horizontal

Código de cor dos cabos

B Azul

W Branco

V Violeta

Bk Preto

Y Amarelo

R Vermelho

Lb Azul claro

Gr Cinzento

G Verde

Bn Castanho

O Laranja

P Rosa

P

Legenda da caixa dos fusíveis (5)

<i>Pos.</i>	<i>Componentes utilizadores</i>	<i>Val.</i>
1-9	<i>Geral</i>	<i>30 A</i>
2-10	<i>Bomba de combustível, injectores, Bobines</i>	<i>20 A</i>
3-11	<i>Key sense</i>	<i>10 A</i>
4-12	<i>Alimentação da unidade electrónica</i>	<i>3 A</i>
5-13	<i>Passing</i>	<i>7,5 A</i>
6-14	<i>Farolins, painel de instrumentos, máximos/médios</i>	<i>15 A</i>
7-15	<i>Luz de paragem, buzina</i>	<i>10 A</i>
8-16	<i>Sensor de velocidade</i>	<i>5 A</i>



Nota

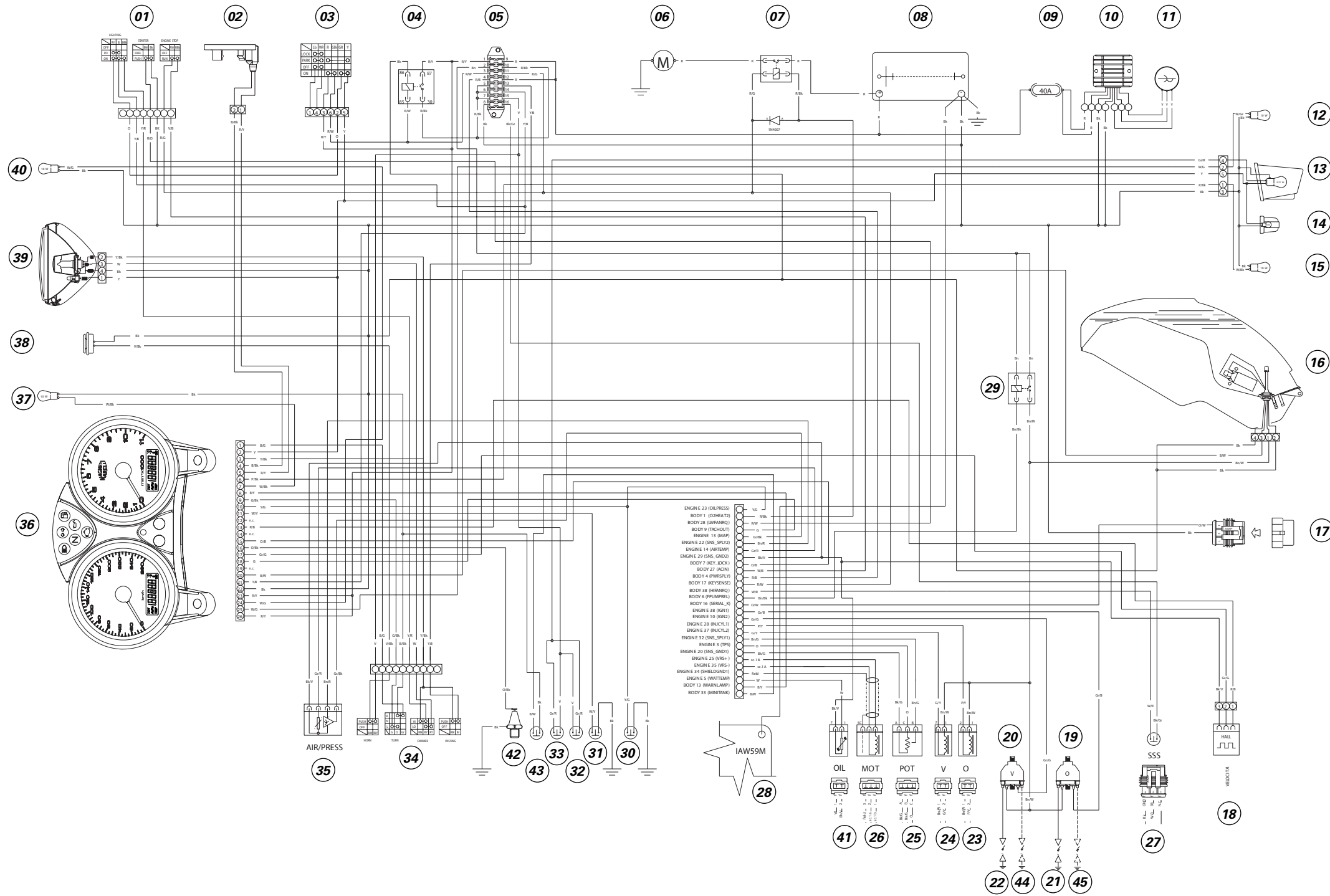
O esquema do sistema eléctrico está reproduzido no fim do manual.

LEMBRETE PARA AS OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO PERIÓDICA

km	Nome Ducati Service	Quilometragem	Data
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.084.1N
Stampato 05/2004



MONSTER1000
MONSTER1000S

VISTA DE "C" DE TODOS LOS CONECTORES
TODOS OS CONECTORES SÃO VISTOS DE "C"

DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com