

Libretto uso e manutenzione

Owner's manual

Manuel d'utilisation et entretien

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI MONSTER ***S4R*** 

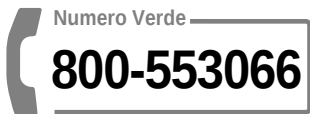
DUCATI MONSTERS4R

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti. Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.

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

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

DUCATI LINEA DIRETTA



Buon divertimento!



Note

La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

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



Attenzione

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

SOMMARIO

Indicazioni generali 6

Garanzia 6

Simboli 6

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7

Guida a pieno carico 8

Dati per l'identificazione 9

Comandi per la guida 10

Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10

Cruscotto 11

Il sistema immobilizer 14

Chiavi 14

Code card 15

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 16

Duplicazione delle chiavi 17

Interruttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 10) 18

Commutatore sinistro 19

Leva comando frizione 19

Leva comando starter 20

Commutatore destro 20

Manopola girevole comando acceleratore 21

Leva comando freno anteriore 21

Pedale comando freno posteriore 22

Pedale comando cambio 22

Registrazione posizione pedale comando cambio 23

Registrazione posizione pedale comando
freno posteriore 24

Elementi e dispositivi principali 25

Posizione sul motociclo 25

Tappo serbatoio carburante 26

Serratura sella e portacasco 27

Cavalletto laterale 28

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 29

Registri di regolazione forcella anteriore 30

Variazione assetto motociclo 32

Norme d'uso 34

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 34

Controlli prima dell'avviamento 36

Avviamento motore 37

Avviamento e marcia del motociclo 40

Frenata 40

Arresto del motociclo 41

Rifornimento carburante 41

Parcheggio 42

Accessori in dotazione 43

Operazioni d'uso e Manutenzione principali 44

Rimozione della vestizione 44
Sollevamento serbatoio carburante 45
Sostituzione del filtro aria 46
Controllo livello liquido di raffreddamento 47
Controllo livello fluido freni e frizione 48
Verifica usura pastiglie freno 49
Regolazione del cavo comando acceleratore 49
Lubrificazione delle articolazioni 50
Carica della batteria 51
Controllo tensione catena trasmissione 52
Lubrificazione della catena trasmissione 52
Sostituzione delle lampadine 53
Orientamento del proiettore 56
Pneumatici 58
Controllo livello olio motore 60
Pulizia e sostituzione candele 61
Pulizia generale 62
Lunga inattività 63
Avvertenze importanti 63

Caratteristiche tecniche 64

Ingombri (mm) 64
Pesi 64
Rifornimenti 65
Motore 66
Distribuzione 66
Prestazioni 67
Candele d'accensione 67
Alimentazione 67

Freni 67
Trasmissione 68
Telaio 68
Ruote 69
Pneumatici 69
Sospensioni 69
Impianto di scarico 70
Colori disponibili 70
Impianto elettrico 70

Promemoria manutenzioni periodiche 75

Garanzia

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

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

Simboli

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

In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:



Attenzione

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



Importante

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



Note

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

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

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza



Attenzione

Leggere prima di usare la moto.

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

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

Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.

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

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

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

Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sul manubrio, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nelle apposite maniglie del telaio sotto la sella.

Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.

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

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

cambiamento di corsia.

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

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

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

Non fumare mai durante il rifornimento.

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

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

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



Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

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

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

Guida a pieno carico

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

La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

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

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

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

Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafrangente anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.

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

Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 58 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di d'identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2).

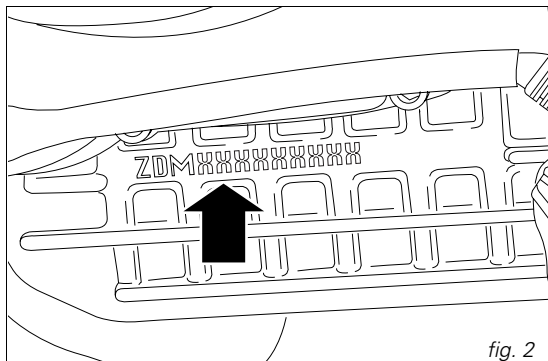
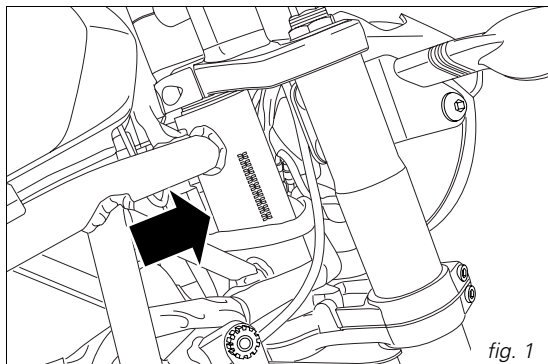
Telaio N.

Motore N.



Note

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





Attenzione

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

Posizione dei comandi per la guida del motociclo (fig. 3)

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

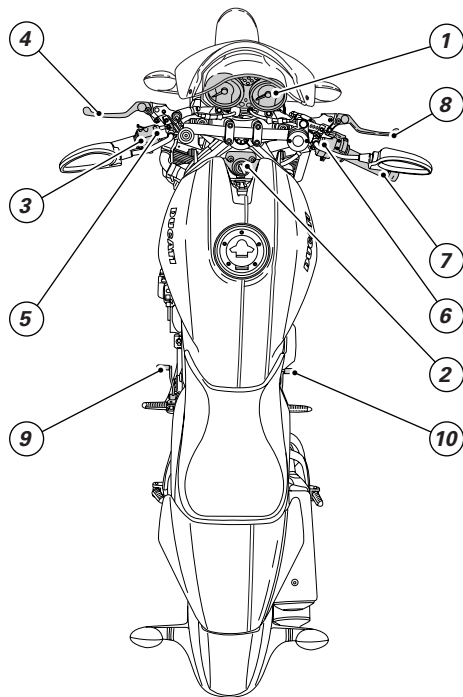


fig. 3

Cruscotto (fig. 4)

1) **Spia proiettore abbagliante** (**blu**).

Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) **Spia indicatori di direzione** (**verde**).

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

3) **Spia riserva carburante** (**gialla**).

Si accende quando il serbatoio è in riserva, sono rimasti circa 3,5 litri di carburante.

4) **Spia folle N** (**verde**).

Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) **Spia pressione olio motore** (**rossa**).

Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su **ON**, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.

Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante

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

6) **Spia giallo ambra**

Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Note

Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) **Spia EOBD** (**giallo ambra**).

Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).

8) **Tachimetro** (km/h).

Indica la velocità di marcia.

a) **LCD (1):**

- **Contachilometri** (km).

Indica la distanza totale percorsa.

- **Contachilometri parziale** (km).

Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

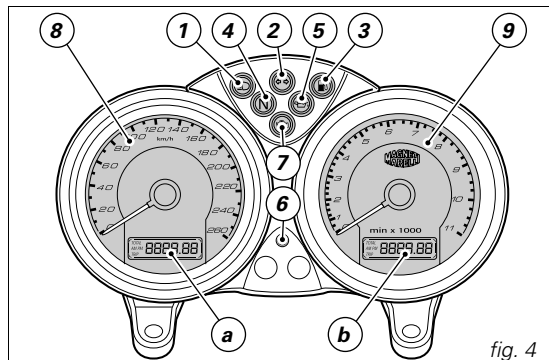
9) **Contagiri** (min^{-1}).

Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) **LCD (2):**

- **Orologio**

- **Temperatura olio**



Funzioni delle unità LCD

All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un **Check** di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) (fig. 5 e fig. 6).

Funzioni dell'unità LCD (1)

Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave **ON** si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.

Azzeramento contachilometri parziale

Tenendo premuto il pulsante (B, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).

Funzioni dell'unità LCD (2)

Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave **ON** si visualizza l'orologio e la temperatura dell'acqua.

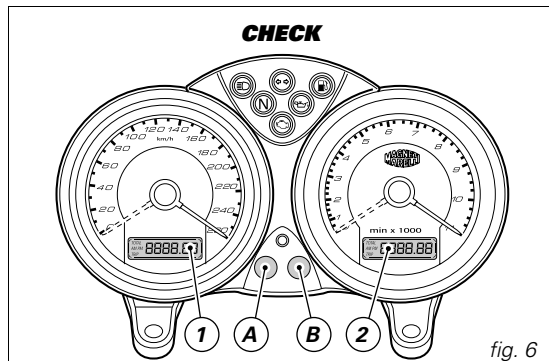
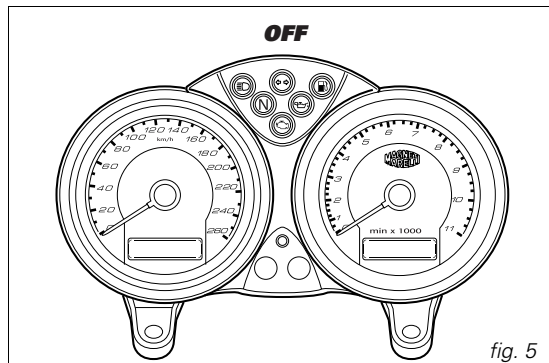
Regolazione orologio

Premere il pulsante (A, fig. 6) per almeno 2 secondi.

Regolare **AM/PM** premendo il pulsante (B, fig. 6).

Premere il pulsante (A) per passare alla regolazione dell'ora. Premere (B) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (A, fig. 6) per

passare alla regolazione dei minuti. Premere il pulsante (B) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (A) per uscire dal modo di regolazione.



Funzione temperatura acqua

Quando la temperatura dell'acqua va sotto i 40 °C / 104 °F viene indicata sul display la scritta "**LO**" e sopra 120 °C / 248 °F "**HI**".

Funzione spia livello carburante

Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "**FUEL**".

Funzione indicatore manutenzione

Dopo i primi 1000 Km / 621 mi e successivamente ogni 10.000 Km / 6210 mi ad ogni chiave **ON** per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "**MAInt**" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.

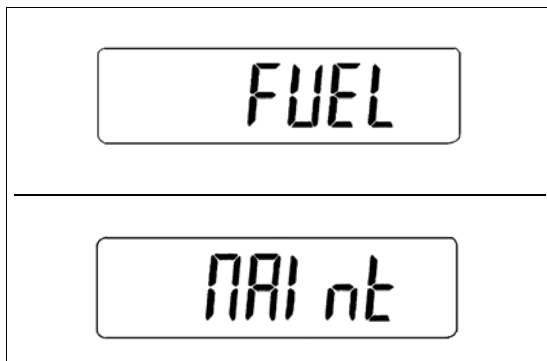
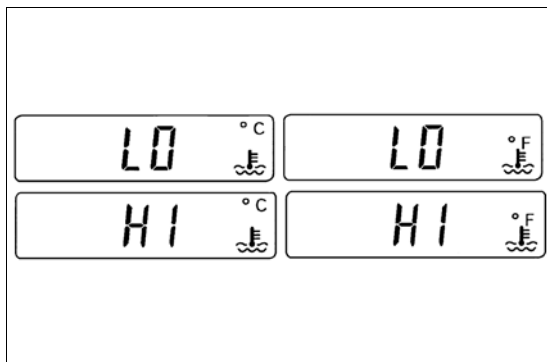
Funzione retroilluminazione

Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione **ON**, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.



Attenzione

Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.



Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.

Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

Chiavi (fig. 7)

Con il motociclo vengono consegnate:

- n°1 chiave A (ROSSA)
- n°2 chiavi B (NERE)



Attenzione

La chiave rossa A è ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:

- l'avviamento.
- il tappo del serbatoio carburante.
- la serratura della sella.

La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.



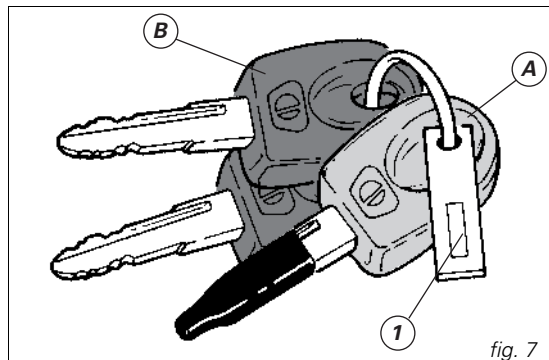
Note

Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.



Attenzione

Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro. Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.



Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il **key-on**.



Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.

La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambra **EOBD** (7, fig. 4). L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

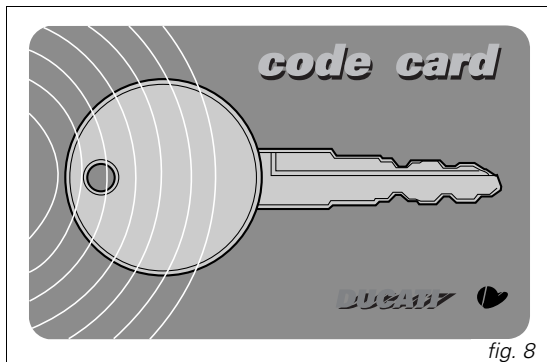


fig. 8

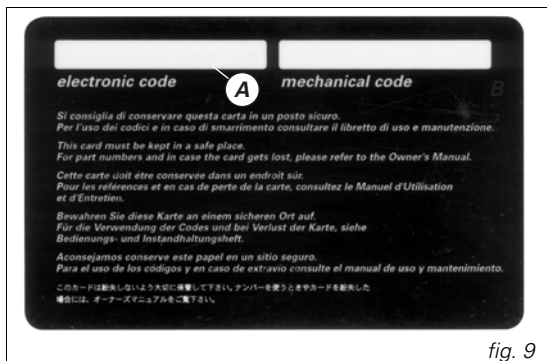


fig. 9

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata.

La spia EOBD (7, fig. 4) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.

2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.

3) La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.

4) Contare un numero di lampeggi della spia EOBD pari alla prima cifra del codice segreto.

Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra.

Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).

5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi.

6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni

riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.



Note

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su OFF e ripetere la sequenza dal punto (1).

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:

1) se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START (2, fig. 13), il motore si avvia;

2) se la spia (6, fig. 4) o la spia EOBD (7, fig. 4) rimangono accese, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.

3) Se la spia (6, fig. 4) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer è stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).



Attenzione

Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD. La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.

La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.

I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.



Note

In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 10)

È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

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



Note

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

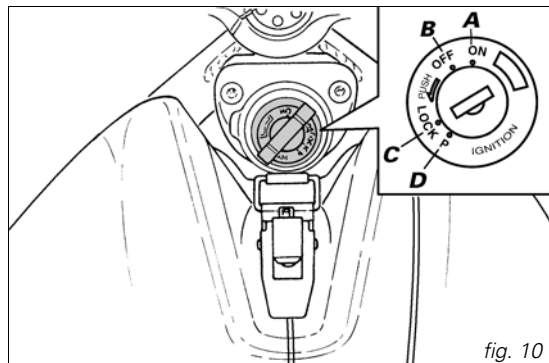


fig. 10

Commutatore sinistro (fig. 11)

1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione ☹ = luce anabbagliante accesa;
posizione ☺ = luce abbagliante accesa.

2) Pulsante ⇄ = indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione ⇄ = svolta a sinistra;
posizione ⇄ = svolta a destra.

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

3) Pulsante 📢 = avvisatore acustico.

4) Pulsante ☹ = lampeggio abbagliante.

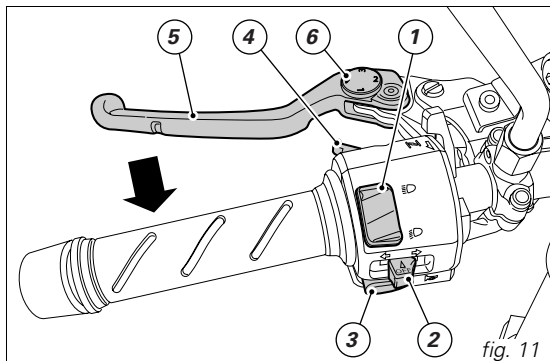


fig. 11

Leva comando frizione (fig. 11)

La leva (5) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di ghiera (6) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio.

Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (5) completamente in avanti ed agire sulla ghiera (6), ruotandola in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che:

la posizione n° 1 corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola; la posizione n° 4 corrisponde alla distanza minima.

Quando la leva (5) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione

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

Importante

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

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

Leva comando starter (fig. 12)

Il comando starter (7) serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.

Posizioni d'utilizzo del comando:

A) = comando non attivato;

B) = comando completamente attivato.

La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 37).

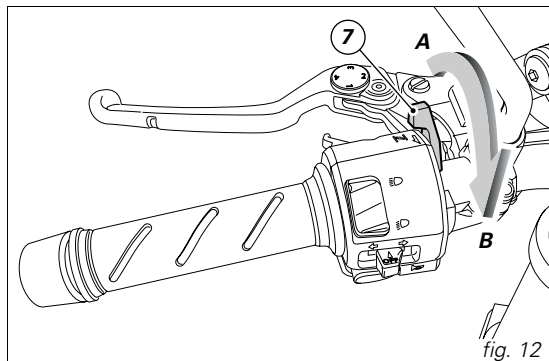


fig. 12

Importante

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

Commutatore destro (fig. 13)

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

posizione  (**RUN**) = marcia;

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

Attenzione

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

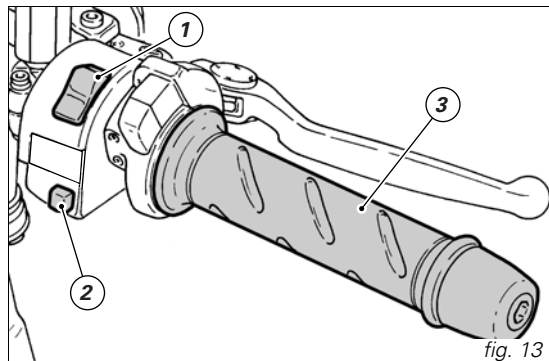


fig. 13



Importante

Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su **ON** può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.

2) Pulsante  = avviamento motore.

Manopola girevole comando acceleratore (fig. 13)

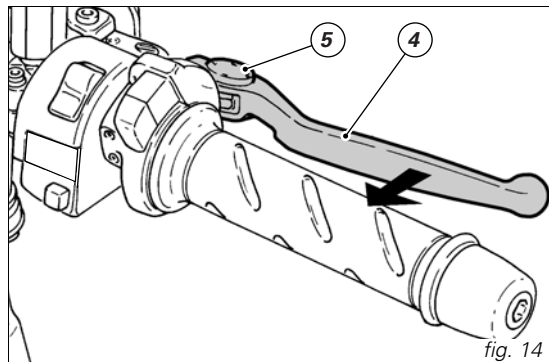
La manopola girevole (3), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato.

Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

Leva comando freno anteriore (fig. 14)

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

La leva di comando, è dotata di una ghiera (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio. La leva di comando, è dotata di una ghiera (5) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio: per la regolazione della leva comando freno anteriore fare riferimento alla regolazione della leva comando frizione (pag. 19).



Attenzione

Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 40.

Pedale comando freno posteriore (fig. 15)

Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.

Il sistema di comando è di tipo idraulico.

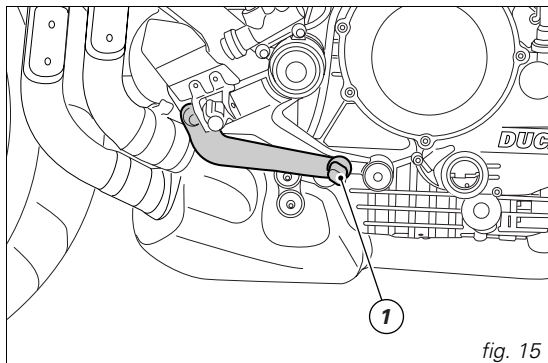


fig. 15

Pedale comando cambio (fig. 16)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:

in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1^a marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;

in alto = sollevare il pedale per innestare la 2^a marcia e successivamente la 3^a, 4^a, 5^a e 6^a marcia.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

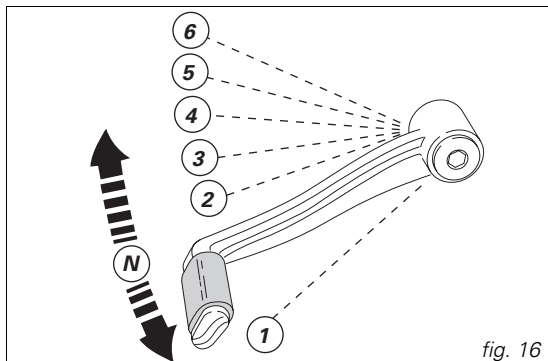


fig. 16

Registrazione posizione pedale comando cambio (fig. 17)

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando cambio rispetto all'appoggiapiedi.

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

Bloccare l'asta (1) utilizzando la presa chiave (2) e allentare i controdadi (3) e (4).

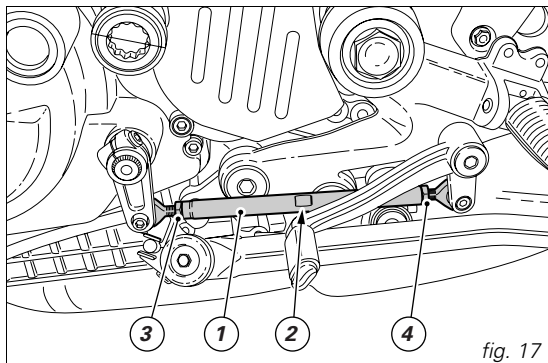


Note

Il dado (3) ha un filetto sinistrorso.

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

Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.



Registrazione posizione pedale comando freno posteriore (fig. 18)

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione della leva comando freno posteriore rispetto all'appoggiapiedi.

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

Allentare il controdamo (5).

Ruotare la vite (6) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.

Serrare il controdamo (5).

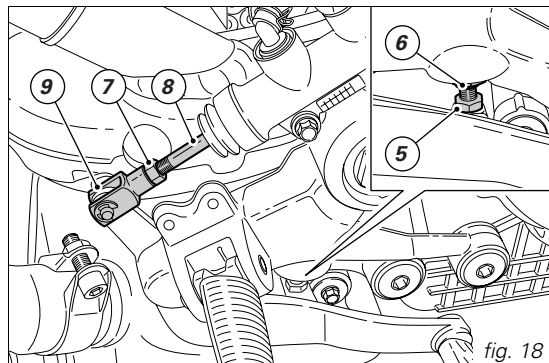
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa $1,5 \div 2$ mm prima di iniziare l'azione frenante.

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

Allentare il controdamo (7) sull'astina della pompa.

Avvitare l'astina (8) sulla forcella (9) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.

Serrare il controdamo (7) e verificare nuovamente il gioco.



ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo (fig. 19)

- 1) Tappo serbatoio carburante.
- 2) Serratura sella.
- 3) Perno per il cavetto portacasco.
- 4) Impugnatura per passeggero.
- 5) Cavalletto laterale.
- 6) Specchi retrovisori.
- 7) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
- 8) Dispositivi di registro forcella anteriore.
- 9) Asta sollevamento serbatoio.
- 10) Coperchio sella.
- 11) Leva ancoraggio serbatoio.
- 12) Catalizzatore

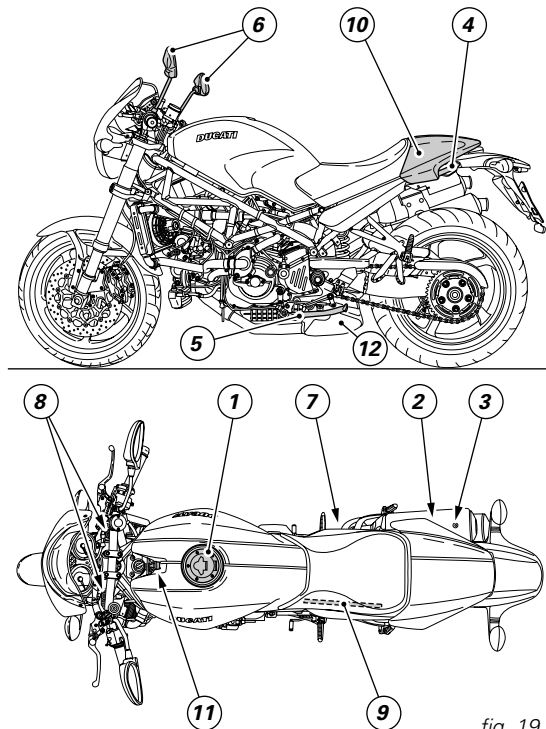


fig. 19

Tappo serbatoio carburante (fig. 20)

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura. Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.



Note

È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.



Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 41) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

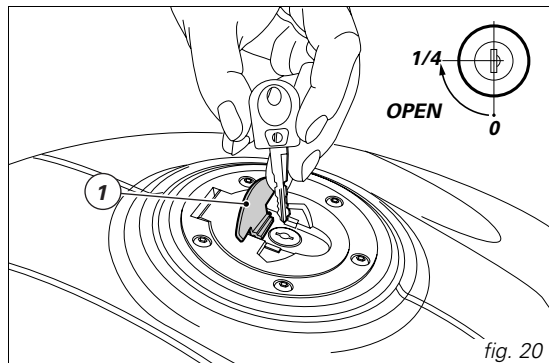


fig. 20

Serratura sella e portacasco (fig. 21 e fig. 22)

Apertura

Introdurre la chiave nella serratura, ruotarla in senso orario per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilare la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro. Nella parte posteriore del vano sotto la sella si trova il cavetto portacasco (1) (vedi pag. 43). Far passare il cavetto nel casco ed inserire nel perno (2) l'estremità del cavetto. Lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

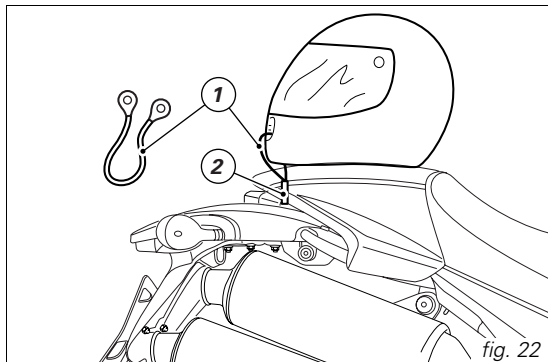
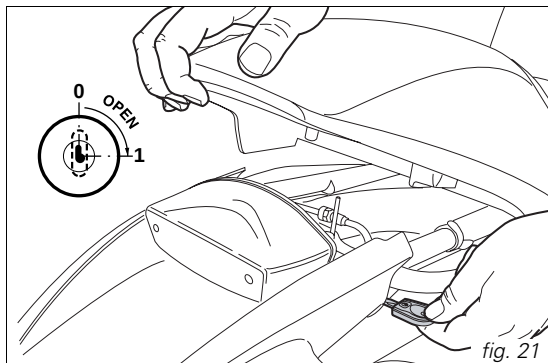


Attenzione

Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto la sella. Inserire le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura.



Cavalletto laterale (fig. 23)

Importante

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

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

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

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

Attenzione

Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).



Note

È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).



Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

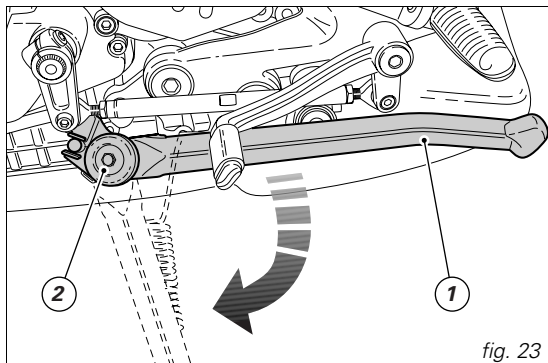


fig. 23

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore (fig. 24 e fig. 25)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per permettere di adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.

Il registro (1) posto sul lato destro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).

Il registro (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione. Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.

Taratura STANDARD:

dalla posizione di tutto chiuso svitare il registro (1) di un giro e il registro (2) di due giri.

Precarico molla: 25 mm.

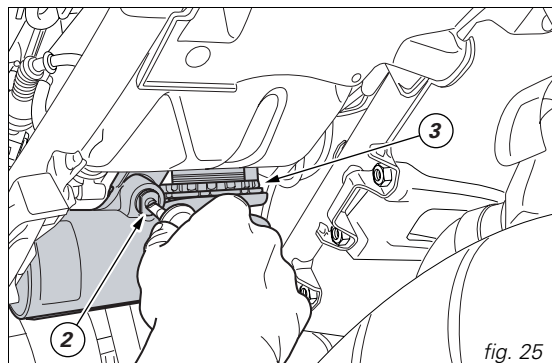
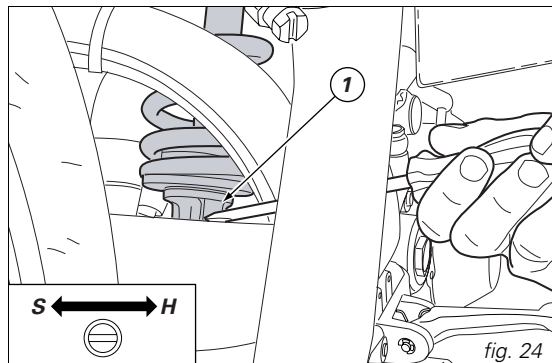
Le due ghiera (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.

Per modificare il precarico della molla allentare la ghiera superiore. **Avvitando o svitando** la ghiera inferiore si **aumenta o diminuisce** il precarico. Impostato il precarico desiderato serrare la ghiera superiore di bloccaggio.



Attenzione

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





Attenzione

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

Se si intende trasportare passeggero e bagaglio, precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del motociclo ed evitare possibili interferenze col suolo. Ciò può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

Registri di regolazione forcella anteriore (fig. 26 - fig. 27)

La forcella del motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli. La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

- 1) (fig. 26) per modificare il freno idraulico in estensione;
- 2) (fig. 26) per modificare il precarico delle molle interne;
- 3) (fig. 27) per modificare il freno idraulico in compressione.

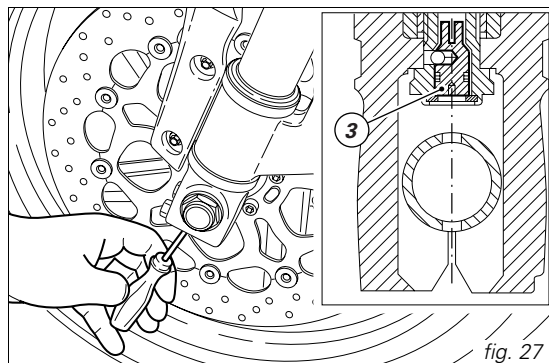
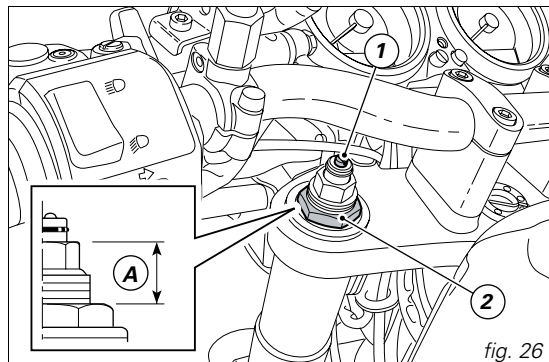
Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione. Per agire sul registro (3, fig. 27) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella. Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.

A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

Le posizioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 12 click;
estensione: 11 click.
Precarico molla (A, fig. 26): 16 mm

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.



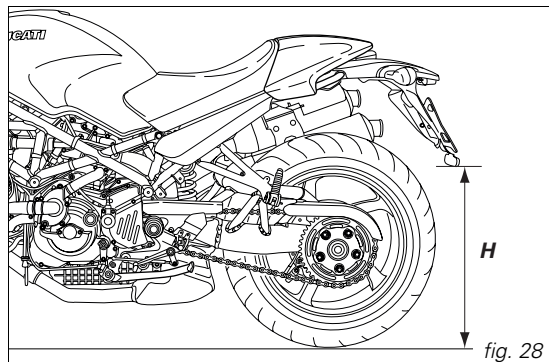
Variazione assetto motociclo (fig. 28-fig. 29-fig. 30)

L'assetto del motociclo rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo.

La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa.

Si consiglia, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare la quota (H, fig. 28) di riferimento.

Il pilota ha la possibilità di modificare l'assetto del motociclo in funzione delle proprie esigenze di guida, variando la posizione di lavoro dell'ammortizzatore. Per modificare l'interasse degli snodi sferici (1) è necessario allentare i controdadi (3).



Note

Fare attenzione al dado (3) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

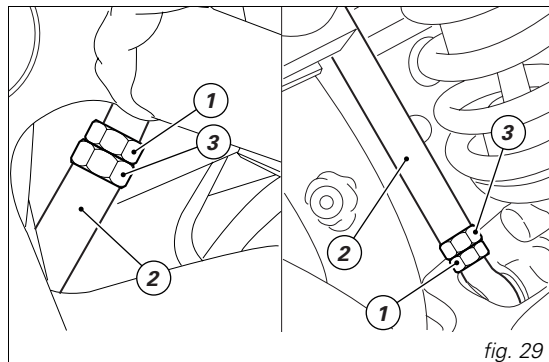
Agire sul tirante (2) con una chiave aperta.

Eseguita la regolazione serrare i dadi (3) a 25 Nm.

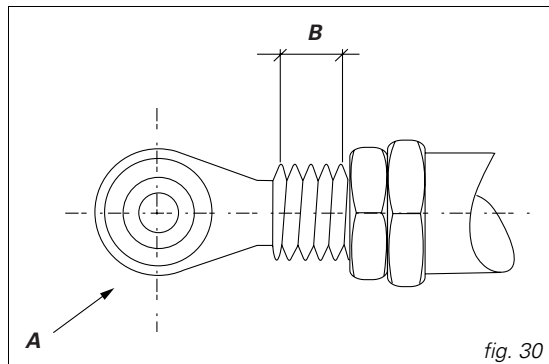


Attenzione

La lunghezza del tirante (2), compresa tra gli assi degli snodi (1), non deve superare i 272 mm.



La quota massima sfilamento dell'UNIBALL della testa (A) snodata è 5 filetti pari a 7,5 mm (B).



NORME D'USO

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo (fig. 31)



Importante

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

Velocità di rotazione massima

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

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

Fino a 1000 Km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contaghiometri o contagiri, non si deve assolutamente superare i:
6.000 min⁻¹.

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

Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.

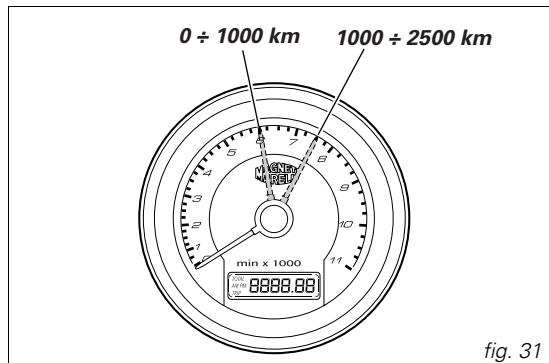
Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato,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

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

Da 1000 a 2500 Km

*Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i:
 7.500 min^{-1} .*

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



Controlli prima dell'avviamento



Attenzione

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

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllare il livello del carburante nel serbatoio.
Eventualmente fare rifornimento (pag. 41).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione.
Eventualmente rabboccare l'olio (pag. 60).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Liquido di raffreddamento

Controllare il livello del liquido nel serbatoio di espansione;
eventualmente rabboccare (pag. 47).

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici
(pag. 58).

Funzionalità dei comandi

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

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione,
di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di
lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 53).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del
cavalletto laterale (pag. 28).



Attenzione

In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi
ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore



Note

Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".



Attenzione

Prima di avviare il motore familiarizzare con i comandi che si devono utilizzare durante la guida.

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

Temperatura ambiente normale

(compresa tra 10 °C/50 °F e 35 °C/95 °F):

1) Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 32). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa  sul cruscotto risultino accese.



Importante

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



Attenzione

Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.



Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

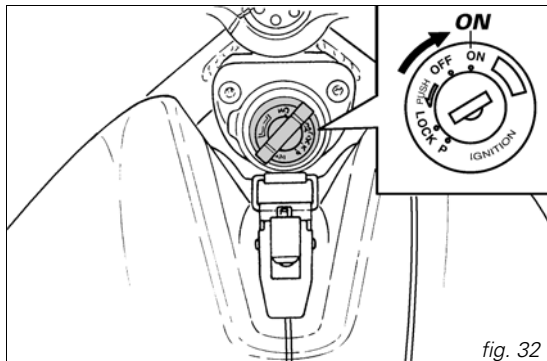


fig. 32

I 2) Spostare la leva comando starter in posizione (B, fig. 33).

3) Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 34) sia nella posizione  (**RUN**), premere quindi il pulsante avviamento (2).

Questo modello è provvisto di avviamento "servoassistito".

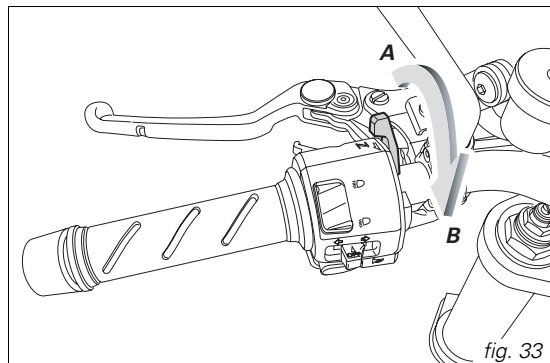
Questa funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2).

Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamento automatico del motore per un tempo massimo variabile in funzione della temperatura del motore stesso.

A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento.

In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).

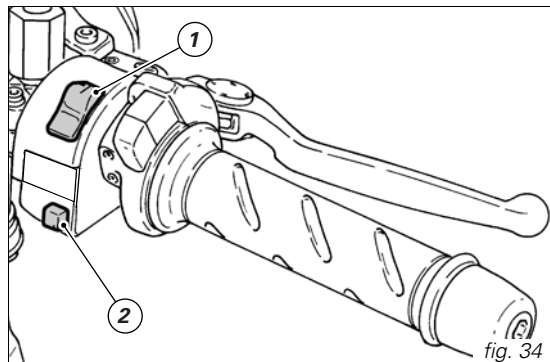
Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.



Importante

In caso di batteria scarica il sistema inibisce automaticamente il trascinamento del motorino d'avviamento.

4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A, fig. 33) per ottenere il regime di rotazione del motore: di circa $1.400 \div 1.500 \text{ min}^{-1}$.





Importante

Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A, fig. 33). Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

Temperatura ambiente alta (oltre i 35 °C/95 °F):

Eseguire la stessa procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente fredda (inferiore a 10 °C/50 °F):

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

Avviamento e marcia del motociclo

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

Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.

L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano così sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.



Importante

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

Frenata

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



Attenzione

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

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

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

Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.

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

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

Arresto del motociclo (fig. 35)

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



Importante

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

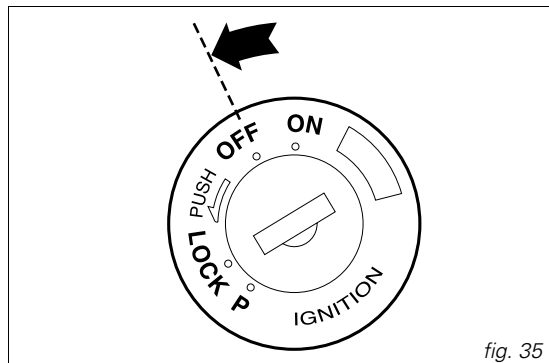


fig. 35

Rifornimento carburante (fig. 36)

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo.



Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95. Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

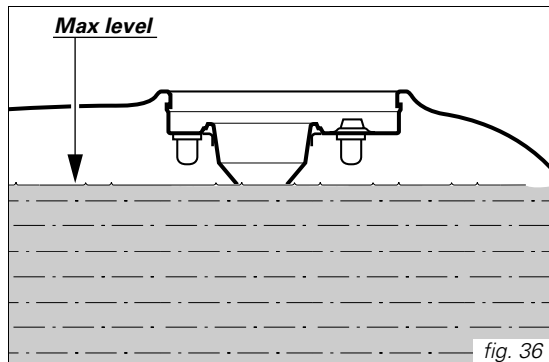


fig. 36

Parcheggio (fig. 37)

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 28).

Ruotare il manubrio completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.

Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.

In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.

**Importante**

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

**Attenzione**

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

**Attenzione**

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

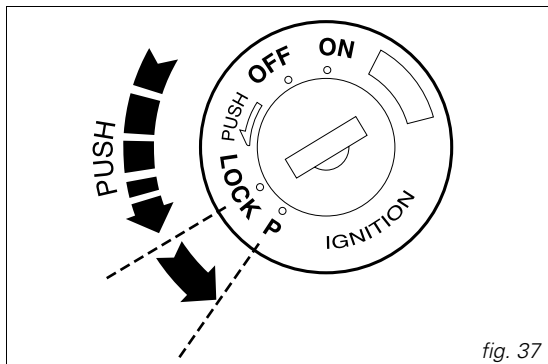


fig. 37

Accessori in dotazione

Nel vano sottosella sono alloggiati:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella (pag. 27) e togliere il coperchio di protezione (1, fig. 38) svitando la vite speciale di fissaggio con una moneta.

La busta attrezzi (fig. 39)

Contiene:

- 2) chiave a tubo esagonale per candele;
- 3) perno per chiave candela;
- 4) giravite doppio;
- 5) cavetto portacasco.

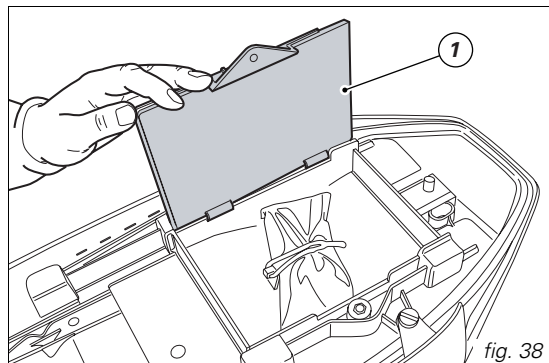


fig. 38

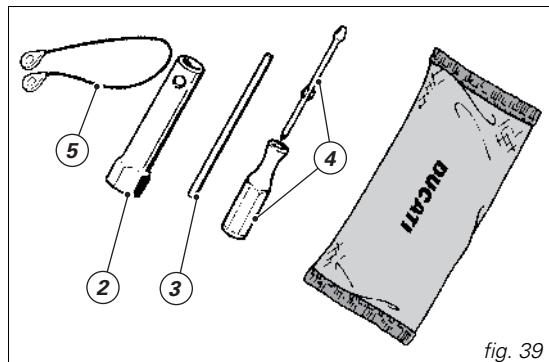


fig. 39

OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

Rimozione della vestizione (fig. 40)

Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.



Attenzione

Il mancato o non corretto rimontaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.

Rimozione cupolino

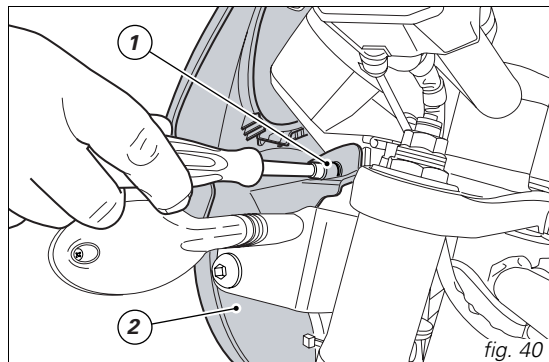
Svitare e rimuovere le due viti di fissaggio (1) all'archetto reggifarò.



Note

Attenzione a non perdere i dadi di bloccaggio delle viti (1) posti all'interno del cupolino.

Rimuovere il cupolino (2).



Sollevamento serbatoio carburante



Attenzione

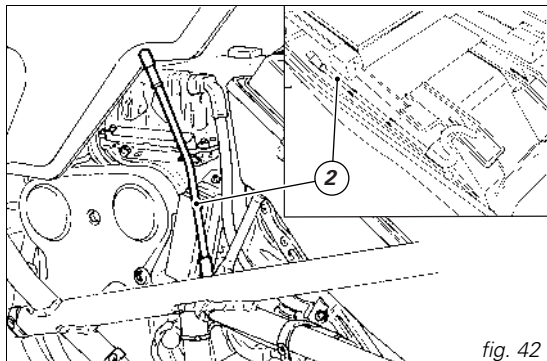
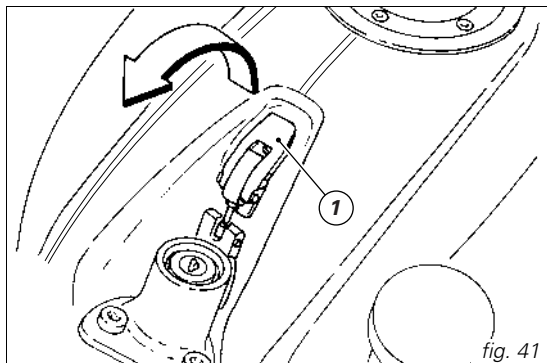
Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfianto del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 5 litri.

Rimuovere la sella (pag. 27), sollevare il gancio (1, fig. 41). Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina (2, fig. 42) di servizio dalla propria sede, sotto alla sella. Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio. Per rimontarlo eseguire le operazioni descritte in ordine inverso



Attenzione

Quando si abbassa il serbatoio fare attenzione che le tubazioni siano correttamente posizionate in modo da evitare che si schiaccino.



Sostituzione del filtro aria (fig. 43)

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto Garanzia). Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante (pag. 45).

Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).

Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 44) e sostituirla.

Importante

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

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

Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.

Importante

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

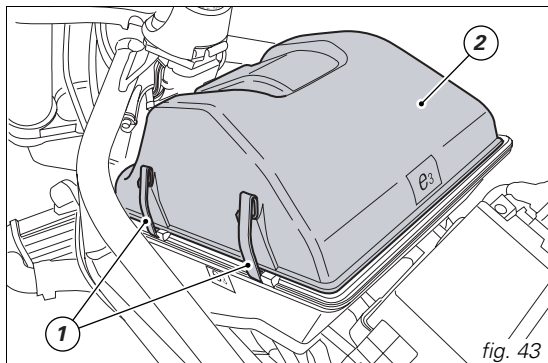


fig. 43

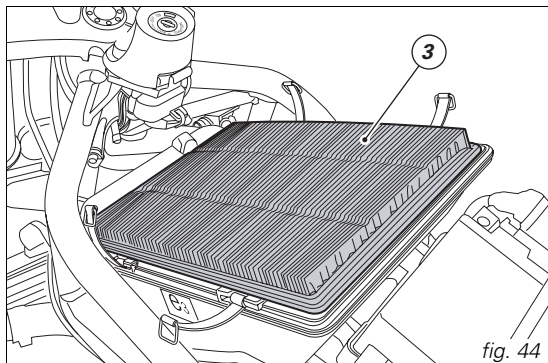


fig. 44

Controllo livello liquido di raffreddamento (fig. 45)

Controllare il livello del liquido di raffreddamento contenuto nel serbatoio d'espansione, sul lato destro del motociclo; deve risultare compreso tra i riferimenti di **MAX** e di **MIN** del serbatoio.

Se il livello risulta basso, è necessario provvedere al rabbocco.

Svitare il tappo di carico (1) e aggiungere una miscela d'acqua e antigelo **SHELL Advance Coolant** o **Glycoshell** (35÷40% del volume) fino a raggiungere il livello **MAX**.

Riavvitare il tappo (1).

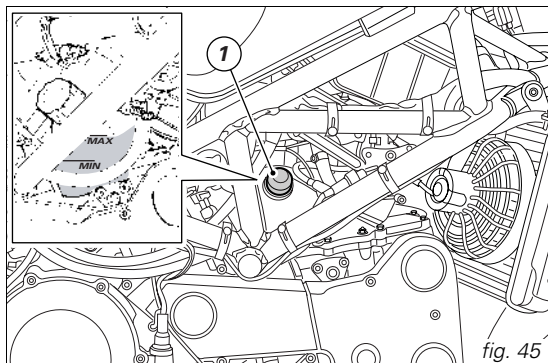
Se si utilizza questo tipo di miscela si ottengono le migliori condizioni d'esercizio (corrispondenti a -20 °C/-4 °F inizio congelamento liquido).

Capacità del circuito di raffreddamento: 2,7 dm³ (litri).



Attenzione

Questa operazione deve essere eseguita a motore freddo e con il motociclo perfettamente in piano.



Controllo livello fluido freni e frizione (fig. 46)

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di **MIN** evidenziata sui rispettivi serbatoi.

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

Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica, riportata sopra al libretto garanzia, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

**Importante**

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

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un concessionario o ad una officina autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

**Attenzione**

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

L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni. Non mescolare olii di qualità diverse.

Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

Impianto frizione

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

**Attenzione**

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

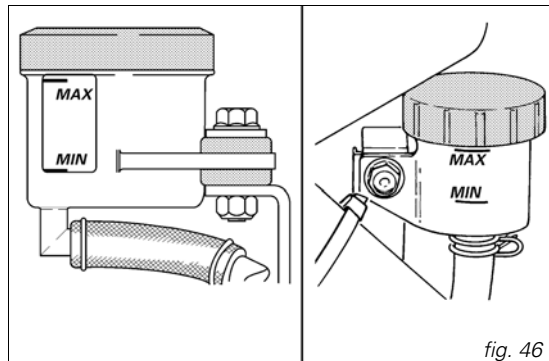


fig. 46

Verifica usura pastiglie freno (fig. 47)

Freno anteriore

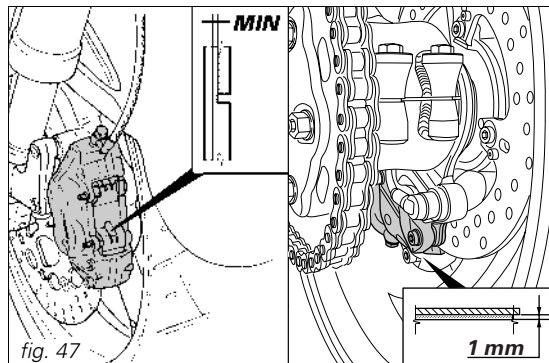
Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

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

Importante

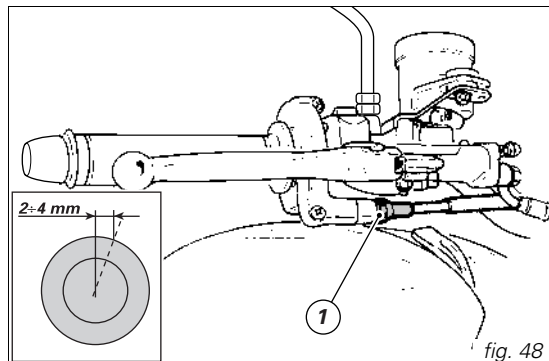
Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.



Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 2÷4 mm.

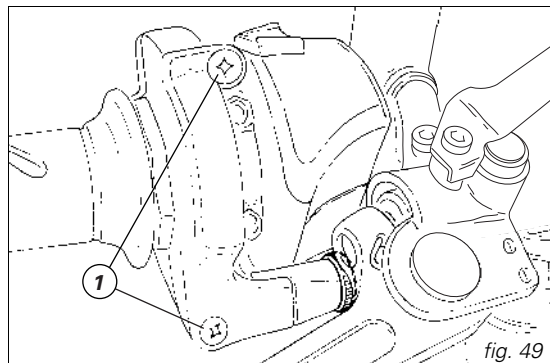
Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (1, fig. 48) situato in corrispondenza del comando stesso.



Lubrificazione delle articolazioni (fig. 49)

Periodicamente è necessario controllare le condizioni delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un concessionario o una officina autorizzata. Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

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



Attenzione

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

Rimontare il coperchio e serrare le viti (1) alla coppia di 1,8 Nm.

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

Carica della batteria (fig. 50)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.

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

Sganciare il fermo (1) e rimuovere la batteria.



Attenzione

La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.

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



Importante

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

Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).



Attenzione

Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

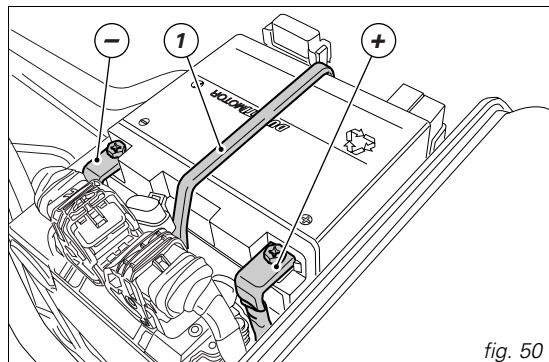


fig. 50

Controllo tensione catena trasmissione (fig. 51)

Spostare lentamente il motociciclo per trovare la posizione in cui il ramo superiore della catena risulta più tesa.

Posizionare il motociciclo sul cavalletto laterale. Spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone (vedi targhetta adesiva). Il ramo inferiore della catena deve poter compiere una escursione di circa $20 \div 25$ mm.

In caso contrario rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per eseguire il tensionamento della catena.

**Attenzione**

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

**Importante**

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

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli o-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.

Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

**Importante**

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

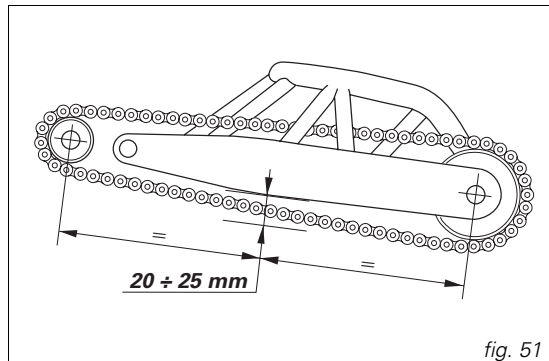


fig. 51

Sostituzione delle lampadine

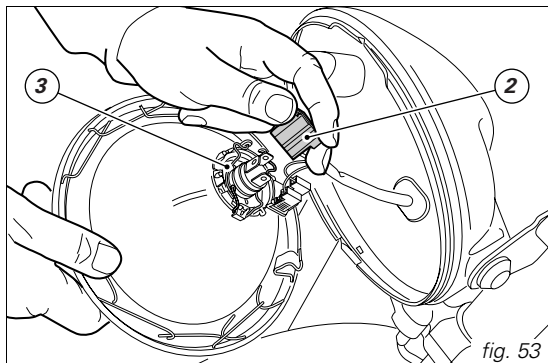
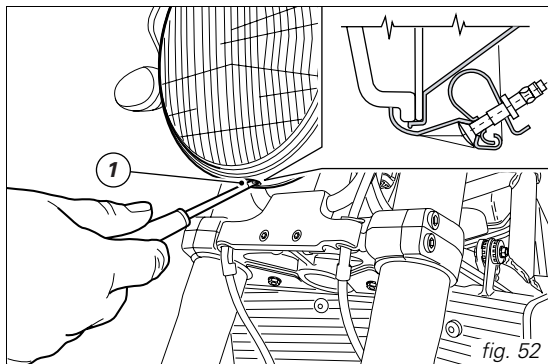
Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 70.

Proiettore anteriore (fig. 52)

Per agevolare la manutenzione al proiettore anteriore è consigliabile rimuovere il cupolino come indicato al paragrafo "Rimozione cupolino" (pag. 44).

Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo lampada.

Staccare il connettore (2, fig. 53) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 53) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.



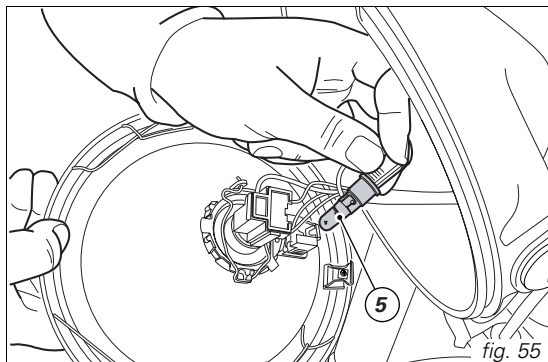
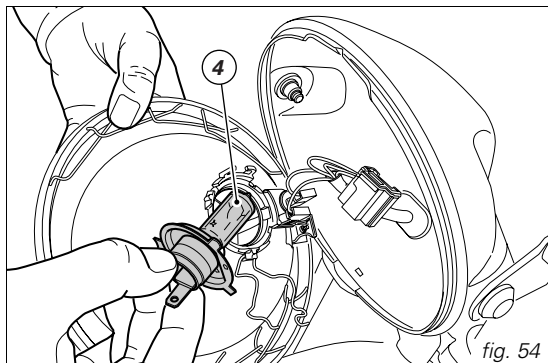
I Sostituire la lampada (4, fig. 54).



Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità. Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 53) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il relativo connettore. La lampadina (5, fig. 55) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

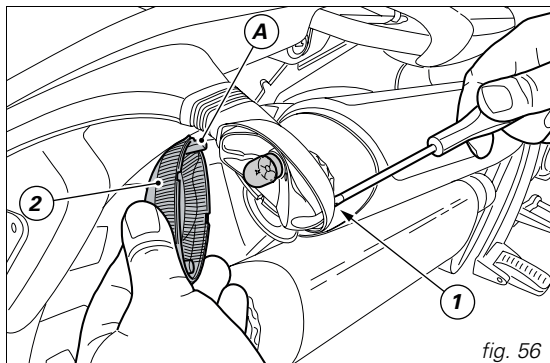


Indicatori di direzione (fig. 56)

Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.

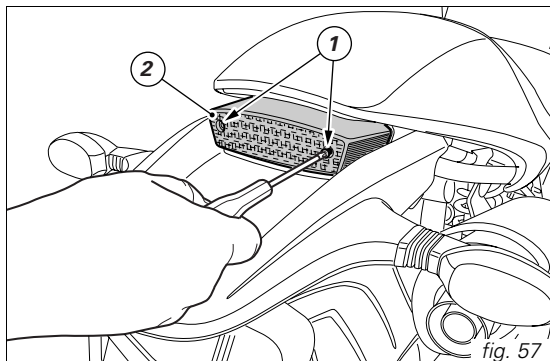
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.

Riavvitare la vite (1).



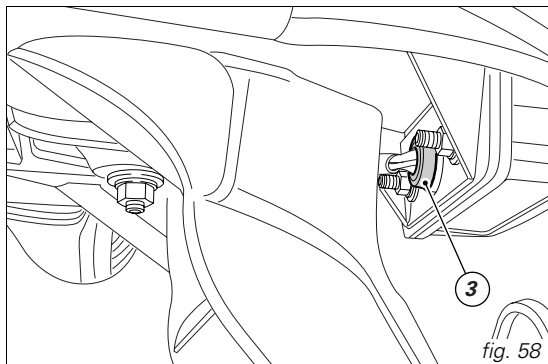
Luce arresto (fig. 57)

Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione è necessario svitare le due viti (1) che fissano il trasparente (2) e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il trasparente.



Luce targa (fig. 58)

Per accedere alla lampadina della luce targa (3), sfilare il portalamпада dall'interno, quindi sfilare la lampada e sostituirla.



Orientamento del proiettore (fig. 59)

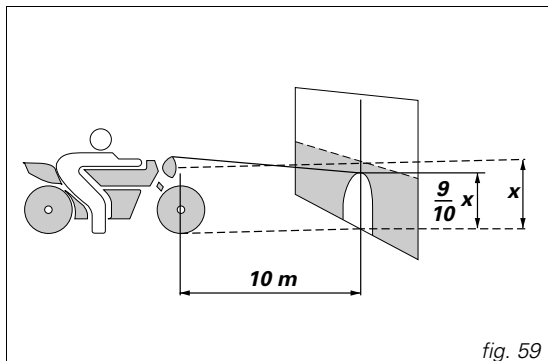
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri.

Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.

Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.

Accendere la luce anabbagliante:

il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a $\frac{9}{10}$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.

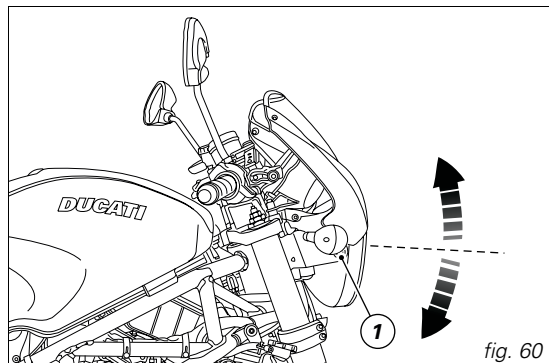


**Note**

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

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

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 60) che lo fissano ai supporti laterali.



Pneumatici

Pressione anteriore:

2,1 bar - 2,3 Kg/cm²

Pressione posteriore:

2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

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



Importante

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

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

Riparazione o sostituzione pneumatici

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



Attenzione

In caso di foratura sostituire il pneumatico. Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.

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

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



Importante

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



Note

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

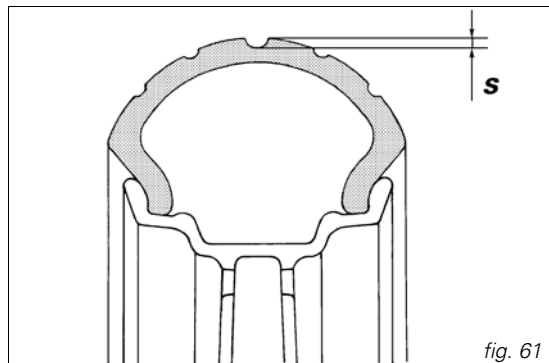
Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 61) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.



Importante

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



Controllo livello olio motore (fig. 62)

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

Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore freddo.

Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso. Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

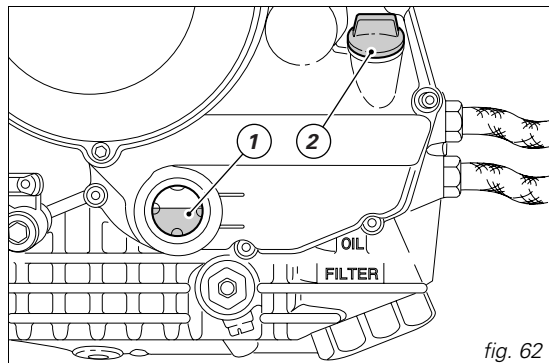


fig. 62

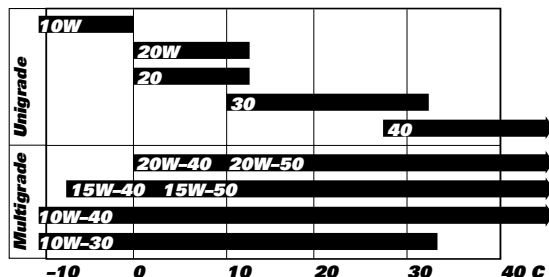
Importante

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

Viscosità

SAE 10W-40

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



Pulizia e sostituzione candele (fig. 63)

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

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

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

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

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

Importante

In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo. Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione. Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

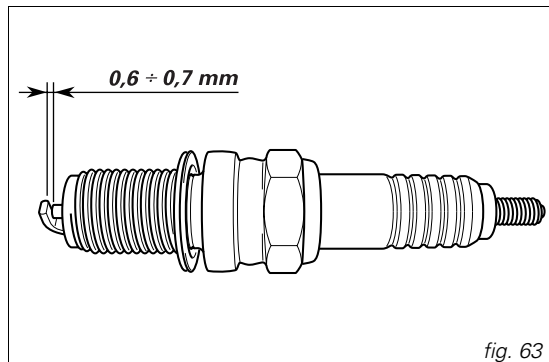
Rimontare la candela sulla testa avvitandola fino a fine filetto. Serrare alla coppia di 20 Nm.

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

Importante

Non usare candele con un grado termico inadeguato o con filetto di lunghezza diversa.

La candela deve essere serrata correttamente.



Pulizia generale

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

**Importante**

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde. Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, perni ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta della forcella, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del mezzo.

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

**Attenzione**

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

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:

pulizia generale;

vuotare il serbatoio carburante;

introdurre dalle sedi delle candele un po' d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;

utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo; scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia

rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.

Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggi la vernice e non trattiene la condensa.

Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.

Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Pesi

Pesi

A secco:

181 kg.

A pieno carico:

390 kg.



Attenzione

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

Ingombri (mm) (fig. 64)

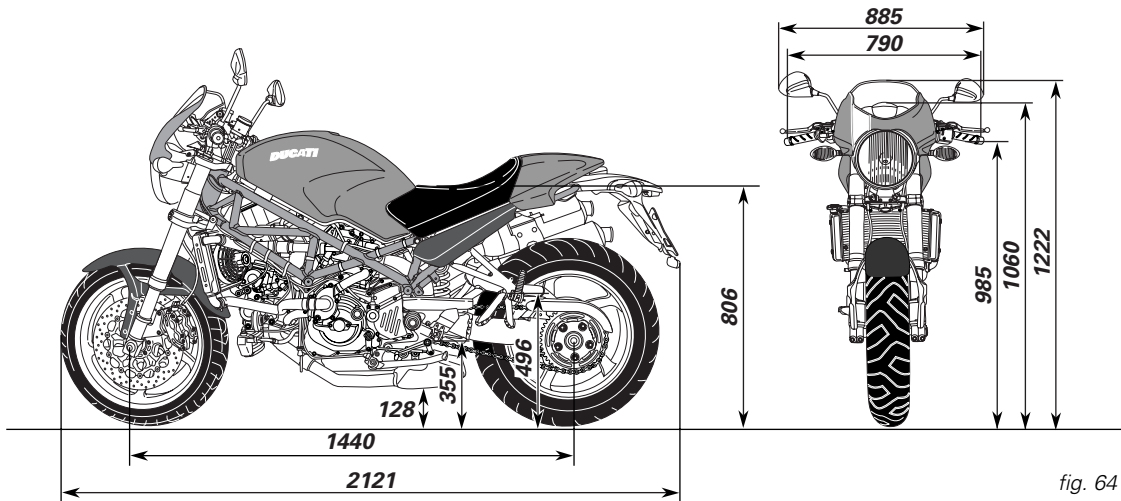


fig. 64

Rifornimenti	Tipo	dm³(litri)
Serbatoio carburante, compresa una riserva di 3,5 dm ³ (litri)	Benzina verde con un numero di ottani all'origine di almeno 95	15
Circuito di lubrificazione	SHELL Advance Ultra 4	3,4
Circuito freni ant./post. e frizione	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Protettivo per contatti elettrici	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Forcella anteriore	SHELL Advance Fork 7.5 o Donax TA	0,492 (per stelo)
Circuito di raffreddamento	Liquido antigelo SHELL Advance Coolant o GLYCO SHELL 35÷40 % + acqua	2,7



Importante

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

Motore

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

Alesaggio mm:

98.

Corsa mm:

66.

Cilindrata totale cm³:

996

Rapporto di compressione:

11,2±0,5:1.

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

86,4 kW - 117 CV a 8.750 giri/min.

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

95,5 Nm (9,68 Kgm) a 7.000 giri/min.

Distribuzione

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

Schema distribuzione desmodromica (fig. 65)

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

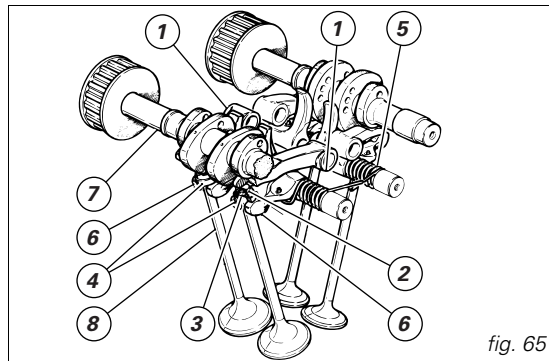


fig. 65

Prestazioni

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



Importante

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

Candele d'accensione

Marca: CHAMPION

Tipo: RA 59GC.

Marca: NGK

Tipo: DCPR9EVX.

Alimentazione

Iniezione elettronica indiretta MARELLI.

Diametro corpo farfallato:

50 mm

Iniettori per cilindro: 1

Fori per iniettori: 1

Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Freni

Anteriore

Tipo:

a disco forato in acciaio.

n° 2 dischi.

Materiale pista frenante:
acciaio.

Materiale campana:
alluminio.

Diametro disco: 320 mm.

Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.

Spessore disco $5 \pm 0,1$ mm.

Superficie frenante, cm^2 : 44

Pinze freno a pistoni differenziati.

Marca e tipo: BREMBO 30/34-4 pistoni.

Materiale attrito: TOSHIBA TT 2172HH.

Tipo pompa: PSC 16.

Posteriore

Tipo:

a disco fisso forato, in acciaio.

Diametro disco: 245 mm.

Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.

Spessore disco $5 \pm 0,1$ mm.

Superficie frenante: 25 cm^2

Pinza freno: Ø cilindro 32 mm.

Marca e tipo: BREMBO P32F.

Materiale attrito: FERIT I/D 450 FF.

Tipo pompa: PS 11B.



Attenzione

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

Trasmissione

Frizione:

multidisco a secco;

comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.

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

Rapporto:

32/59.

Cambio a:

a 6 rapporti;

con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.

Rapporto pignone/corona:

15/42.

Rapporti totali:

1^a 15/37.

2^a 17/30.

3^a 20/27.

4^a 22/24.

5^a 24/23.

6^a 28/24.

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

Marca: DID

Tipo: 525 VL4

Dimensioni: 5/8 x 5/16"

N° maglie: 104



Importante

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

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



Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore, rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio

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

Angolo di sterzata (per lato): 27°

Avancorsa mm: 96.

Inclinazione canotto: 24°.

Ruote

Cerchi in lega leggera a cinque razze.

Anteriore

Marca: MARCHESINI

Dimensioni: MT3.50x17"

Posteriore

Marca: MARCHESINI

Dimensioni: MT5.50x17".

Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore

Radiale tipo "tubeless".

Dimensione: 120/70-ZR17.

Posteriore

Radiale tipo "tubeless".

Dimensione: 180/55-ZR17.

Sospensioni

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati.

La forcella è dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione, compressione e del precarico delle molle interne agli steli.

Diametro tubi portanti mm:

43.

Corsa sull'asse steli:

130 mm

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilanciante tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore regolabile in estensione, compressione e nel precarico della molla. È infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in alluminio.

Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.

Corsa ammortizzatore:

65 mm.

Escursione ruota posteriore:

148 mm.



Note

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

Impianto di scarico

Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento Euro 2.

Versione U.S.A.: non catalizzata

Colori disponibili

Rosso anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG); con banda bianca cod. D753 (PPG);

telaio color rosso e cerchi color bianco.

Nero lucido cod. 248.514 (PPG); con banda bianca cod. D753 (PPG);

telaio color nero e cerchi color bianco.

Nero lucido cod. 248.514 (PPG);

telaio e cerchi color nero.

Blu cod. 291.800 (PPG) con banda bianca cod. D753 (PPG);

telaio blu e cerchi di colore bianco.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:

Proiettore anteriore:

lampada tipo: **H4 (12V-55/60W).**

luce di posizione:

lampada tipo: **T4W (12V-4W).**

Comandi elettrici sui semimanubri:**Indicatori direzione:**

lampade tipo: **R10W (12V-10W).**

Avvisatore acustico.**Interruttori luci arresto.****Batteria, 12V-10 Ah.****Alternatore 12V-520W.**

Regolatore elettronico, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.

Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.**Fanale posteriore e segnalazione arresto:**

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

Illuminazione targa:

lampada tipo: **W5W (12-5W).**

**Note**

Per la sostituzione delle lampadine vedi al paragrafo “Sostituzione delle lampadine” alla pag. 53.

Fusibili

La scatola porta fusibili è posizionata sotto il serbatoio carburante.

I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1, fig. 66) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'ampereaggio.

Il fusibile posto vicino alla batteria protegge il regolatore elettronico.

Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2, fig. 68).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (3, fig. 67).



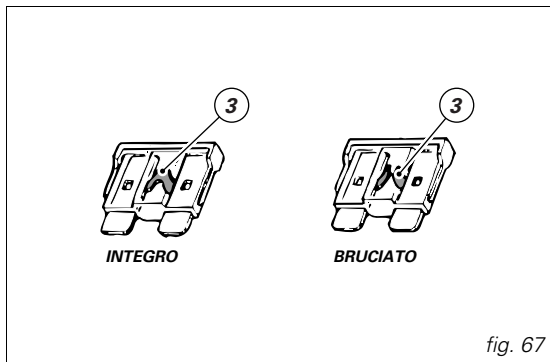
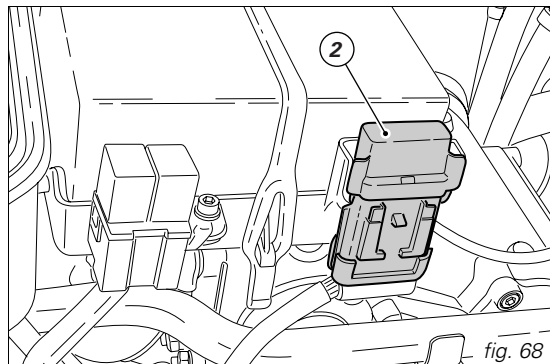
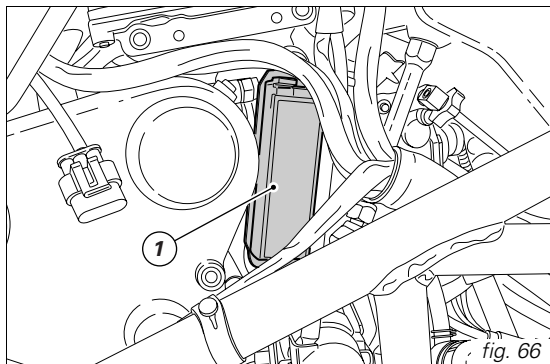
Importante

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



Attenzione

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



Legenda schema impianto elettrico/iniezione

- 1) Commutatore destro
- 2) Antenna Transponder
- 3) Commutatore chiave
- 4) Relè principale
- 5) Scatola fusibili
- 6) Motorino avviamento
- 7) Teleruttore
- 8) Batteria
- 9) Fusibile regolatore
- 10) Regolatore.
- 11) Alternatore.
- 12) Indicatore direzione posteriore destro.
- 13) Fanale posteriore.
- 14) Illuminazione targa.
- 15) Indicatore direzione posteriore sinistro.
- 16) Serbatoio carburante.
- 17) Connessione autodiagnosi.
- 18) Sensore velocità.
- 19) Bobina cilindro orizzontale.
- 20) Bobina cilindro verticale.
- 21) Candela cilindro orizzontale.
- 22) Candela cilindro verticale.
- 23) Iniettore cilindro orizzontale.
- 24) Iniettore cilindro verticale.
- 25) Potenzimetro farfalla.
- 26) Sensore giri/fase.
- 27) Interruttore cavalletto laterale.
- 28) Centralina 5.9 M.
- 29) Relè iniezione.

- 30) Interruttore indicatore cambio in folle.
- 31) Interruttore pressione olio.
- 32) Interruttore posteriore STOP.
- 33) Interruttore anteriore STOP.
- 34) Commutatore sinistro.
- 35) Sensore temperatura/pressione aria.
- 36) Strumentazione.
- 37) Indicatore direzione anteriore.
- 38) Avvisatore acustico.
- 39) Proiettore.
- 40) Indicatore direzione anteriore destro.
- 41) Sensore temperatura acqua centralina.
- 42) Sensore temperatura acqua strumento.
- 43) Interruttore frizione.
- 44) Elettroventola destra.
- 45) Elettroventola sinistra.

Legenda colore cavi

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

Legenda scatola fusibili (5)

<i>Pos.</i>	<i>Utilizzatori</i>	<i>Val.</i>
1-9	Generale	30 A
2-10	Pompa carburante, iniettori, bobine	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Alimentazione centralina	3 A
5-13	Passing	7,5 A
6-14	Luci posizione, abbaglianti e anabbaglianti, cruscotto	15 A
7-15	Stop, claxon, sensore velocità	10 A
8-16	Elettroventole	7,5 A

**Note**

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

PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

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

Owner's manual

E

DUCATI MONSTERS4R



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

For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorized service centres. Ducati's information service is also at the disposal of all Ducati riders and enthusiasts for any information and suggestions you might need.

Enjoy your ride!



Notes

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

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



Warning

This manual forms an integral part of the motorcycle and - if a transfer of title occurs - must always be handed over to the new owner.

TABLE OF CONTENTS

E

General 6

Warranty	6
Symbols	6
Useful information for safe riding	7
Carrying the maximum load allowed	8
Identification data	9

Controls 10

Position of motorcycle controls	10
Instrument panel	11
The immobilizer system	14
Keys	14
Code card	15
Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip	16
Duplicate keys	17
Ignition switch and steering lock	18
Left switch	19
Clutch lever	19
Cold start lever	20
Right switch	20
Throttle twistgrip	21

Front brake lever	21
Rear brake pedal	22
Gear change pedal	22
Gearchange pedal adjustment	23
Adjusting the rear brake pedal	24

Main components and devices 25

Location	25
Tank filler plug	26
Seat and helmet compartment lock	27
Side stand	28
Shock absorber adjusters	29
Front fork adjusters	30
Changing motorcycle track alignment	32

Directions for use 34

Running-in precautions	34
Pre-ride checks	36
Starting the engine	37
Moving off	40
Braking	40
Stopping the motorcycle	41
Refueling	41
Parking	42
Toolkit and accessories	43

Main Maintenance Operations 44

- Removing the fairing 44
- Raising the fuel tank 45
- Changing the air filter 46
- Checking coolant level 47
- Checking brake and clutch fluid level 48
- Checking brake pads for wear 49
- Adjusting the throttle cable 49
- Lubricating cables and joints 50
- Charging the battery 51
- Chain tension inspection 52
- Chain lubrication 52
- Replacing the bulbs 53
- Beam setting 56
- Tyres 58
- Checking engine oil level 60
- Cleaning and replacing the spark plugs 61
- General cleaning 62
- Storing the bike 63
- Important notes 63

Technical data 64

- Overall dimensions (mm) 64
- Weights 64
- Fuels 65
- Engine 66
- Timing system 66
- Performance data 67
- Spark plugs 67
- Fuel circuit 67

- Brakes 67
- Transmission 68
- Frame 68
- Wheels 69
- Tyres 69
- Suspensions 69
- Exhaust system 70
- Available colours 70
- Electrical system 70

Routine maintenance record 75

For United States of America version Only 76

- Reporting of safety defects 76
- Safety warnings 76
- Noise emission warranty 76
- Noise and exhaust emission control system information 77
- Tampering warning 78
- Riding safety 79
- Protective apparel 80
- Vehicle identification number (VIN) 80
- Label location 81
- California evaporation emission system: 83
- Ducati limited warranty on emission control system 83

Routine maintenance record 86

GENERAL

E

Warranty

In your own best interests, to ensure the reliability of the product, you are strongly advised to contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop for any servicing requiring particular technical expertise.

Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, using Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

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

Symbols

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



Warning

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



Important

Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.



Notes

Additional information concerning the job being carried out.

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

Useful information for safe riding



Warning

Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience.

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

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

Riders and passengers must **always** wear appropriate apparel and a safety helmet.

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

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

The rider should keep his/her feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.

Always hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes in direction or in the road surface. The pillion passenger should **always** hold on to the grabhandles under the seat with both hands.

Ride within the law and observe national and local rules.

Always respect speed limits where these are posted.

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

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

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

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

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

Do not smoke when refuelling.

While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours.

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

Always remove the key when you leave your motorcycle unattended.

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



Warning

The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any body part and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves, etc.).

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

Never park on uneven ground or soft terrain as this may lead to the motorcycle falling over.

Carrying the maximum load allowed

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

Information about carrying capacity

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

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.

Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.

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

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

Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 58 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1) and engine (fig. 2).

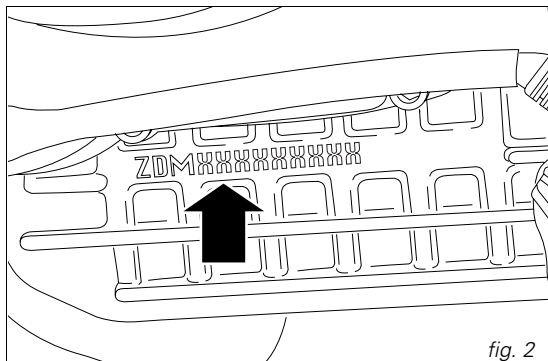
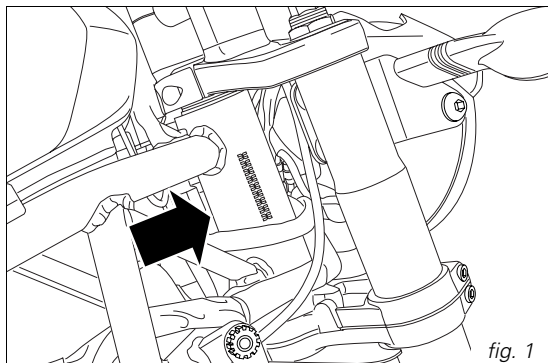
Frame number

Engine number



Notes

Please state this information, which identifies the motorcycle model, when ordering spare parts.



CONTROLS

E



Warning

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

Position of motorcycle controls (fig. 3)

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

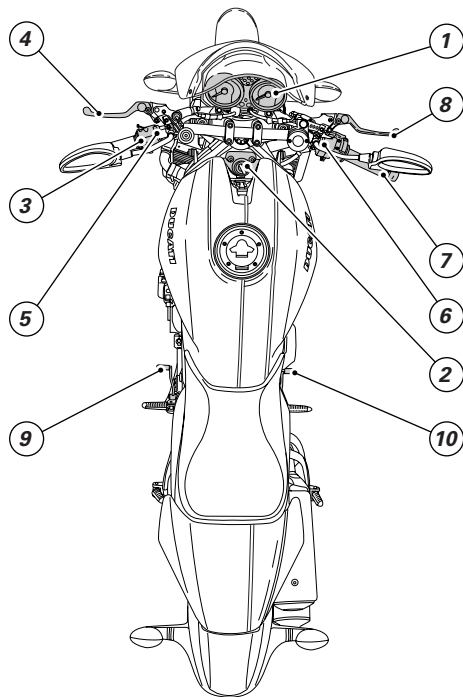


fig. 3

Instrument panel (fig. 4)

1) **High beam light** (blue).

Comes on when high beam is on.

2) **Turn indicator light** (green).

Comes on and flashes when a turn indicator is on.

3) **Low fuel light** (yellow).

Comes on when there are about 3.5 litres of fuel left in the tank.

4) **Neutral light N** (green).

Comes on when gearbox is in neutral.

5) **Engine oil pressure light** (red).

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

Important

If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

6) **Yellow amber light**

Comes on and flashes when the motorcycle is parked (Immobilizer enabled), also used for Immobilizer diagnostics.

Notes

Once the Immobilizer is on, the light flashes for 24 hours after which it switches off, although the Immobilizer itself is still active.

7) **EOBD light** (yellow amber).

Turns on to indicate that the engine is locked. Switches off after a few seconds (normally 1.8 - 2 sec.).

8) **Tachometer** (km/h).

Gives road speed.

a) **LCD (1):**

- **Odometer** (km).

Gives total distance covered.

- **Trip meter** (km).

Gives distance covered since last resetting.

9) **Engine revolution meter** (rpm).

Indicates engine rpm.

b) **LCD (2):**

- **Clock.**

- **Oil temperature**

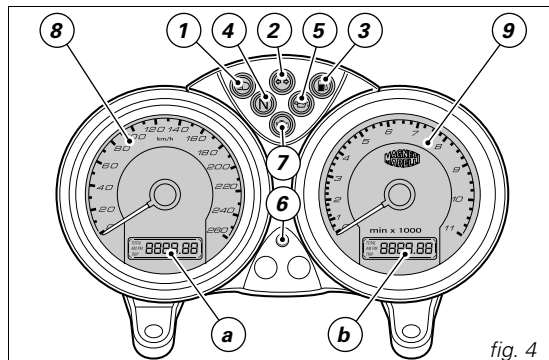


fig. 4

LCD display functions

When the key is turned from **OFF** to **ON**, the instrument panel runs a **check-up** routine of all instruments (pointers, display, lights) (fig. 5 and fig. 6).

LCD unit functions (1)

Press the button (B, fig. 6) with the key turned to **ON** to cycle through trip meter and odometer indication.

Resetting the trip meter

Hold down button (B, fig. 6) for more than 2 seconds in **TRIP** mode to reset the display (LCD 1).

LCD unit functions (2)

Press button (A, fig. 6) with the key turned to **ON** to display the clock and coolant temperature.

Clock setting

Hold down button (A, fig. 6) for at least 2 seconds.

To select **AM/PM**, press button (B, fig. 6). Press button (A) to confirm and enter hours setting mode. Set the hours by pressing button (B) repeatedly. Press button (A, fig. 6) to move enter the minutes setting mode.

Press button (B) to increment the minutes setting; hold it down for more than 5 seconds to increase the setting more quickly. Press button (A) to confirm and exit setting mode.

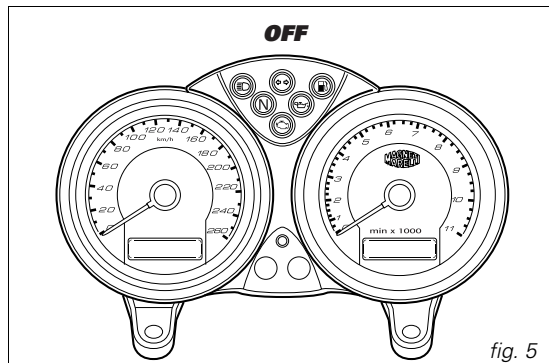


fig. 5

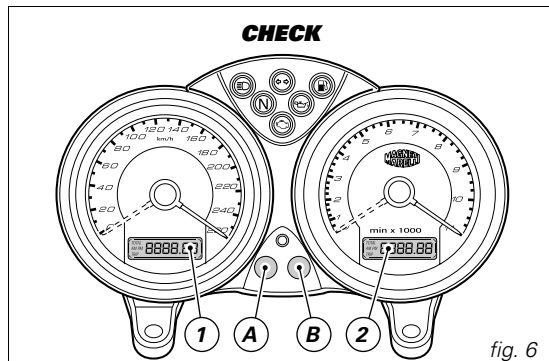


fig. 6

Coolant temperature function

When the temperature is below 40 °C /104 °F the display reads "**LO**" and over 120 °C/248 °F it reads "**HI**".

Fuel level light

When the low fuel level light turns on, the display reads "**FUEL**".

Service deadline function

After the first 1000 Km / 621 mi and every 10.000 Km / 6210 mi thereafter, at each key **ON** the display reads "**MAInt**" for five seconds, to indicate that the periodic service deadline has been reached.

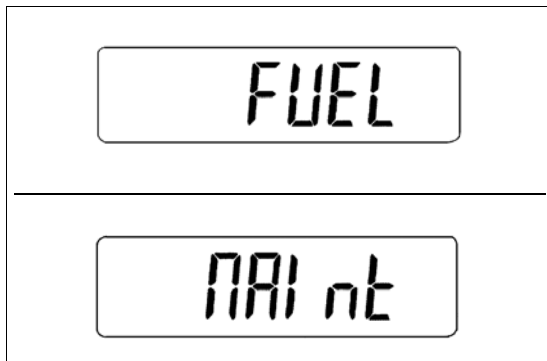
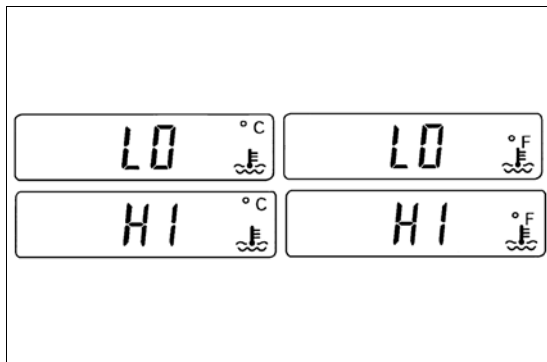
Backlighting

Press button (B, fig. 6) within 5 seconds with the key turned to **ON**; each time the button is pressed the backlighting will vary.



Warning

Stop the motorcycle before using the instrument panel controls. Never operate the instrument panel controls while riding.



The immobilizer system

For improved anti-theft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.

Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a “password” and tells the CPU that an “authorised” ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

Keys (fig. 7)

The Owner receives a set of keys comprising:

- 1 RED key A
- 2 BLACK keys B

Warning

Red key A has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.

The keys B are regular ignition keys and are used to:

- start up the engine
- open the lock of the fuel tank filler plug
- open the seat lock.

The key A performs the same functions as the keys B, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.



Notes

The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.



Warning

Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the key A in a safe place. It is also recommended to use always the same black key to use the bike.

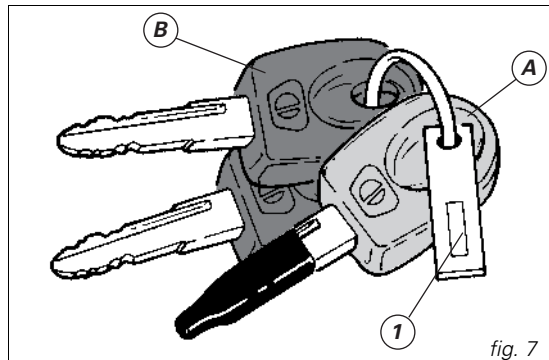


fig. 7

Code card

The keys come with a CODE CARD (fig. 8) that reports: the electronic code (A, fig. 9) to be used in case of engine block, i.e. bike did not start after **key-on**.



Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to override engine block through the procedure that uses the throttle twistgrip.

In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine block" function - signalled by the yellow amber **EOBD** warning light that comes on (7, fig. 4).

But this operation can be carried out only if the electronic code indicated on the code card is known.

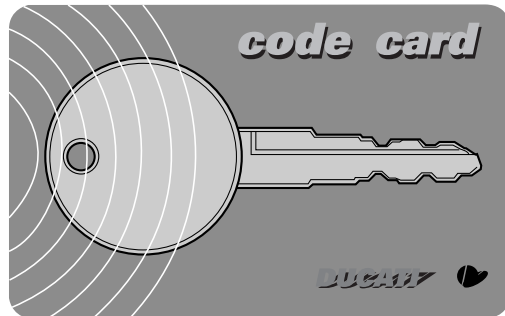


fig. 8



fig. 9

Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip

- 1) Turn the key to ON and fully open throttle. Keep it open. The EOBD warning light (7, fig. 4) turns off after 8 seconds.
- 2) Release the throttle as soon as the EOBD warning light turns off.
- 3) The EOBD pilot light will flash. Now enter the electronic release code shown on the CODE CARD given to the customer at the time of consignment of the motorcycle by the dealer.
- 4) Count a number of flashes of the EOBD light equivalent to the first number of the secret code.
Open full throttle and keep the position for 2 seconds, then release. In this way the input of one figure is acknowledged, EOBD pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Repeat the operation until you have entered the final digit. If you fail to perform any operation with the throttle the EOBD light will flash 20 times and then illuminate steadily to inform you that the procedure must be repeated from step 1.
- 5) When you release the throttle, if the code was inserted in the correct way, The EOBD light will flash to indicate that the engine has been unblocked. The light switches off after 4 seconds.
- 6) Should the code NOT be entered correctly the EOBD light remains lit and the procedure can be repeated starting from step 1 for as many times as necessary.



Notes

Should the throttle twistgrip be released before the set time, the warning light turns on again. It is then necessary to bring the key to OFF and restart the procedure from point (1).

Operation

When the ignition key is turned from ON to OFF the immobilizer inhibits engine operation. When the ignition key is turned back to ON to start the engine, the following happens:

1) if the CPU recognised the code, the light (6, fig. 4) on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. When you press the START (2, fig. 13) button, the engine will start up.

2) if the light (6, fig. 4) or EOBD light (7, fig. 4) stay on, the code has not been recognised. When this is the case, turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try with the other black key. If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.

3) Should the light (6, fig. 4) still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip). Turn the key to OFF and back to ON, the immobilizer pilot light should go back to its normal operation (see point 1).



Warning

The keys accommodate electronic components inside. If dropped or hit, they might damage. Use only one key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognizing the code of the key in use.

Duplicate keys

If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.

DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to 8 keys in total.

You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.

The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.



Notes

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

Ignition switch and steering lock (fig. 10)

It is located in front of the fuel tank and has four positions:

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



Notes

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

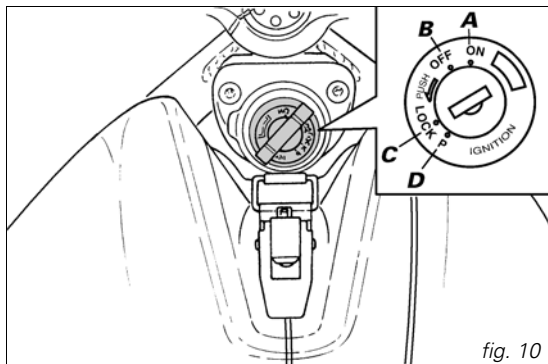


fig. 10

Left switch (fig. 11)

1) Dip switch, light dip switch, two positions:

position  = low beam on;

position  = high beam on.

2) Switch  = 3-position turn indicator:

centre position = off;

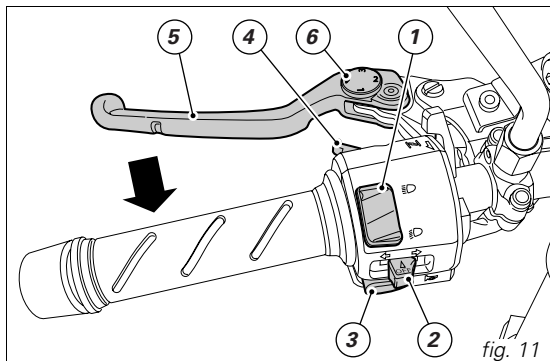
position  = left turn;

position  = right turn.

To reset turn indicators, switch returns to central position, push in.

3) Button  = warning horn.

4) Button  = flashing high beam.



Clutch lever (fig. 11)

Lever (5) disengages the clutch. It features a dial adjuster (6) for lever distance from the twistgrip on handlebar.

To make the adjustment, keep lever (5) full forward and adjust knob (6), turning it in correspondence with one of the four preset positions, taking account of the fact that: position 1 corresponds to the maximum distance between lever and grip, while position 4 corresponds to the minimum distance.

When you pull lever (5), transmission is disengaged from the engine to the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.



Warning

Adjustment of clutch and brake lever must be carried out when motorcycle is stopped.



Important

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



Notes

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

Cold start lever (fig. 12)

Use this device (7) to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.

Lever positions:

A) = inactive;

B) = fully active.

The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see page 37).

E

Important

Never use the cold start device when the engine is warm. Do not ride the motorcycle with the cold start active.

Right switch (fig. 13)

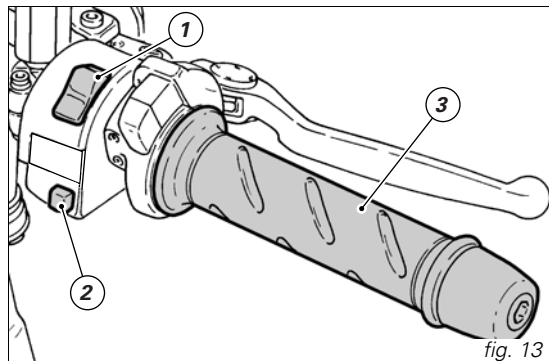
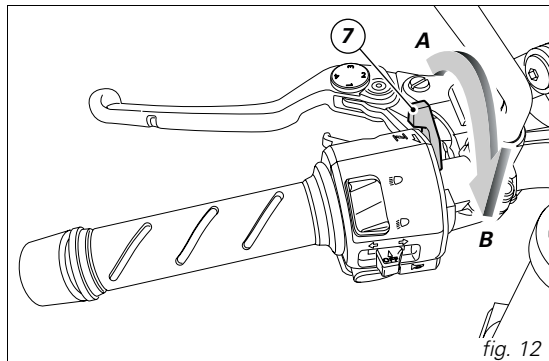
1) Switch for **ENGINE STOP**, two positions:

position  (**RUN**) = run;

position  (**OFF**) = stop engine.

Warning

This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After the engine stops, move the switch back to position  to start the engine again.





Important

Riding with the light on, switching off the engine with switch (1) and leaving the ignition key to **ON** can drain the battery, inasmuch as the light stays on.

2) Button  = engine start.

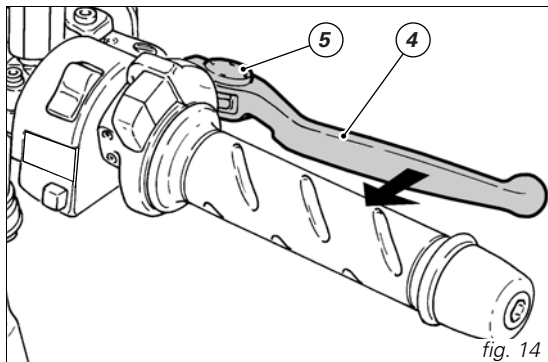
Throttle twistgrip (fig. 13)

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

Front brake lever (fig. 14)

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

The brake lever is provided with an adjuster (5) for lever distance adjustment from twistgrip on handlebar. Follow the same procedure as for the clutch control lever (page 19).



Warning

Before operating these controls, read the instructions on page 40.

Rear brake pedal (fig. 15)

Push down on the pedal (1) with your foot to operate the rear brake.

The system is hydraulically operated.

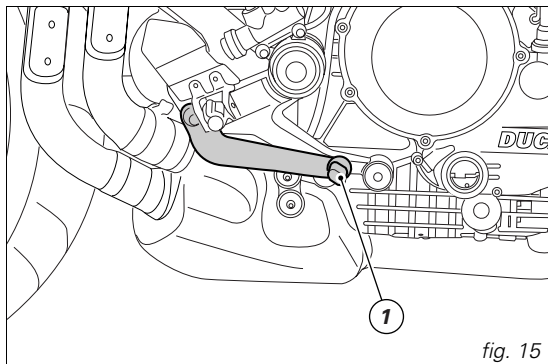


fig. 15

Gear change pedal (fig. 16)

The gear change pedal has a central rest position **N**, to which it automatically returns, and two movements: down = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light on the instrument panel will go out. up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gears.

Each time you move the pedal you will engage the next gear, one gear at a time.

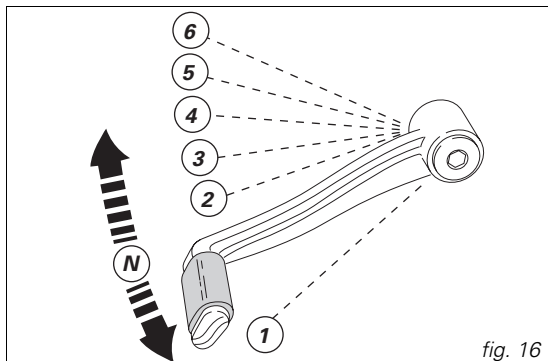


fig. 16

Gearchange pedal adjustment (fig. 17)

The gear change pedal position relative to the footpeg may be adjusted to suit rider preferences.

To adjust the position of the gear change pedal, proceed as follows:

Use the socket (2) to lock rod (1) and loosen lock nuts (3) and (4).

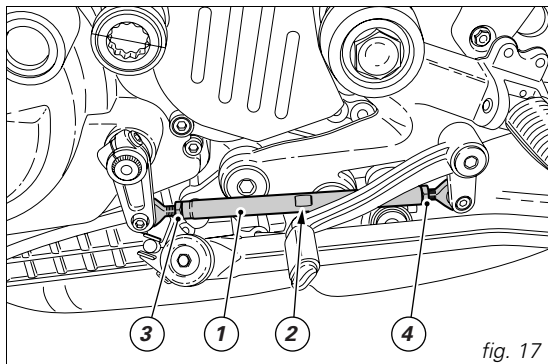


Notes

Lock nut (3) has a left-hand thread.

Turn rod (1) until the gear change pedal is in the required position.

Tighten the two lock nuts onto the rod.



Adjusting the rear brake pedal (fig. 18)

The position of the rear brake pedal in relation to the footpegs can be adjusted to suit the preferred riding position.

To adjust the position of the rear brake pedal, proceed as follows:

Loosen lock nut (5).

Turn pedal travel adjusting screw (6) until pedal is in the desired position.

Tighten check nut (5).

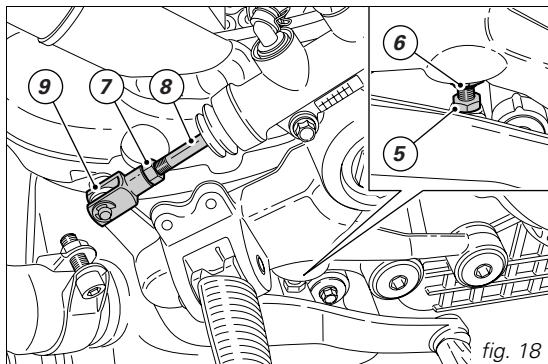
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.

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

Loosen the check nut (7) on cylinder linkage.

Tighten linkage (8) into fork (9) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.

Tighten check nut (7) and check pedal free play again.



MAIN COMPONENTS AND DEVICES

Location (fig. 19)

- 1) Tank filler plug.
- 2) Seat lock
- 3) Helmet cable pin
- 4) Pillion grabhandle
- 5) Side stand.
- 6) Rear-view mirrors.
- 7) Rear shock absorber adjusters.
- 8) Front fork adjusters.
- 9) Tank lift rod
- 10) Seat cover
- 11) Tank anchor lever
- 12) Catalytic converter.

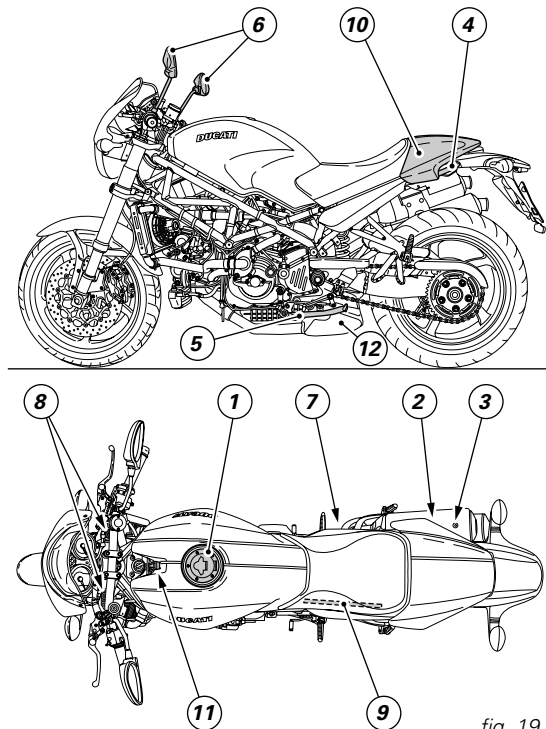


fig. 19

Tank filler plug (fig. 20)

Opening

Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).



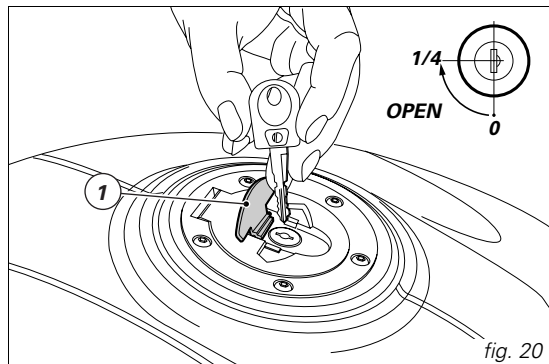
Notes

The plug can only be closed with the key in.



Warning

Always make sure you have properly refitted (see page 41) and closed the plug.



Seat and helmet compartment lock

(fig. 21 and fig. 22)

Opening

Insert the key into the seat lock and turn it clockwise until the seat hook disengages with an audible click. Pull the seat backwards off its retainers.

The helmet cable (1) is in the front part of the underseat compartment (see page 43). Pass the cable through the helmet and fit the ends of the cable into the pin (2). Leave the helmet hanging and refit the seat to secure it.

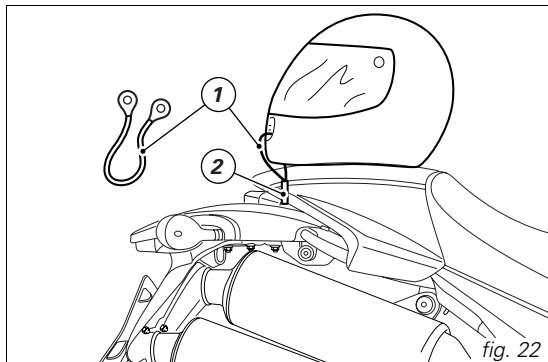
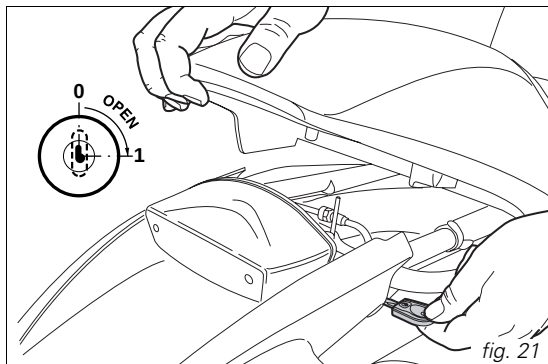


Warning

This device protects the helmet against theft when the motorcycle is parked. Do not leave the helmet attached in this way when riding the motorcycle as it can interfere with riding and cause loss of control of the motorcycle.

Closing

Make sure all parts are correctly arranged and secured in the underseat compartment. Fit the front hooks on the base of the seat under the tube running across the frame, then press down on its rear until it clicks audibly into position in the lock. Make sure the seat is securely mounted to the frame and remove the key from the lock.



Side stand (fig. 23)

Important

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

E Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over. When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill. To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning

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

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Notes

Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.

Notes

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

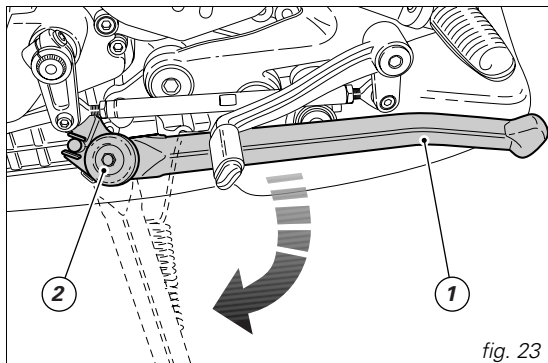


fig. 23

Shock absorber adjusters (fig. 24 and fig. 25)

The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.

The adjuster (1) located on the right side, on the connection holding the shock absorber to the swingarm, controls rebound damping.

The adjuster (2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping. Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to increase damping, or counterclockwise to reduce damping.

STANDARD setting:

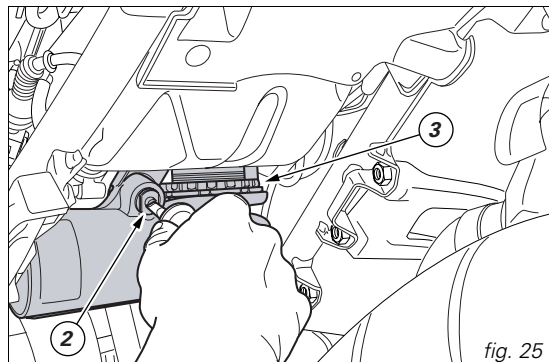
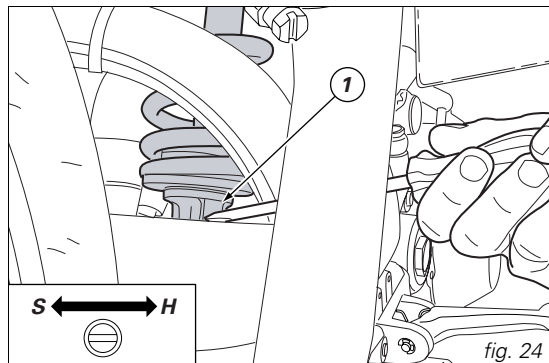
from fully screwed in, turn adjuster (1) out by one turn and adjuster (2) out by two turns.

Spring preload 25 mm.

Two ring nuts (3), located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.

To change spring preload, slacken off the upper ring nut. Then **tighten** or **slacken** the lower ring nut to **increase** or **decrease** spring preload as required. Once the desired spring preload has been set, lock down the upper ring nut.

Warning
 Use a specific pin wrench only to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut to avoid hurting your hand hitting motorcycle parts. The pin may slip out of the nut recess while carrying out such operation.



**Warning**

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

If the motorcycle is to be ridden with a pillion rider and luggage, we recommend setting rear shock absorber spring preload to the maximum to ensure the best handling and proper ground clearance at all times. It may also be necessary to adjust rebound damping accordingly.

E**Front fork adjusters** (fig. 26-fig. 27)

The front fork has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is performed using outer screw-type adjusters:

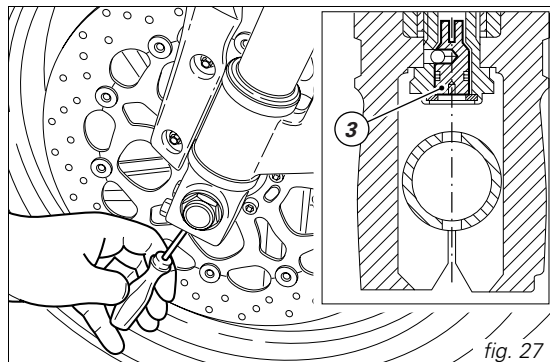
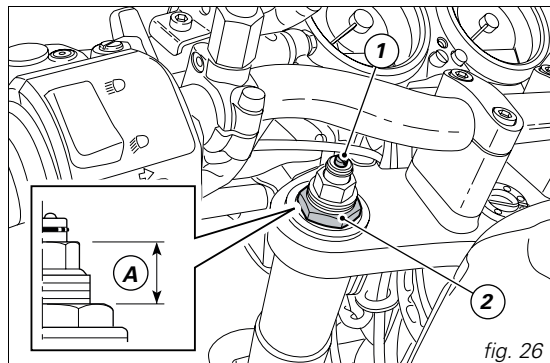
- 1) (fig. 26) to adjust rebound damping;
- 2) (fig. 26) to adjust inner springs preload;
- 3) (fig. 27) to adjust compression damping.

To set rebound damping, turn the top adjuster (1) on each fork leg with a small flat screwdriver. To turn adjuster (3, fig. 27) insert a screwdriver through the hole in the wheel spindle at the fork leg axis. Adjusters (1) and (3) have click settings corresponding to different damping positions. The hardest damping is obtained with the adjuster fully tightened to the "0" position. Start with this position and turn counterclockwise. Count the screw clicks, which correspond to position 1, 2 and so forth.

Standard settings:
compression: 12 clicks.
rebound: 11 clicks.
Spring preload: (A, fig. 26): 16 mm

To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the hex. adjusting nut (2) with a 22-mm hexagon wrench.

 **Important**
Adjust both fork legs to same settings.



Changing motorcycle track alignment

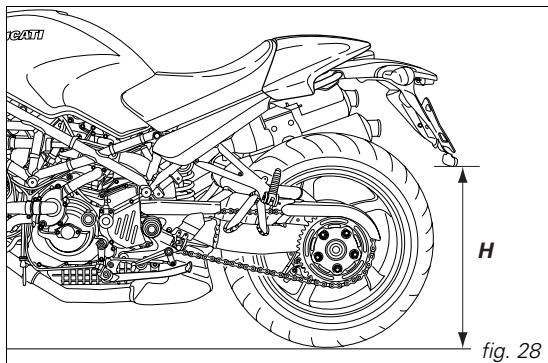
(fig. 28-fig. 29-fig. 30)

Motorcycle track alignment is the results of tests carried out under different riding conditions by our technical staff. Modifying factory setting is a very delicate operation, which may lead to serious damages if carried out by unskilled people.

Before changing the standard setting, measure the reference value (H, fig. 28).

The rider can modify track alignment according to his/her needs by changing working position of the shock absorber,

To modify the ball joint centre distance (1) first slacken off the locknuts (3).



Notes

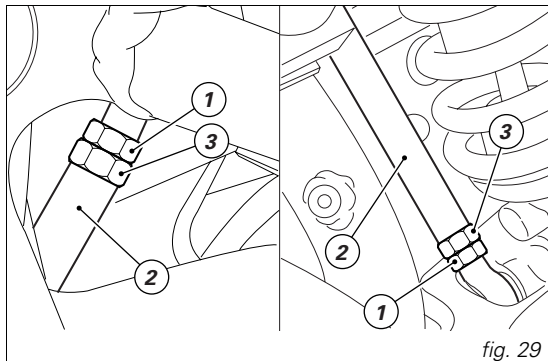
Please note that the lower nut (3) has a left-hand thread.

Adjust the linkage (2) with an open wrench.
When finished, tighten the nuts (3) to 25 Nm.

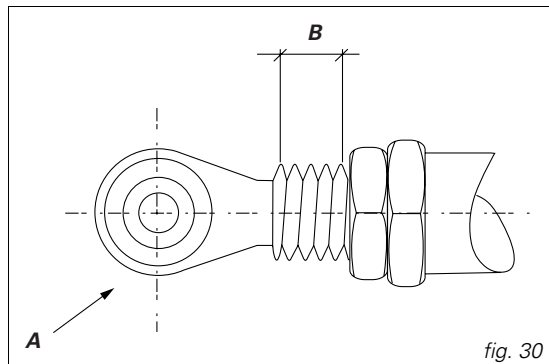


Warning

Length of linkage (2), included between the two joint center lines (1), should not exceed 272 mm.



Do not unscrew ball joint (A) more than 5 threads or 7.5 mm (B).



E

DIRECTIONS FOR USE

Running-in precautions (fig. 31)

E



Important

During the entire running-in period, the maintenance and service rules recommended in the warranty card should be observed carefully. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for any engine damage or shorter engine life.

Max. engine speed

Road and engine speed limits to be observed during the running-in period and in normal operation:

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

Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep an eye on the revolution meter. The indicator must not exceed: 6,000 rpm.

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

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

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

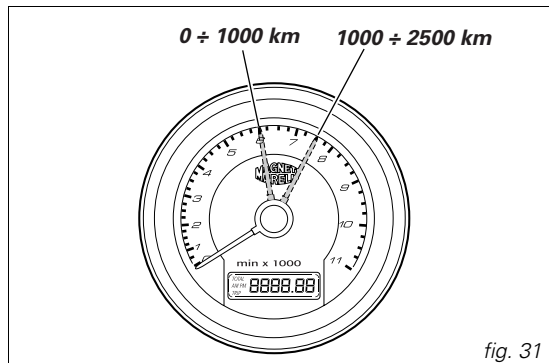
For all mechanical moving parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.

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

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed: 7,500 rpm.

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



Pre-ride checks



Warning

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

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



Fuel level in the tank

Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 41).

Engine oil level

Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 60).

Brake and clutch fluid

Check fluid level in the relevant reservoirs.

Coolant level

Check coolant level in the expansion reservoir. Top up if necessary (page 47).

Tyre condition

Check tyre pressure and condition (page 58).

Controls

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

Lights and indicators

Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 53).

Key-operated locks

Check that the fuel filler plug and seat are securely closed.

Stand

Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 28).



Warning

In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a DUCATI Dealer or Authorized Workshop.

Starting the engine



Notes

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



Warning

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

Regular ambient temperature

(10 °C/50 °F to 35 °C/95 °F):

1) Move the ignition key to **ON** (fig. 32). Make sure both the green light **N** and the red light  on the instrument panel come on.



Important

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



Warning

The side stand must be fully up (horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.



Notes

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

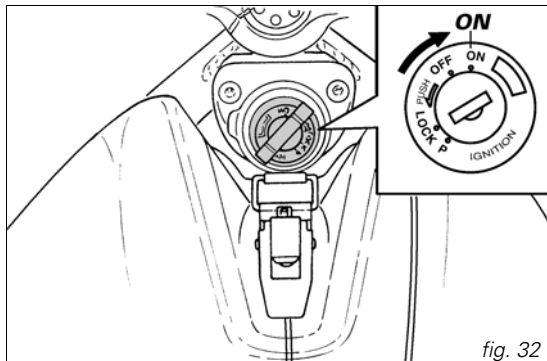


fig. 32

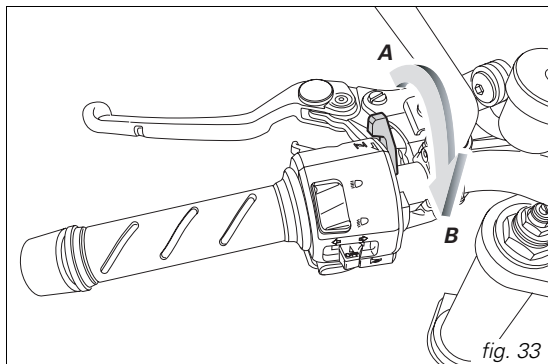
2) Move the cold start lever to (B, fig. 33).

3) Check that the stop switch (1, fig. 34) is positioned to **○ (RUN)**, then press the starter button (2). This model features servo-assisted starting. Press and immediately release the start button (2) to use the servo-assisted engine starting function. When you press the button (2) the starter motor operates automatically for a MAX time determined by engine temperature.

The system disengages the starter motor as soon as the engine starts.

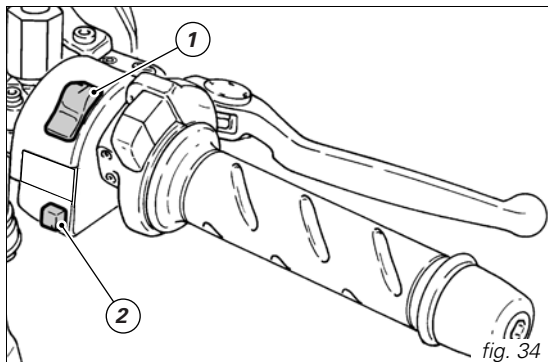
If the engine fails to start, wait at least 2 seconds before pressing the start button (2) again.

Allow the engine to start without turning the throttle twistgrip.



Important If the battery is flat the system automatically disables operation of the starter motor.

4) Move the cold start lever (1) to its vertical position (A, fig. 33) to obtain an engine speed of 1,400 – 1,500 rpm.



**Important**

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

5) Subsequently, move the cold start lever gradually towards its vertical position (A, fig. 33) as the engine warms up. Once the engine is at normal running speed it should idle smoothly with the cold start lever completely closed.

High ambient temperature (over 35 °C/95 °F):

Follow the same procedure for "Regular ambient temperature", however, do not use the cold start lever.

Cold ambient temperature (below 10 °C/50 °F):

Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (point 5).

Moving off

- 1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
 - 2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear. Once released, the lever will spring back to its original position.
 - 3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
 - 4) Let go of clutch lever and speed up.
 - 5) To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
To shift down, release the twistgrip, pull the clutch lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release the clutch.
- The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.



Important

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

Braking

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



Warning

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

Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle. When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions.

Any sudden manoeuvres may lead to loss of control. When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.

Underinflated tyres reduce braking efficiency and may affect safe riding and motorcycle good handling while turning.

Stopping the motorcycle (fig. 35)

If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to **OFF**.



Important

Do not leave the key at **ON** with the engine off as this can damage the electrical system.

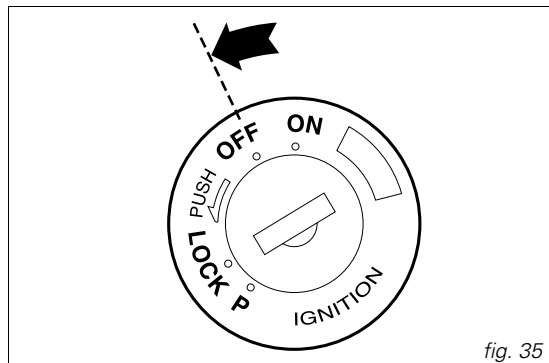


fig. 35

Refueling (fig. 36)

Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler recess.



Warning

Use fuel with low lead content and an original octane number of 95 minimum. Make sure there is no fuel trapped in the filler plug recess.

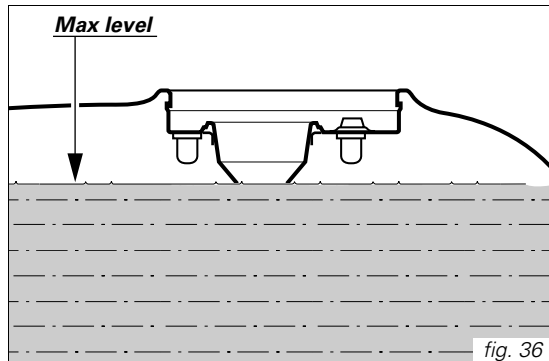


fig. 36

Parking (fig. 37)

Stop and park the motorcycle on the side stand (see page 28).

To avoid theft, turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the position. If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.

You may leave the parking lights on by turning the key to position **P**.

E

Important

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

Warning

The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; take special care not to touch exhaust system with any body part and do not park the motorcycle next to inflammable material (wood, leaves, etc.).

Warning

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

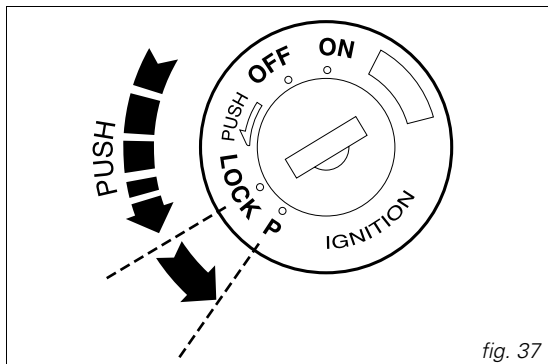


fig. 37

Toolkit and accessories

The underseat compartment contains:

An Owner's manual;

A helmet fastening cable;

A toolkit for routine service and checks.

To access the underseat compartment, remove the seat itself (page 27) and remove the cover (1, fig. 38) by unscrewing the special screw with a coin.

The toolkit (fig. 39)

contains:

2) Box wrench for spark plugs;

3) Tommy bar for box wrench;

4) Double-bit screwdriver;

5) A helmet fastening cable;

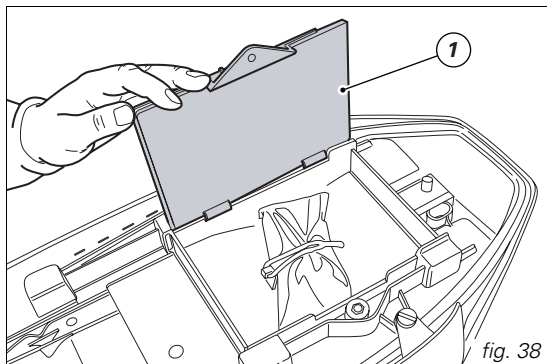


fig. 38

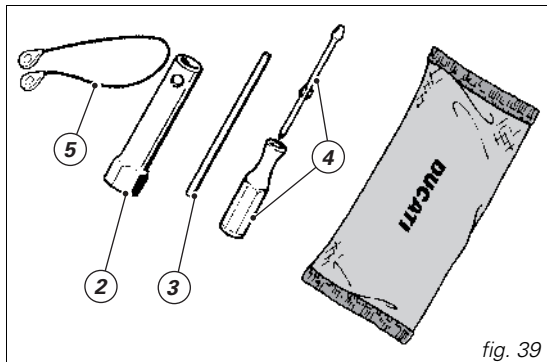


fig. 39

MAIN MAINTENANCE OPERATIONS

Removing the fairing (fig. 40)

Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.



Warning

Firmly and properly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may lose control of your motorcycle.

Removing the headlight fairing

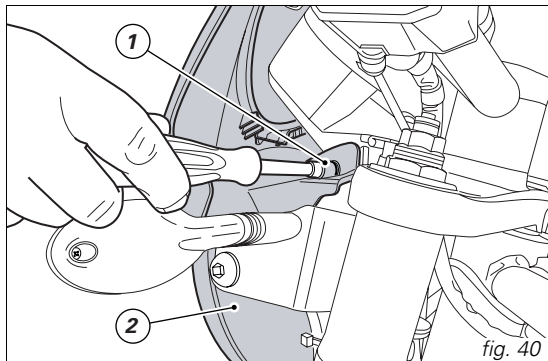
Undo the two retaining screws (1) on the headlight mount.



Notes

Take care not to lose the locknuts on screws (1) inside the headlamp fairing.

Remove headlight fairing (2).



Raising the fuel tank



Warning

To prevent spillage of fuel from the filler cap breather hole, ensure the quantity of fuel in the tank is less than 5 l.

Remove the seat (page 27), raise the hook (1, fig. 41).

Lift fuel tank and release service rod (2, fig. 42) from beneath the seat;

Rest tank on the service rod.

To refit the unit perform the disassembly steps in reverse order.



Warning

When lowering the fuel tank, take care to route the hoses so as to avoid them being pinched or crushed.

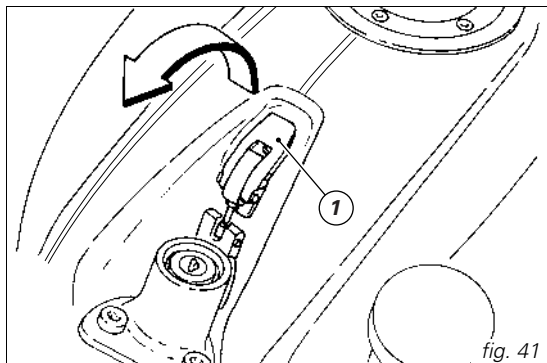


fig. 41

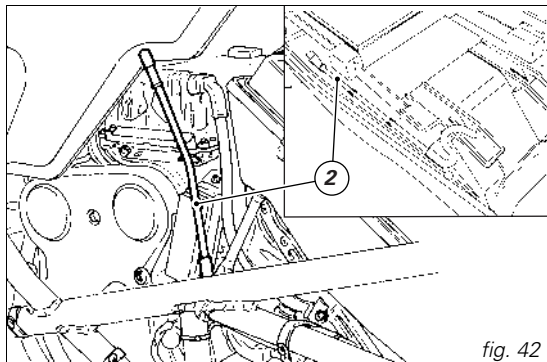


fig. 42

Changing the air filter (fig. 43)

The air filter must be changed at the intervals indicated in the "Routine maintenance" schedule (see Warranty Card). To access the airbox, lift the fuel tank as described in (page 45).

To remove the filter, unhook the tabs (1) securing the cover on both sides of the airbox and remove the cover itself (2).

Remove the filter cartridge (3, fig. 44) and replace it.

E

Important

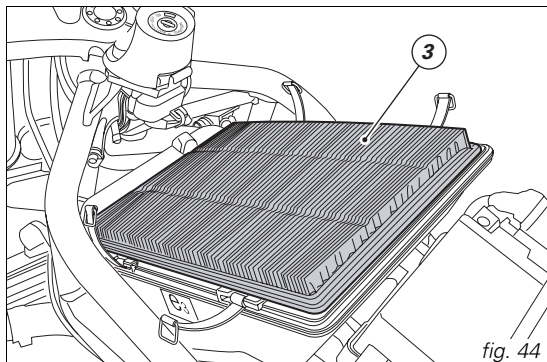
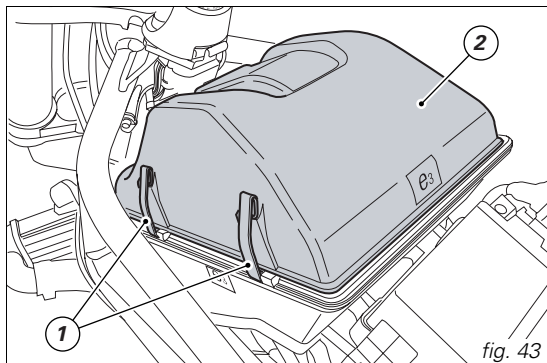
A clogged air filter will reduce air intake and engine power, increase fuel consumption and cause a build up of deposits on the spark plugs.

Running the engine without a filter will draw foreign material present in the air into the engine and may damage the engine.

Reinstall the filter in their seats in the airbox as shown in the figure and refit all removed parts and structures.

Important

If the vehicle is used in very damp or dusty conditions the air filter cartridge must be changed more frequently than indicated in the routine maintenance table (Warranty Card).



Checking coolant level (fig. 45)

Check the coolant level in the expansion reservoir on the RH side of the motorcycle; it must be between the **MAX** and **MIN** reference marks in the reservoir.

If the level is low, top it up.

Unscrew the filler (1) and add a mixture consisting of water and antifreeze SHELL Advance Coolant or Glycoshell (35-40% of the volume) up to **MAX** mark.

Reinstall the plug (1).

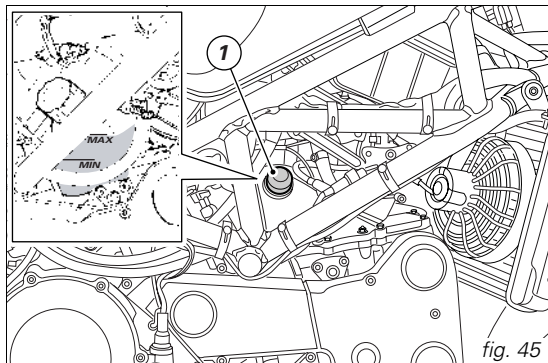
This mixture improves operating conditions (coolant will start freezing at -20 °C/-4 °F).

Coolant circuit capacity: 2.7 dm³ (litri).



Warning

This operation must be carried out with the engine cold and with the motorcycle on a perfectly flat surface.



Checking brake and clutch fluid level (fig. 46)

The level must not fall below the **MIN** marks on the reservoirs.

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

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

E

Important

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

Brake system

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

Warning

Do not spill any brake and clutch fluid on the paintwork or on plastic parts or they will damage. Hydraulic oil is corrosive; it may cause damages and lead to severe injuries.

Never mix different quality oils.

Check for joint proper sealing.

Clutch system

If the control lever has excessive play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop to have the system inspected and air drained out.



Warning

Clutch fluid level in the reservoir tends to increase as the clutch plates friction material wears out. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

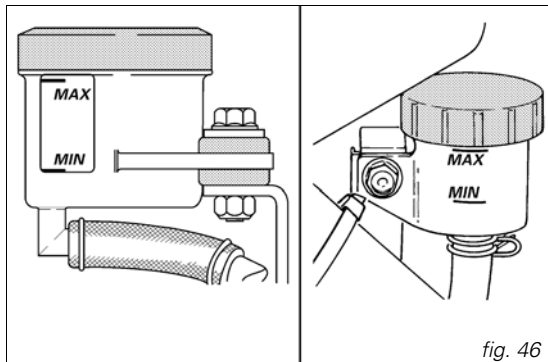


fig. 46

Checking brake pads for wear (fig. 47)

Front brake

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

Rear brake

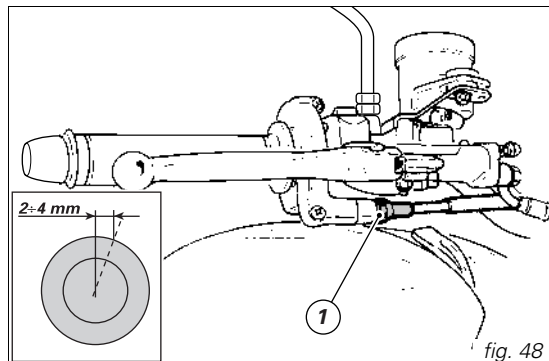
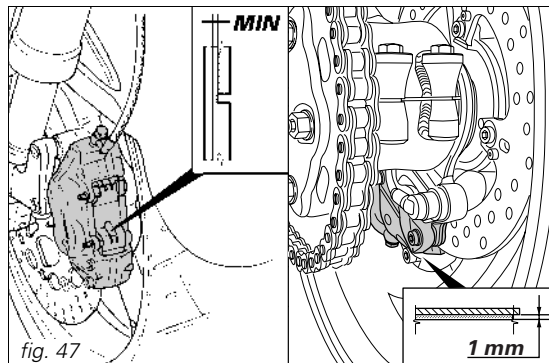
The thickness of the friction material on each pad must be at least 1 mm.

Important

Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

Adjusting the throttle cable

The throttle twistgrip must have a free play of 2 - 4 mm measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If necessary, adjust the play with the adjuster (1, fig. 48) located on the twistgrip itself.



Lubricating cables and joints (fig. 49)

The condition of the outer sheathes of the throttle/cold start cables should be checked at regular intervals. The sheath should show no signs of pinching or cracking. Work the controls to make sure the cables slide smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

To avoid any problems, periodically lubricate the ends of the cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2.

In the case of the throttle cable, open the twistgrip by undoing the two screws (1) and grease the end of the cable and slide.

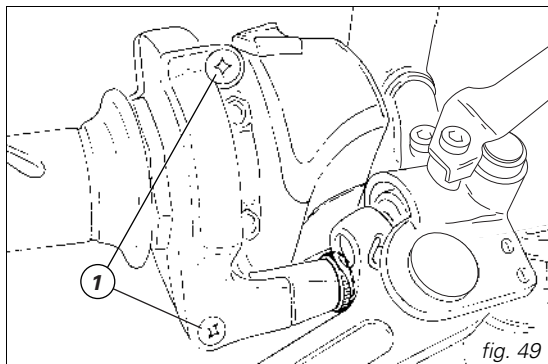


Warning

Close the twistgrip carefully, ensuring the cable fits back into the slide.

Reinstall the cover and tighten down the screws (1) to 1.8 Nm.

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



Charging the battery (fig. 50)

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

First detach the black negative terminal (-), then the red positive terminal (+).

Release the retainer (1) and remove the battery.



Warning

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

Charge the battery in a ventilated room.

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



Important

Make sure the charger is off when you connect the battery to it or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.

Always connect the red positive terminal (+) first.



Warning

Keep the battery out of the reach of children.

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

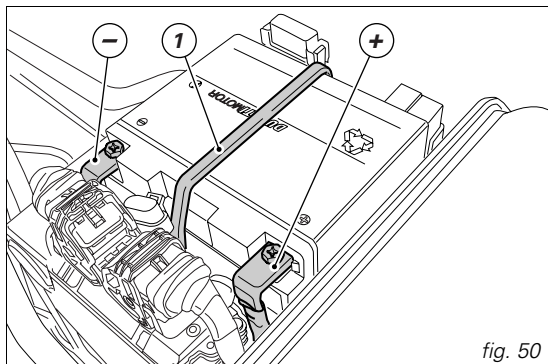


fig. 50

Chain tension inspection (fig. 51)

Move the motorcycle slowly until you find the point at which the upper section of chain is tautest. Set the motorcycle on its side stand. Push the chain upwards with one finger at swingarm mid-length (see label). The lower length of the chain should have 20-25 mm slack.

If this condition does not obtain, contact a Ducati Dealership or Authorised Workshop to have the chain retensioned.



Warning

The eccentric hub screws must be correctly locked down for rider and passenger safety.



Important

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

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.

The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and lubricate with SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.



Important

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

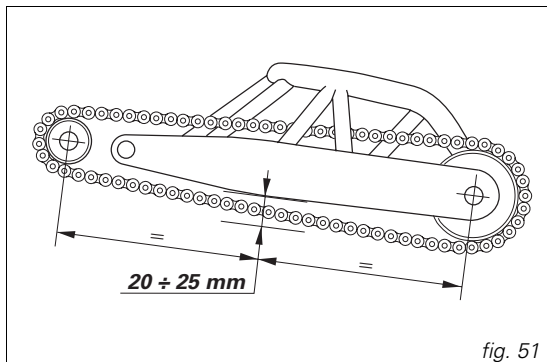


fig. 51

Replacing the bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified in the "Electrical System" for that lighting device at page 70.

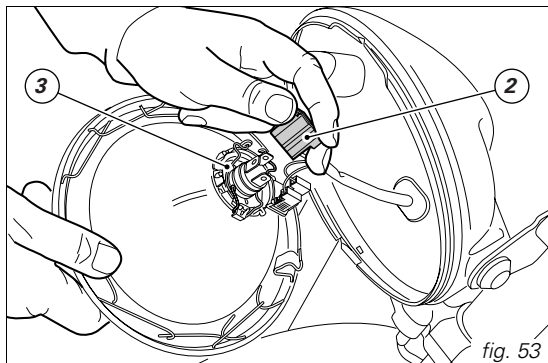
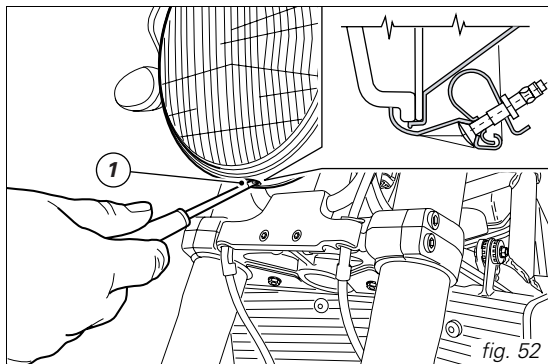
Headlight (fig. 52)

To facilitate servicing the headlight, remove the headlight fairing as explained in "Removing the headlight fairing" (page 44).

To access the headlight bulbs, undo the lower screw (1) securing the surround/reflector assembly to the headlight body.

Detach connector (2, fig. 53) from the headlight bulb.

Release the clip (3, fig. 53) retaining the bulb and remove it from the mount.



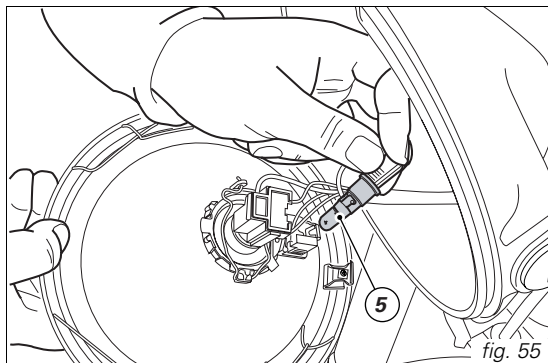
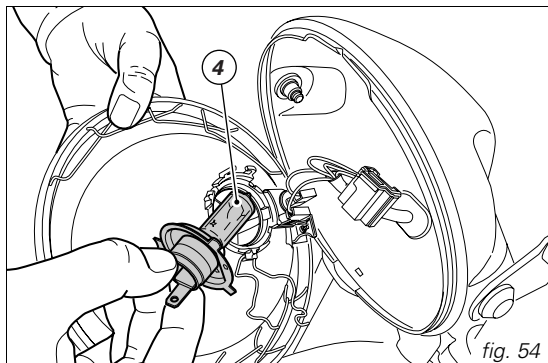
Replace the bulb (4, fig. 54).



Notes

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced brightness. Fit the tabs at the base of the bulb into the corresponding slots to ensure it is correctly oriented; engage the end of the clip (3, fig. 53) with the mount in the headlight body. Reconnect the cables.

To replace the parking light bulb, detach its connector. The bulb (5, fig. 55) is of the bayonet-type: press and twist counter-clockwise to remove. Change the bulb and refit by pressing and turning clockwise until it locates into its seat with an audible click. Reinstall the connector and secure the surround/reflector assembly.

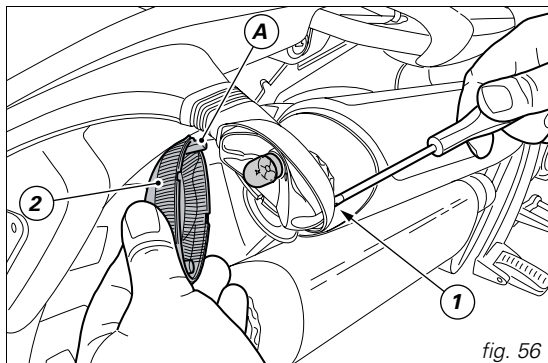


Turn indicators (fig. 56)

Undo the fixing screw (1) to detach the light cover (2) from the indicator support.

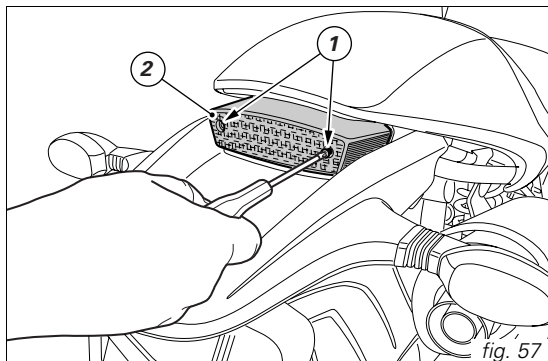
The bulb is of the bayonet-type: press and twist counter-clockwise to remove. Change the bulb and refit by pressing and turning clockwise until it locates into its seat with an audible click. Refit the light cover by inserting tab (A) into the corresponding slot in the support.

Reinstall screw (1).



Stop light (fig. 57)

To change the brake and parking light bulb, undo the two screws (1) securing the lens (2) and remove it. The bulb is of the bayonet-type: press and twist counter-clockwise to remove. Change the bulb and refit by pressing and turning clockwise until it locates into its seat with an audible click. Reinstall the lens.



Number plate light (fig. 58)

To access the number plate light bulb (3), slide out the bulb holder from inside, then extract and replace the bulb.

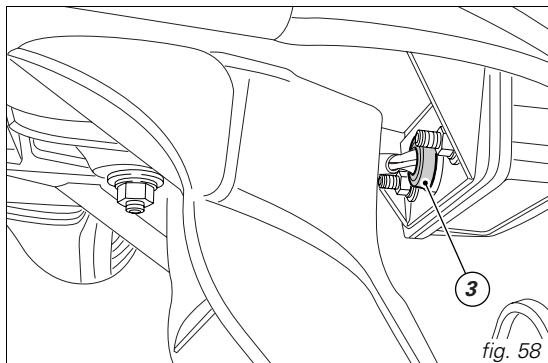


fig. 58

Beam setting (fig. 59)

When checking the beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis facing a wall or screen at a distance of 10 metres. Draw a horizontal line dictated by headlamp center and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle.

If possible, perform this check in dim light. Switch on the low beam.

The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed $9/10^{\text{th}}$ of the height from ground of headlamp center.

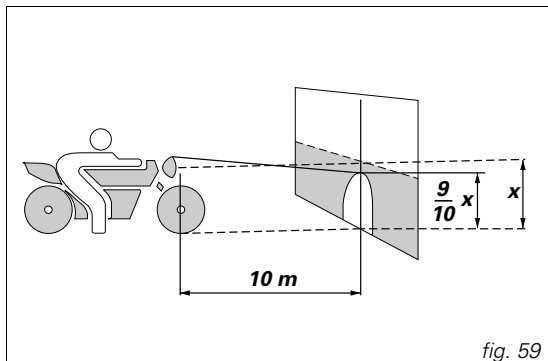


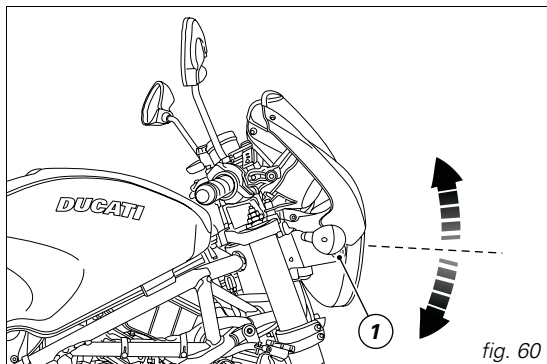
fig. 59



Notes

This is the procedure specified by Italian standards to check the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

To adjust the vertical setting, use the screws (1, fig. 60) securing the headlight to its side mounts.



Tyres

Tyre pressure Front:
2.1 bar - 2.3 kg / cm²

Rear:
2.2 bar - 2.4 kg / cm²

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

E



Important

Check and adjust tyre pressure when tyres are cold.

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

Repairing/replacing tyres

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



Warning

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

After replacing a tyre, the wheel must be balanced.



Important

Do not remove or shift the wheel balancing weights.



Notes

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

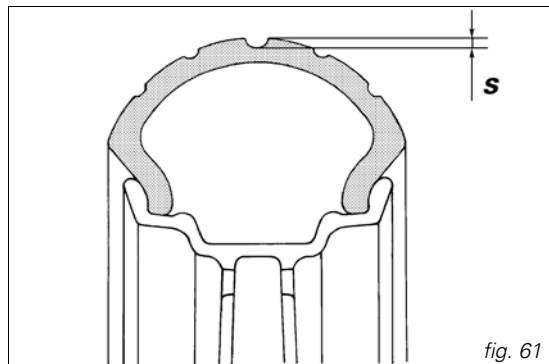
Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 61) at the point where tread is most worn down.

It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

**Important**

Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged. Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.



Checking engine oil level (fig. 62)

The engine oil level can be seen through the sight glass (1) on the clutch cover.

When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine cold. Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.

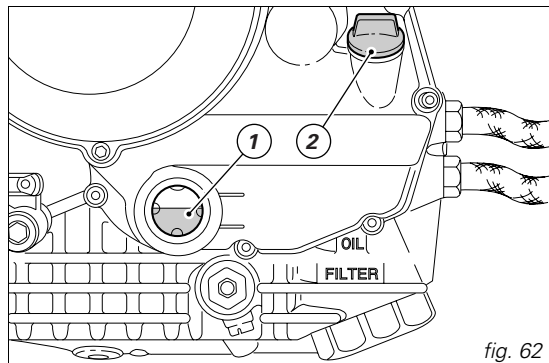
Oil level should be between the marks near the sight glass. Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low. Undo the filler plug (2) and top up to correct level.

Refit the plug.

E

Important

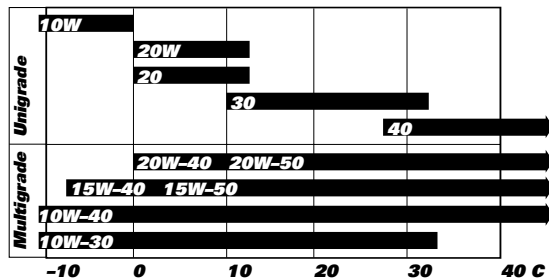
Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati Dealer or Authorized Workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).



Oil viscosity

SAE 10W-40

The other viscosity grades specified in the table can be used where the average ambient temperatures are within the limits shown.



Cleaning and replacing the spark plugs (fig. 63)

Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.

The operation is relatively simple and spark plug condition provides a good measure of engine condition.

Extract the coils from the plugs and remove them from the head with the provided wrench.

Check the colour of the ceramic surround of the central electrode: a light brown, even color is a sign of good engine condition.

If the colour is different or the unit is covered with a dark crust, replace the spark plug and notify a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Also check the wear of the central electrode; if it is worn or glassy, replace the unit.

Check the electrode gap, which must be in the range: 0.6-0.7 mm.

Important

If adjustment is required, bend the lateral electrode only. An electrode gap outside the specified limit will adversely affect engine performance and may lead to difficult starting or erratic idling.

Carefully clean the electrode and ceramic surround with a wire brush and check the condition of the gasket.

Clean the spark plug socket on the head and take care not to allow foreign bodies to fall into the combustion chamber.

Reinstall the spark plug to the head and screw it fully down. Lock down to 20 Nm.

If you do not have a torque wrench, after tightening by hand, turn the unit a further half turn with the provided wrench.

Important

Do not use spark plugs with an unsuitable heat rating or incorrect thread length.

The spark plug must be correctly inserted and locked down.

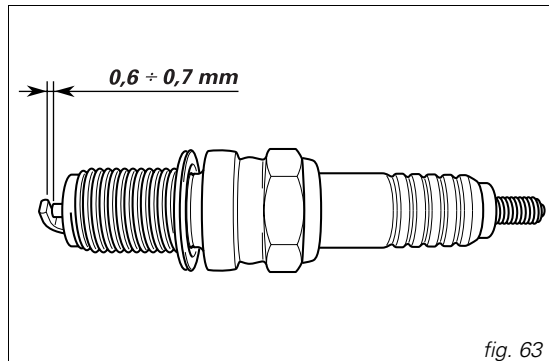


fig. 63

General cleaning

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.



Warning

Loss of braking may occur immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking power and accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent.

E



Important

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

Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electrical system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

If needed, clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, front and rear sprockets, etc.).

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

Storing the bike

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

clean the motorcycle;

drain the fuel from fuel tank;

pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;

use the aide stand to support the motorcycle;

disconnect and remove the battery. Battery should be checked and charged or replaced whenever the motorcycle has been left unriden for over a month;

protect the motorcycle with a suitable canvas that will protect paintwork and let condensate breathe out.

The canvas is available from Ducati Performance.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland and so on, have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.

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

TECHNICAL DATA

Weights

Weights

Dry weight:

181 kg.

Carrying full load:

390 kg.



Warning

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

Overall dimensions (mm) (fig. 64)

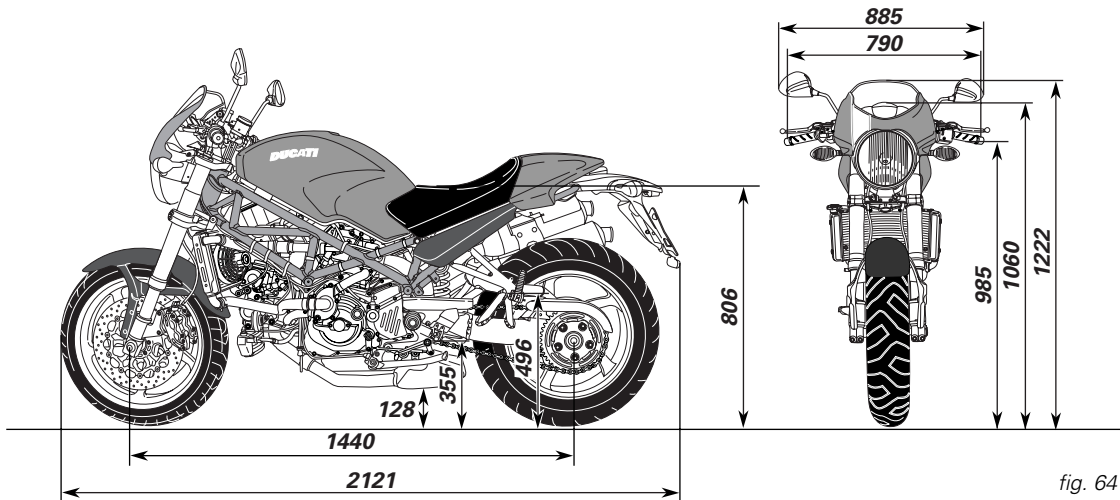


fig. 64

Fuels	Type	cu dm (liters)
<i>Fuel tank, including a reserve of 3.5 cu dm (liters)</i>	<i>Unleaded fuel 95 fuel octane rating (at least)</i>	<i>15</i>
<i>Oil sump and oil filter</i>	<i>SHELL Advance Ultra 4</i>	<i>3,4</i>
<i>Front/Rear brake and clutch circuits</i>	<i>SHELL Advance Brake DOT 4</i>	<i>—</i>
<i>Protection for electrical contacts</i>	<i>SHELL Advance Contact Cleaner</i>	<i>—</i>
<i>Front fork</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 or Donax TA</i>	<i>0.492 (each leg)</i>
<i>Cooling system</i>	<i>Antifreeze SHELL - Advance Coolant or 35-40% + water</i>	<i>2,7</i>



Important

Additives to fuel or lubricants are not allowed.

Engine

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

Bore:

98.

Stroke:

66.

Total displacement cm^3 :

996

Compression ratio:

11,2±0,5:1.

Max power at crankshaft (95/1/EC):

86.4 kW - 117 HP at 8,750 rpm

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

95.5 Nm (9.68 Kgm) at 7000 rpm.

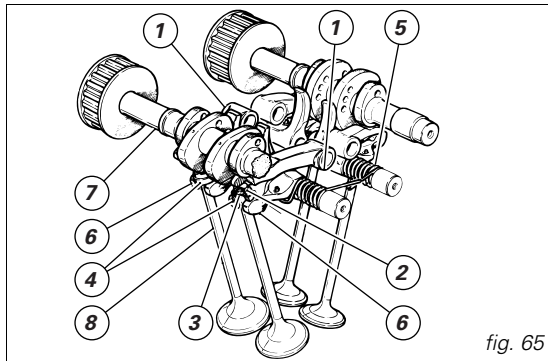
Timing system

Desmodromic (type) with four valves per cylinder, operated by eight rocker arms (4 opening rockers and 4 closing rockers) and two overhead camshafts.

It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.

Desmodromic timing system (fig. 65)

- 1) Opening (or upper) rocker;
- 2) opening rocker shim;
- 3) split rings
- 4) closing (or lower) rocker shim;
- 5) return spring for lower rocker;
- 6) closing (or lower) rocker;
- 7) camshaft;
- 8) valve.



Performance data

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



Important

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

Spark plugs

Make: CHAMPION
Type: RA 59GC
Make: NGK
Type: DCPR9EVX.

Fuel circuit

Indirect electronic injection (MARELLI)
Throttle body dia.:
50 mm
Injectors per cylinder: 1
Holes per injector: 1
Fuel supply: 95-98 RON.

Brakes

Front

Type:
with drilled steel disc.
2 disks.

Braking surface material:
steel.

Housing material:
aluminium.

Disc diameter: 320 mm.

Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.

Disk thickness 5 ± 0.1 mm.

Braking surface area, cm^2 : 44

Differential piston brake callipers.

Make and type: BREMBO 30/34-4 piston.

Friction material: TOSHIBA TT 2172HH

Master cylinder type: PSC 16.

Rear

Type:

with fixed drilled steel disc.

Disc diameter: 245 mm.

Hydraulically operated by a pedal on R.H. side.

Disk thickness 5 ± 0.1 mm.

Braking surface: 25 sq cm.

Brake calliper: cylinder dia. 32 mm.

Make and type BREMBO P32F.

Friction material: FERIT I/D 450 FF.

Master cylinder type: PS 11B.



Warning

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

Transmission

Clutch:

dry, multiple plate;

operated by a control lever on left handlebar.

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

Ratio:

32/59.

Gearbox:

6 speed;

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

Front sprocket/clutch sprocket ratio:

15/42.

Total gear ratios:

1st 15/37.

2nd 17/30.

3rd 20/27.

4th 22/24.

5th 24/23.

6th 28/24.

Drive chain from gearbox to rear wheel:

Make: DID

Type: 525 VL4

Dimensions: 5/8" x 5/16"

Links: 104



Important

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

However, if you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.



Warning

For the replacement of the rear sprocket, contact a Ducati Dealer or Authorized Workshop.

The incorrect replacement of this component could seriously endanger rider and passenger safety and cause irreparable damage to the motorcycle.

Frame

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

Steering angle (on each side): 27°

Trail mm: 96.

Steering head angle: 24°.

Wheels

Light alloy, five spokes.

Front

Make: MARCHESINI

Dimensions: MT3.50x17"

Rear

Make: MARCHESINI

Dimensions: MT5.50x17".

The wheel shaft can be removed on both wheels.

Tyres

Front

Radial tubeless tyre

Size: 120/70-ZR17

Rear

Radial tubeless tyre

Size: 180/55-ZR17

Suspensions

Front

Upside-down hydraulic forks.

The fork is provided with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).

Stanchion diameter mm:

43.

Travel along leg axis:

130 mm

Rear

Of the progressive type, thanks to a rocker arm connecting frame and upper pivot point of the shock absorber.

The suspension can be adjusted for rebound, compression and spring preload. It pivots at the lower end on the aluminium swingarm.

The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.

Shock absorber stroke:

65 mm.

Rear wheel travel:

148 mm.



Notes

Do not adjust the motorcycle in ways which change the homologated specifications.

Exhaust system

Catalyzed in compliance with Euro 2 emission regulations.
USA model: not catalysed.

Available colours

Ducati Anniversary red code 473.101 (PPG) with white stripe code D753 (PPG);
red frame and white wheels.

E

Black gloss code 248.514 (PPG) with white stripe code D753 (PPG);
black frame and white wheels.

Black gloss code 248.514 (PPG);
black frame and wheels.

Blue code 291.800 (PPG) with white stripe code D753 (PPG);
blue frame and white wheels.

Electrical system

Basic electric items are:

Headlight:

bulb type: **H4 (12V-55/60W)**.

Parking light:

bulb type: **T4W (12V-4W)**.

Electrical controls on handlebars:

Turn indicators:

bulbs type: **R10W (12V-10W)**.

Horn.

Stop light switches.

Battery, 12V-10 Ah.

Generator 12V-520W.

Electronic voltage regulator (rectifier), protected by a **40 A** fuse near the battery.

Starter motor, 12V-0.7 kW.

Taillight and stop light:

bulb type: **P21/5W (12V-5/21W)**.

Number plate light:

bulb type: **W5W (12-5W)**.



Notes

To replace the bulbs, refer to “Changing the bulbs” on page 53.

Fuses

The fuse box is located under the fuel tank.

To expose the fuses, take off the box protective cover (1, fig. 66), which is marked with the mounting position and ampere rating of the fuses.

The fuse next to the battery protects the electronic regulator.

Remove the protective cap (2, fig. 68) to expose the fuse.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (3, fig. 67).



Important

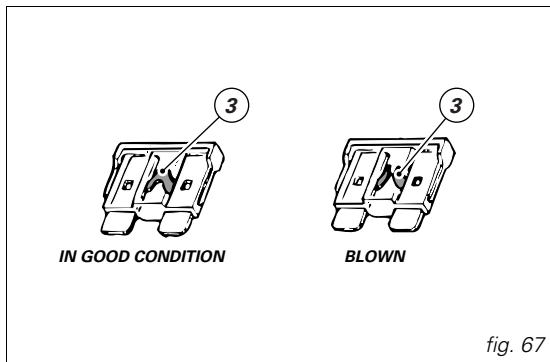
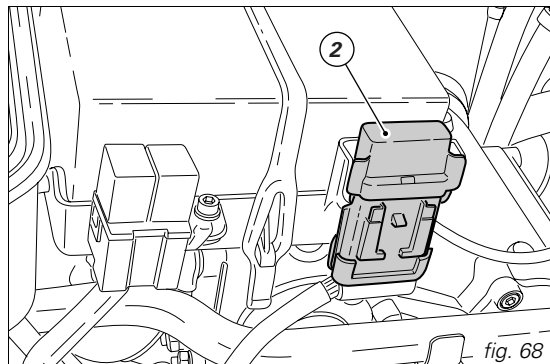
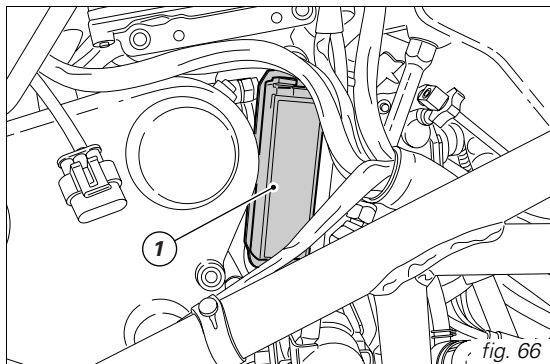
*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*



Warning

Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.





Legend of the wiring diagram of electrical system / injection system

- 1) RH switch
- 2) Transponder antenna
- 3) Key-operated switch
- 4) Main relay
- 5) Fusebox
- 6) Starter motor
- 7) Contactor
- 8) Battery
- 9) Regulator fuse
- 10) Regulator
- 11) Generator
- 12) RH rear turn indicator
- 13) Tail light
- 14) Number plate light
- 15) LH rear turn indicator
- 16) Fuel tank
- 17) Self-diagnosis connection
- 18) Speed sensor
- 19) Horizontal cylinder coil
- 20) Vertical cylinder coil
- 21) Horizontal cylinder spark plug
- 22) Vertical cylinder spark plug
- 23) Horizontal cylinder injector
- 24) Vertical cylinder injector
- 25) Throttle position sensor
- 26) Rpm/timing sensor
- 27) Side stand switch
- 28) 5.9 M ECU

- 29) Injection relay
- 30) Neutral light switch
- 31) Oil pressure switch
- 32) Rear STOP light switch
- 33) Front STOP light switch
- 34) Left switch.
- 35) Air temperature/pressure sensor
- 36) Instruments
- 37) Front turn indicator
- 38) Horn
- 39) Headlight
- 40) RH front turn indicator
- 41) Coolant temperature sensor (control unit)
- 42) Coolant temperature sensor (instrument panel)
- 43) Clutch switch
- 44) Right electric fan
- 45) Left electric fan

Wire color coding

- B** Blue
W White
V Violet
Bk Black
Y Yellow
R Red
Lb Light blue
Gr Grey
G Green
Bn Brown
O Orange
P Pink

Legend of fuse boxes (5)

<i>Pos.</i>	<i>Users</i>	<i>Val..</i>
1-9	General	30 A
2-10	Fuel pump, injectors, coils	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Control unit power supply	3 A
5-13	Passing light	7.5 A
6-14	Parking, high and low beams, instrument panel	15 A
7-15	Stop light, horn, speed sensor	10 A
8-16	Fans	7.5 A



Notes

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

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

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

E

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

E

USA

Reporting of safety defects

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

Safety warnings

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



Warning

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

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight.

Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body. Evaporative Emission Control System California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

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

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

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

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

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

Problems that may affect motorcycle emissions

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

Symptoms:

Hard starting or stalling after starting.

Rough idle.

Misfiring or backfiring during acceleration.

After-burning (backfiring).

Poor performance (driveability) and poor economy.

Riding safety

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

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

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

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

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

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

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

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

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

When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.

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

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

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

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

Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.

Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions.

This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!

A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).



Warning

Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system. Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 41).

Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.

Use only Ducati approved parts and accessories.

This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.



Warning

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

Protective apparel

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

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

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

Vehicle identification number (VIN)

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

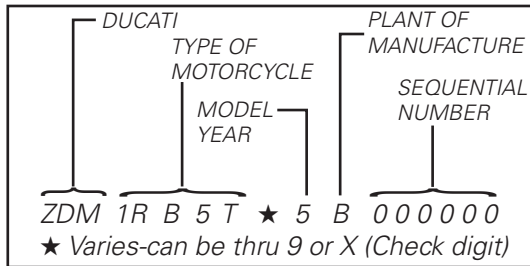


fig. A

Label location (fig. B)

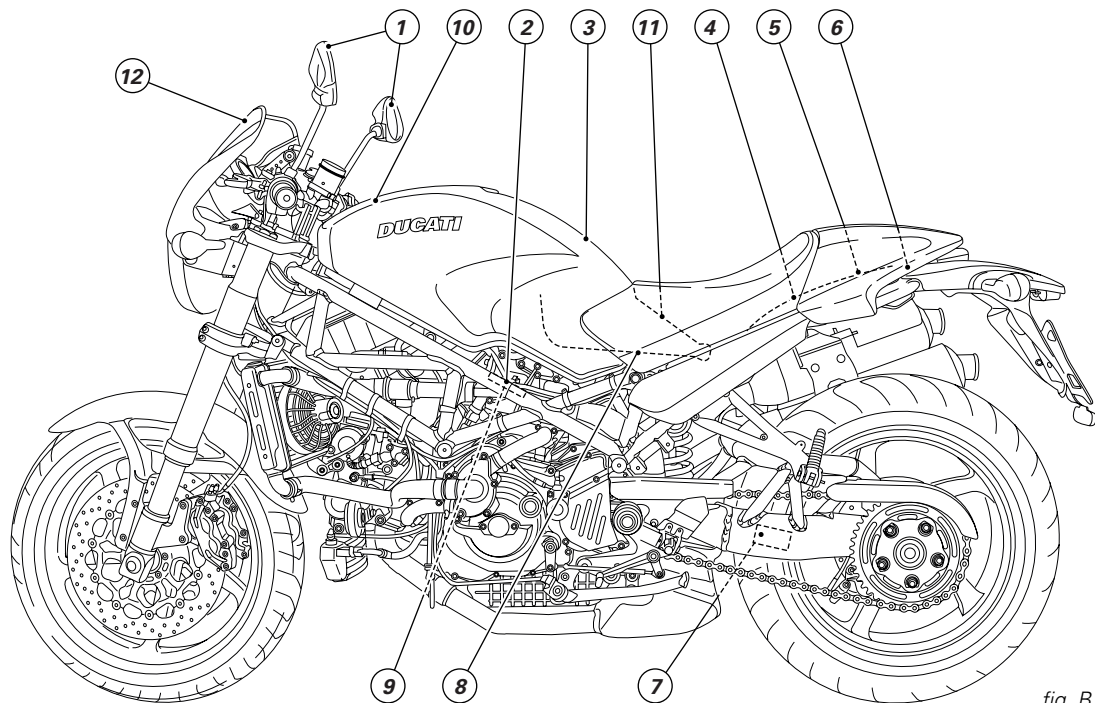


fig. B

OBJECT IN MIRROR ARE
CLOSER THAN THEY APPEAR

1

Manufactured by **DUCATI**MOTORHOLDING spa

DATE: ■ / ■

GVWR: ■ Lbs (■ kg)
GAWR front: ■ Lbs (■ kg) with ■ tire, ■ RIM at ■ PSI cold.
GAWR rear: ■ Lbs (■ kg) with ■ tire, ■ RIM at ■ PSI cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

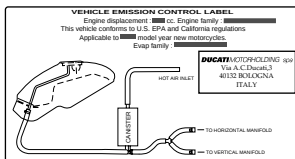
Vehicle I.D. No.: ■■■■■■■■■■

Cal. 002.1.001.04

WARNING YOUR DUCATI MOTORCYCLE IS EQUIPPED WITH A WARNING LIGHT FLASHING WHEN THE SIDE STAND IS LOWERED (ON). HOWEVER, IT IS THE RIDER'S RESPONSIBILITY TO INSURE THAT THE SIDE STAND IS STOWED COMPLETELY BEFORE STARTING OUT. FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN AN UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY

3

2



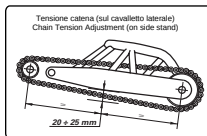
4

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION		
Engine displacement:	THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 14 HC G/KM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA	
Engine family:		
Engine exhaust control system:		
Evap family:		
ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS		
ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	min	No adjustment
IDLE MIXTURE:	min	No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening mm	See Service Manual
	Closing mm	
SPARK PLUG: CHAMPION		
SPARK PLUG GAP (mm):	OIL:	
	FUEL: Unleaded gasoline	
DUCATI MOTORHOLDING spa - BOLOGNA - ITALY		

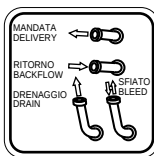
5

HELMET HOLDER
UNDER THE SEAT

6



7



8

ATTENZIONE! Per evitare perdite di carburante dal tubo di sfogo, evitare di sollevare il serbatoio quando questo "pieno oltre la metà".
ATTENTION! To avoid fuel leaks from the breather pipe, do not lift the tank when it is more than half full.

11

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

Cal. 002.1.001.04

9

CAUTION
NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

10

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

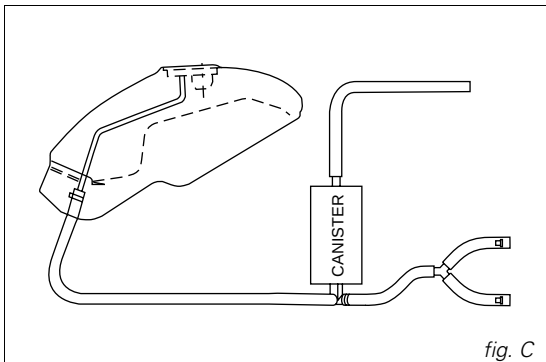
Cal. 002.1.001.04

12

California evaporation emission system (fig. C):

Important

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



Ducati limited warranty on emission control system

Ducati North America, Inc., 10443 Bandle Drive
Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998
and later Ducati motorcycle, that includes as standard
equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is
street legal:

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

E

USA

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati. In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occurs prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can

be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

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

- A. Repair or replacement required as a result of
 - (1) accident,
 - (2) misuse,
 - (3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,
 - (4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or
 - (5) use in competitive racing or related events.
- B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.
- C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

III. Limited liability

A. *The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.*

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

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

IV. Legal rights

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

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

VI. Additional information

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

Ducati North America, Inc..
10443 Bandle Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: ustomerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

ROUTINE MAINTENANCE RECORD

USA E	<i>Km</i>	<i>Ducati Service Name</i>	<i>Mileage</i>	<i>Date</i>
	1,000			
	10,000			
	20,000			
	30,000			
	40,000			
	50,000			

Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI MONSTERS4R





Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes. Dans le but d'offrir une assistance toujours plus efficace et rapide, la société Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les instructions qui suivent, en particulier les recommandations concernant le rodage. Vous serez ainsi sûrs que votre moto Ducati sera toujours en mesure de vous laisser rêveurs. Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés. En outre, nous avons mis sur pied un service d'informations pour les passionnés Ducati et non, qui se tient à votre disposition pour tous conseils utiles ou toutes suggestions.

Amusez-vous bien !



Remarque

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. En raison du développement constant de ses produits, Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout instant les modifications qu'elle jugera utiles.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

Ce manuel doit être considéré comme partie intégrante de la moto et, en cas de transfert de propriété, doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

Informations générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite en pleine charge 8
- Identification 9

Commandes 10

- Emplacement des commandes 10
- Tableau de bord 11
- Le système anti-démarrage 14
- Clés 14
- Code card 15
- Procédure de déblocage du système anti-démarrage par la poignée des gaz 16
- Double des clés 17
- Contacteur d'allumage/antivol de direction 18
- Commodo gauche 19
- Levier d'embrayage 19
- Levier de starter 20
- Commodo droit 20

- Poignée des gaz 21
- Levier de frein avant 21
- Pédale de frein arrière 22
- Sélecteur de vitesses 22
- Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse 23
- Réglage de la position de la pédale de frein arrière 24

Éléments et dispositifs principaux 25

- Emplacement sur la motocyclette 25
- Bouchon de réservoir de carburant 26
- Serrure de la selle et porte-casque 27
- Béquille latérale 28
- Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière 29
- Dispositifs de réglage de la fourche avant 30
- Variation d'assiette du motocycle 32

Règles d'utilisation 34

- Précautions pour la période de rodage du motocycle 34
- Contrôles avant la mise en route 36
- Démarrage du moteur 37
- Démarrage et marche du motocycle 40
- Freinage 40
- Arrêt du motocycle 41
- Ravitaillement en carburant 41
- Stationnement 42
- Accessoires fournis 43

Opérations d'utilisation et d'entretien principales 44

Dépose de l'habillage 44
Soulèvement du réservoir 45
Remplacement du filtre à air 46
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 47
Contrôle niveau de liquide de freins et d'embrayage 48
Vérifiez l'usure des plaquettes de frein 49
Réglage du câble des gaz 49
Lubrification des articulations 50
Charge de la batterie 51
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 52
Graissage de la chaîne de transmission 52
Remplacement des ampoules 53
Orientation du projecteur 56
Pneumatiques 58
Contrôle du niveau d'huile moteur 60
Nettoyage et remplacement des bougies 61
Nettoyage général 62
Inactivité prolongée 63
Remarques importantes 63

Caractéristiques techniques 64

Dimensions (mm) 64
Poids 64
Ravitaillements 65
Moteur 66
Distribution 66
Performances 67
Bougies d'allumage 67

Alimentation 67
Freins 67
Transmission 68
Cadre 68
Roues 69
Pneus 69
Suspensions 69
Système d'échappement 70
Coloris disponibles 70
Système électrique 70

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 75

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Garantie

Dans votre intérêt et dans le but de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier agréé pour toute intervention exigeant des connaissances techniques particulières.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie n'a pas de validité en cas de motocycles utilisés dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement le manuel suivant de façon à bien connaître votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.

Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :



Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter atteinte à l'intégrité physique de manière grave et procurer même la mort.



Important

Possibilité d'endommager le motocycle et/ou ses composants.



Remarque

Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications **droit** ou **gauche** se rapportent au sens de marche du motocycle.

Renseignements utiles pour rouler en sécurité

Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto, il faut être titulaire du permis de conduire « A ».

Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire « A ».

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter un habillement approprié et un casque homologué.

Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.

Le pilote doit appuyer ses pieds sur les repose-pieds en roulant.

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** tenir les deux mains sur les poignées du cadre sous la selle.

Respectez la législation et les règles nationales et locales.

Respectez toujours les limitations de vitesses là où elles sont signalées et, en tout cas, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée et de la circulation vous permettent d'atteindre.

Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, toute manœuvre pour tourner à gauche ou à droite de changement de voie.

Se rendre bien visible en évitant de rouler dans

« l'angle mort » des véhicules qui vous précèdent.

Faites très attention aux croisements, à la sortie des aires privées ou des parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.

Éteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.

Lorsque vous faites le plein d'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous immédiatement à l'eau et au savon et changez de vêtements.

N'oubliez **jamais** de retirer votre clé quand la moto n'est pas surveillée.

Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds longtemps.

Attention

L'échappement peut être encore chaud, même après avoir arrêté le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche l'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de substances ou matériaux inflammables (bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.

Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable, car il pourrait tomber.



Conduite en pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité de conduite et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total (PTC) de la motocyclette en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires ne doit jamais dépasser :
390 kg

Placez le bagage ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle aussi basse et centrale que possible.

Fixez solidement le bagage aux structures du motocycle : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.

Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, car cela causerait une instabilité dangereuse du motocycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.

Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 58 et en bon état.

Identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2) sont indiqués sur chaque moto-
cycle Ducati.

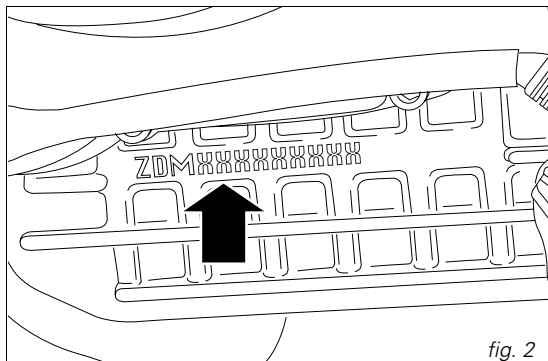
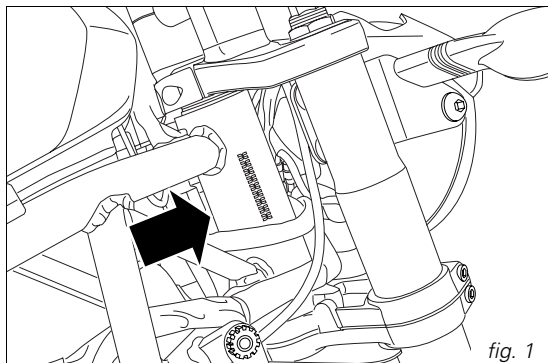
Cadre N°

Moteur N°



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre moto-
cycle et sont essentiels pour la commande de pièces détachées.



COMMANDES



Attention

Ce chapitre décrit le positionnement et la fonction des commandes pour la conduite du motorcycle.
Lisez attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes (fig. 3)

- 1) Tableau de bord.
- 2) Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.
- 3) Commodo gauche.
- 4) Levier d'embrayage.
- 5) Levier de starter.
- 6) Commodo droit.
- 7) Poignée des gaz.
- 8) Levier de frein avant.
- 9) Pédale de changement de vitesse.
- 10) Pédale de frein arrière.

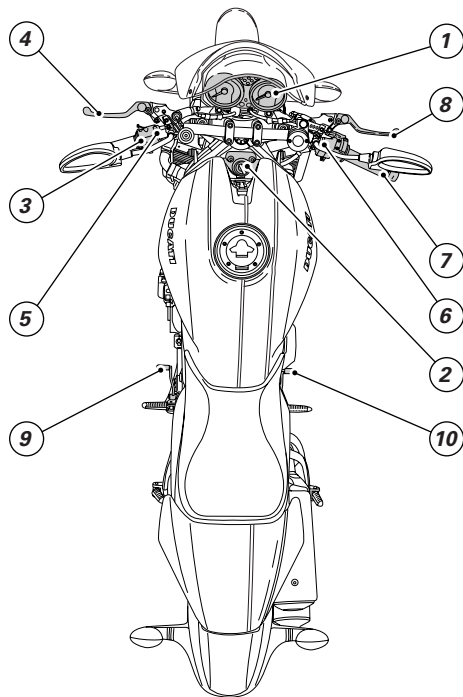


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4)

1) **Témoin de feu de route** (bleu).

Il s'allume pour indiquer la mise en service du feu de route.

2) **Témoin des clignotants** (vert).

Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant gauche ou droit est actionné.

3) **Témoin de bas niveau de carburant** (jaune).

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3,5 litres de carburant environ dans le réservoir. Vous êtes en réserve carburant.

4) **Témoin de point mort N** (vert).

Il s'allume si le sélecteur est au point mort.

5) **Témoin de pression d'huile moteur** (rouge).

Il s'allume lorsque la pression d'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on met la clé de contact sur **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important

N'utilisez pas le motorcycle si le témoin reste allumé sous peine de graves dommages pour le moteur.

6) **Témoin ambre jaune**

Il s'allume et clignote lorsque le motorcycle est garé (système d'anti-démarrage actif) ; il est également utilisé comme diagnostic du système d'anti-démarrage.

Remarque

Une fois le système d'anti-démarrage activé, le témoin clignote pendant 24 heures. Après quoi il s'éteint tout en laissant le système actif.

7) **Témoin EOBD** (ambre).

Son allumage indique l'arrêt du moteur. Il s'éteint après quelques secondes (normalement de 1,8 à 2 s).

8) **Compteur de vitesse** (km/h).

Il indique la vitesse de la moto

a) **Afficheur à cristaux liquides (1) :**

- **Compteur kilométrique** (km).

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

- **Totaliseur partiel** (km).

Il indique la distance parcourue depuis la remise à zéro.

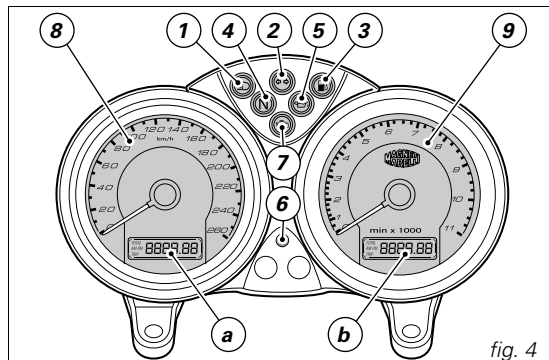
9) **Compte-tours** (min^{-1}).

Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min).

b) **Afficheur à cristaux liquides (2) :**

- **Horloge**.

- **Température de l'huile**.



Fonctions des afficheurs

Lors de l'allumage (clé de contact tournée de la position **OFF** dans la position **ON**), le tableau de bord réalise **un contrôle** de toute l'instrumentation (aiguilles, affichage, témoins) (fig. 5 et fig. 6).

Fonctions de l'afficheur (1)

Appuyez sur le bouton (B, fig. 6) clé sur **ON** pour alterner la visualisation du totaliseur partiel et du compteur kilométrique.

Remise à zéro du totalisateur partiel

Appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pendant plus de 2 secondes dans la fonction **TRIP** (totaliseur partiel) pour obtenir la réinitialisation de l'afficheur (1).

Fonctions de l'afficheur (2)

Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) clé sur **ON** pour visualiser l'horloge et la température de l'eau.

Réglage de l'horloge

Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pendant 2 secondes au moins.

Réglez **AM/PM** en appuyant sur le bouton (B, fig. 6).

Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage de l'heure. Appuyez sur le bouton (B) plusieurs fois pour ajuster l'heure. Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour passer au réglage des minutes.

Appuyez sur le bouton (B) pour ajuster les minutes ; la pression du bouton pendant plus de 5 secondes fait défiler plus rapidement les minutes. Appuyez sur le bouton (A) pour quitter la séquence de réglage de l'horloge.

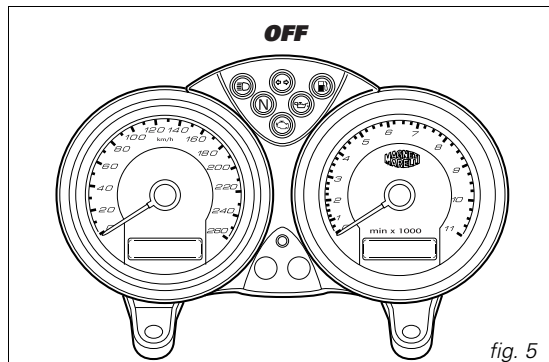


fig. 5

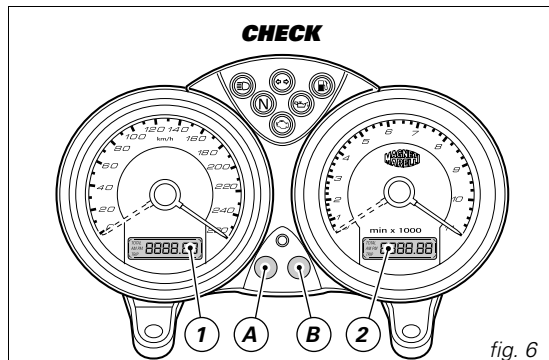


fig. 6

Fonction température de l'eau

Lorsque la température de l'eau descend en dessous de 40 °C/104 °F, sur l'afficheur apparaît la mention « **LO** » ou « **HI** » si elle dépasse 120 °C/248 °F.

Fonction témoin de niveau de carburant

Lorsque le témoin de mini carburant s'allume (vous êtes en réserve), sur l'afficheur apparaît la mention « **FUEL** ».

Fonction indicateur d'entretien

Après les premiers 1000 km / 621 mi, puis tous les 10.000 km / 6210 mi, sur l'afficheur apparaît l'indication « **MAInt** » chaque fois que vous tournez la clé dans la position **ON** pendant 5 secondes, pour signaler l'échéance du coupon d'entretien périodique.

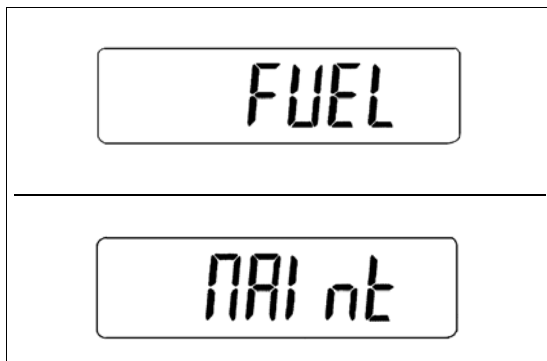
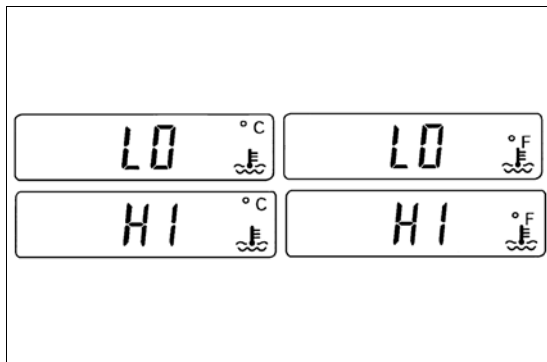
Fonction rétroéclairage

Si vous appuyez sur la touche (B, fig. 6) au plus tard 5 secondes après avoir tourné la clé dans la position **ON**, vous modifierez l'intensité lumineuse du tableau de bord à chaque pression de la touche.



Attention

N'intervenez sur le tableau de bord que lorsque la moto est arrêtée. N'intervenez en aucun cas sur le tableau de bord en roulant.



Le système anti-démarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motorcycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet, chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 7)

La moto neuve est remise avec :

- 1 clé A (ROUGE)
- 2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge A est protégée par un capuchon en caoutchouc pour la maintenir en bon état, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont utilisées pour :

- le démarrage ;
- la serrure du bouchon de réservoir ;
- la serrure de la selle.

La clé A remplit les mêmes fonctions que les clés B, mais elle est utilisée également pour effacer et reprogrammer d'autres clés noires, si nécessaire.



Remarque

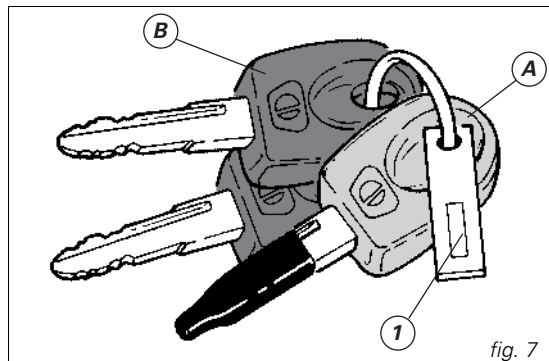
Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) portant le numéro d'identification des clés.



Attention

Séparer les clés et conserver la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.

Il est préconisé d'utiliser toujours la même clé noire pour la mise en route du motorcycle.



Code card

Avec les clés est remise une CODE CARD (fig. 8) portant : le code électronique (A, fig. 9), à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de démarrage raté après avoir mis la clé en **position marche ON**.



Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur avec la procédure utilisant la poignée des gaz.

Cette procédure permet, en cas de problèmes au système anti-démarrage, de désactiver la fonction « blocage du moteur », signalée par l'allumage du témoin ambre **EOBD** (7, fig. 4).

L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.

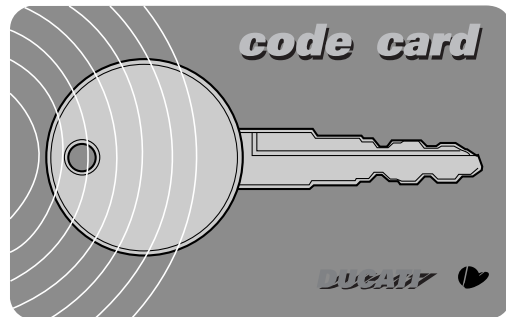


fig. 8

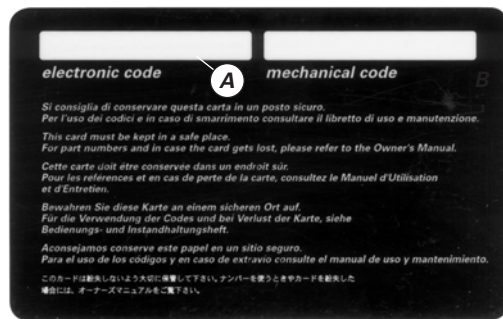


fig. 9

Procédure de déblocage du système anti-démarrage par la poignée des gaz

1) Tournez la clé de contact sur ON, puis ouvrez complètement la poignée des gaz et la tenir dans cette position.

Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après une durée fixée de 8 secondes.

2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.

3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.

4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD égal au premier chiffre du code secret.

Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis fermez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps fixé de 4 secondes. Répéter l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.

Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis restera allumé fixe ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).

5) Lorsque vous relâchez la poignée des gaz, le témoin EOBD clignote pour indiquer que le déverrouillage a eu lieu si le code a été correctement introduit. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes.

6) Si le code n'a PAS été entré correctement, le témoin EOBD restera allumé et on pourra alors répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point (1) en ramenant la clé à la position OFF.



Remarque

Dans le cas où la poignée était relâchée avant le temps fixé, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé en position OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que vous tournez la clé du contact de la position ON dans la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF dans la position ON :

1) si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4), au tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 13), le moteur démarre ;

2) si le témoin (6, fig. 4) ou le témoin EOBD (7, fig. 4) restent allumés, cela signifie que le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé en position OFF, puis de la remettre en position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie.

S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.

3) Si le témoin (6, fig. 4) clignote, cela signifie qu'une signalisation du système anti-démarrage a été rétablie (avec la procédure de déblocage par la poignée des gaz, par exemple). En tournant la clé dans la position OFF et de nouveau en position ON, le témoin du système anti-démarrage devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).

Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Utilisez toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés et de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au client de démontrer qu'il est bien le propriétaire du motorcycle. Les codes des clés qui ne sont pas présentées au cours de la procédure de mémorisation, sont effacés de la mémoire. De cette façon, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.



Remarque

En cas de transfert de propriété du motorcycle, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

Contacteur d'allumage/antivol de direction

(fig. 10)

Ce contacteur est positionné devant le réservoir et à quatre positions :

- A) **ON** : moteur en marche. Tous les circuits électriques sont utilisables.
- B) **OFF** : moteur arrêté. Tous les circuits électriques sont éteints.
- C) **LOCK** : direction bloquée.
- D) **P** : feu de position et antivol direction.



Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. La clé peut être retirée dans les positions (B), (C) et (D).

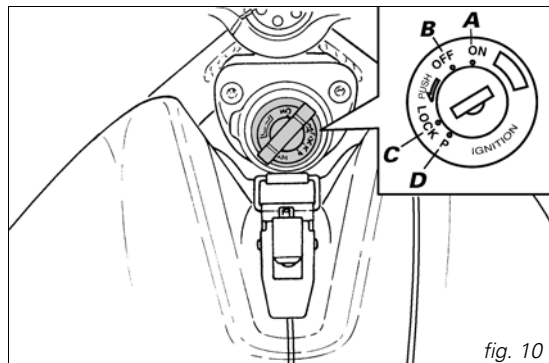


fig. 10

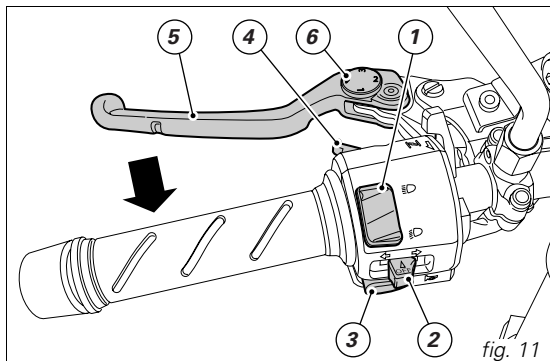
Commodo gauche (fig. 11)

1) Commutateur d'éclairage à deux positions.
position ☞ = feu de croisement allumé ;
position ☛ = feu de route allumé.

2) Bouton ⇄ = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position ⇄ = manœuvre de tourner à gauche ;
position ⇂ = manœuvre de tourner à droite ;
Pour désactiver le clignotant, appuyez sur le levier de commande dès qu'il est revenu en position intermédiaire (ou centrale).

3) Bouton 📢 = avertisseur sonore.

4) Bouton ☞ = appel de phares.



Levier d'embrayage (fig. 11)

Le levier (5) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (6) servant à régler la distance entre ce levier et la poignée sur le demi-guidon.

Pour effectuer le réglage, maintenez le levier (5) complètement en avant et agissez sur la molette (6) en la tournant jusqu'à l'une des quatre positions prévues, en tenant compte que :

la position 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, tandis que la position 4 est la distance minimale.

Quand vous tirez le levier (5), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les situations de conduite du motorcycle, en particulier au départ.



Attention

Le réglage du levier d'embrayage et de frein doit s'effectuer motorcycle arrêté.



Important

Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

Levier de starter (fig. 12)

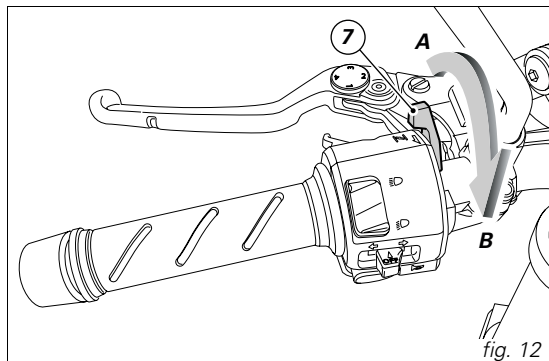
Le starter (7) facilite le démarrage quand le moteur est froid et permet d'augmenter le régime de ralenti, après le démarrage.

Positions d'utilisation de la commande :

A) = starter repoussé ;

B) = starter complètement tiré.

Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 37).



Important

N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud.
Ne roulez pas avec le starter tiré.

Commodo droit (fig. 13)

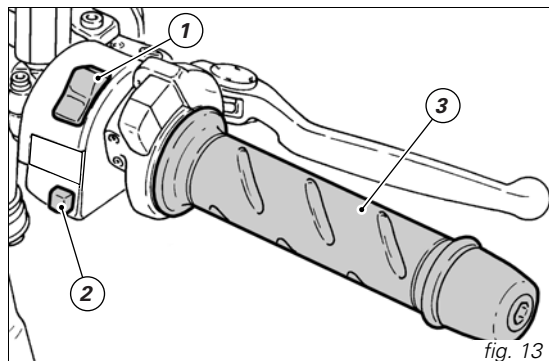
1) Commutateur d'**ARRÊT MOTEUR**, à deux positions :

position  (**RUN**) = marche ;

position  (**OFF**) = arrêt moteur.

Attention

Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il y a lieu de mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur à la position  pour procéder à la mise en route du motorcycle.





Important

Roulez avec les feux allumés, arrêtez le moteur avec le commutateur (1) et laissez la clé de contact sur **ON** peut provoquer la décharge de la batterie du fait que les feux restent allumés.

2) Bouton  = démarrage moteur.

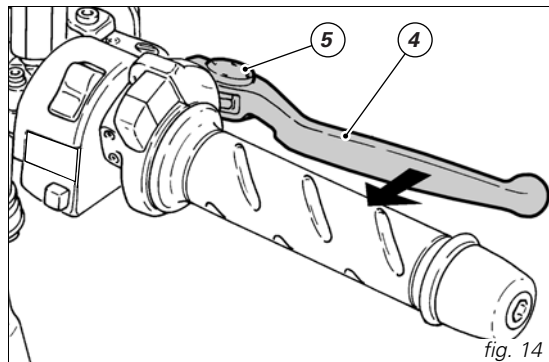
Poignée des gaz (fig. 13)

La poignée des gaz (3), sur le guidon droit, commande l'ouverture des papillons du corps de papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Levier de frein avant (fig. 14)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (4) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande est équipé d'une molette (5) servant à régler la distance entre ce levier et la poignée sur le demi-guidon. pour le réglage du levier de frein avant, référez-vous au réglage du levier d'embrayage (page 19).



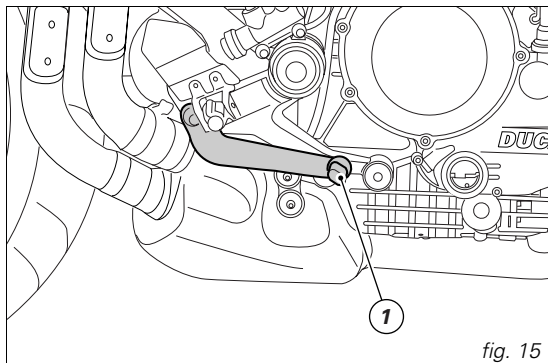
Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions page 40.



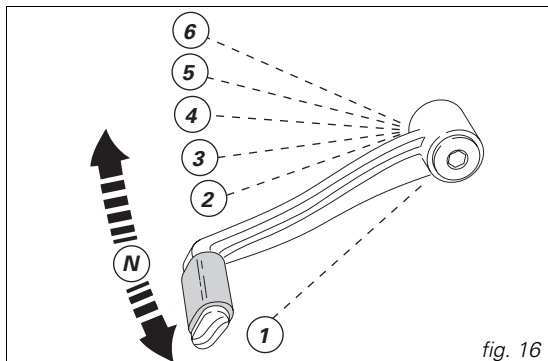
Pédale de frein arrière (fig. 15)

Pour actionner le frein arrière, enfoncez la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.



Sélecteur de vitesses (fig. 16)

F Le sélecteur de vitesses a une position de repos centrale **N** avec rappel automatique à deux mouvements.
vers le bas = poussez le sélecteur vers le bas pour engager la 1^{ère} et rétrograder. Avec cette manoeuvre, le témoin **N** au tableau de bord s'éteint ;
en bas = relevez le sélecteur pour engager la 2^{ème} et ensuite la 3^{ème}, la 4^{ème}, la 5^{ème} et la 6^{ème}.
A chaque déplacement du sélecteur correspond un seul passage de vitesse (rapport supérieur ou inférieur suivant).



Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse (fig. 17)

Pour satisfaire les habitudes de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport au repose-pied.

Pour modifier la position de la pédale de changement de vitesse, procédez comme suit :

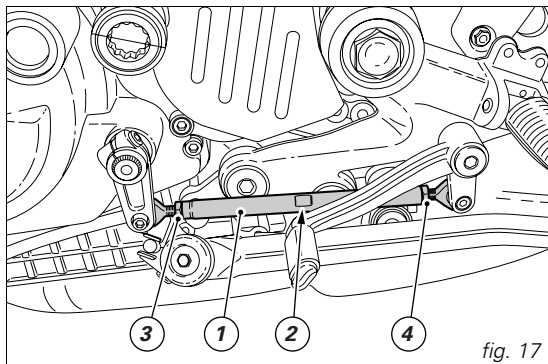
Bloquez la tige (1) en utilisant la prise clé (2) et desserrez les contre-écrous (3) et (4).



Remarque

L'écrou (3) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1) en mettant la pédale de changement de vitesse (autrement dit sélecteur) dans la position désirée. Serrez les deux contre-écrous contre la tige.



Réglage de la position de la pédale de frein arrière (fig. 18)

Pour satisfaire les habitudes de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport à sa béquille.

Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :

Desserrez le contre-écrou (5).

Tournez la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrez le contre-écrou (5).

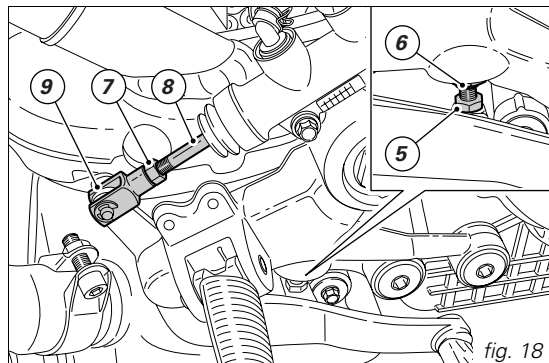
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un jeu d'environ 1,5÷2 mm avant que le piston du maître-cylindre réagisse.

Si ce n'est pas le cas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit :

Desserrez le contre-écrou (7) sur la tige du maître-cylindre.

Vissez la tige (8) de commande sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.

Serrez le contre-écrou (7) et vérifiez de nouveau le jeu.



ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS PRINCIPAUX

Emplacement sur la motocyclette (fig. 19)

- 1) Bouchon de réservoir de carburant.
- 2) Serrure de la selle.
- 3) Broche pour le câble porte-casque.
- 4) Poignée passager.
- 5) Béquille latérale.
- 6) Rétroviseurs.
- 7) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
- 8) Dispositifs de réglage de la fourche avant.
- 9) Tige d'ouverture réservoir.
- 10) Capot de selle.
- 11) Levier de fixation du réservoir.
- 12) Catalyseur.

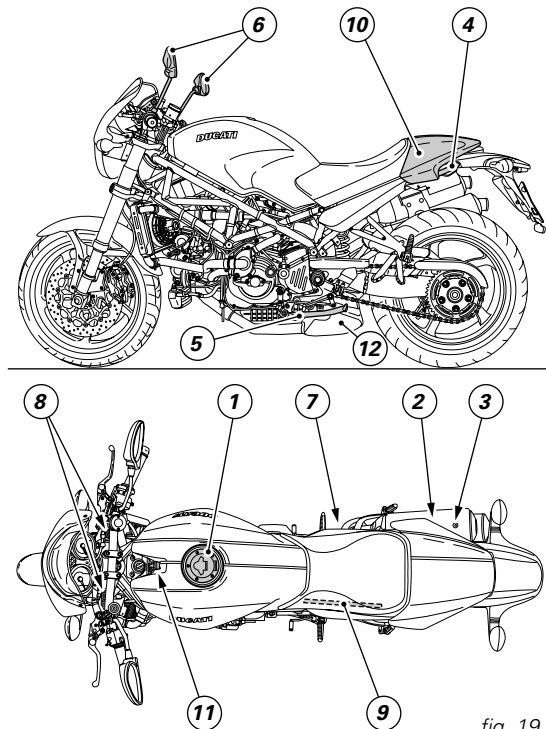


fig. 19

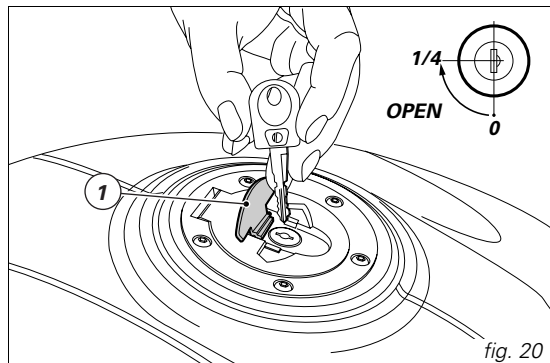
Bouchon de réservoir de carburant (fig. 20)

Ouverture

Levez le cache (1) et insérez la clé dans la serrure.
Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure.
Tirez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon clé insérée et pressez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirez-la.
Refermez le cache (1) de la serrure.



Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.



Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 41), assurez-vous toujours que le bouchon est bien en place et fermé.

Serrure de la selle et porte-casque (fig. 21 et fig. 22)

Ouverture

Insérez la clé dans la serrure et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour décrocher la selle du cadre. Dégagez la selle des attaches ou arrêts avant en la tirant en arrière.

Le câble porte-casque (1) se trouve dans la partie avant du compartiment sous la selle (voir page 43). Faites passer le câble dans le casque et insérez dans la broche (2) l'extrémité du câble. Laissez suspendu le casque et remettez en place la selle pour le fixer.

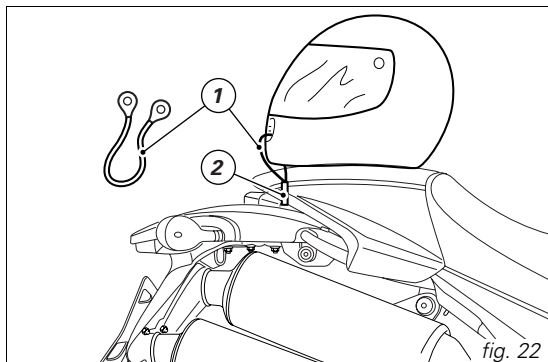
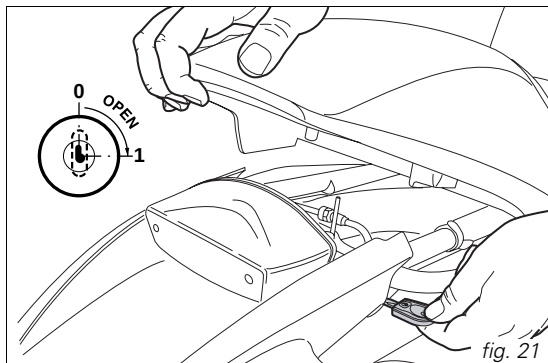


Attention

Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne laissez pas le casque suspendu en roulant ; cela pourrait gêner vos mouvements pendant la conduite et causer la perte de maîtrise de votre moto.

Fermeture

Assurez-vous que tous les éléments sont correctement disposés et fixés dans le compartiment sous la selle. Insérez les extrémités avant du fond de selle sous le cavalier du cadre, puis pressez l'extrémité arrière de la selle jusqu'à ce que le déclic du verrou de serrure soit audible. Assurez-vous que la selle est fermement fixée au cadre et retirez la clé de la serrure.



Béquille latérale (fig. 23)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Les sols meubles, le gravier, le goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner la chute du motorcycle garé et donc l'endommager sérieusement.

En pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière sur le côté aval.

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) en tenant vos deux mains sur les demi-guidons du motorcycle jusqu'à l'amener à sa position d'extension maximale. Inclinez le motorcycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne restez pas assis sur le motorcycle garé sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), inclinez le motorcycle à droite et simultanément levez la béquille (1) avec votre pied.



Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement l'efficacité de fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

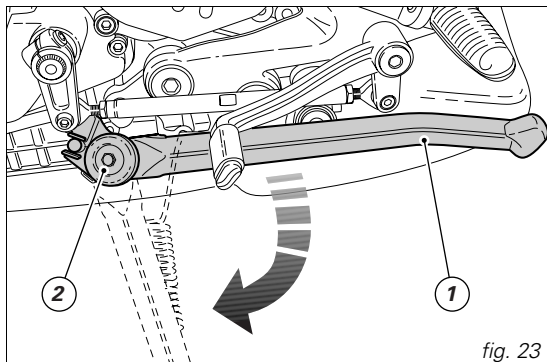


fig. 23

Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 24 et fig. 25)

L'amortisseur arrière est doté de réglages extérieurs pour adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

Le réglage (1), placé côté gauche en face de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, ajuste l'amortissement hydraulique en extension (détente).

Le réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur ajuste l'amortissement hydraulique en compression. Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les réglages (1 et 2), on augmente la dureté, inversement on la réduit.

Tarage D'USINE :

de la position tout fermé, dévissez le réglage (1) d'un tour et le réglage (2) de deux tours.

Précontrainte du ressort 25 mm.

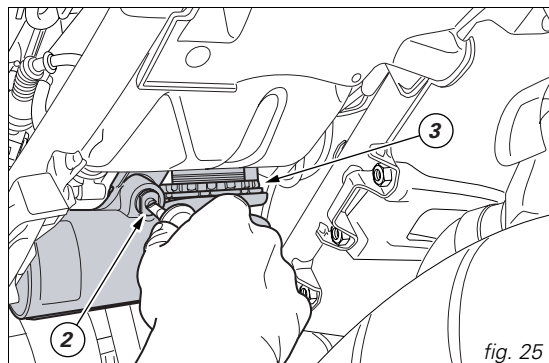
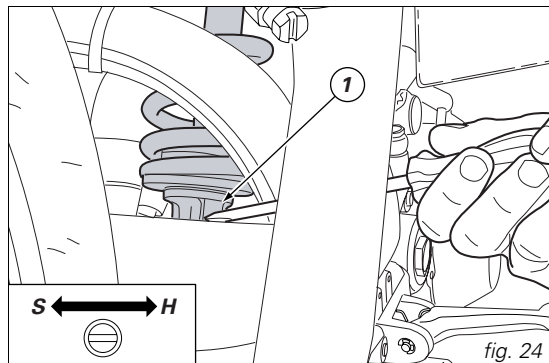
Les deux bagues crénelées (3), en haut de l'amortisseur, ajustent la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrez la bague supérieure. **En serrant** ou **desserrant** la bague crénelée inférieure, **on augmente** ou **on réduit** la précontrainte. Après avoir ajusté la précharge désirée, serrez la bague supérieure de blocage.



Attention

Pour tourner la bague crénelée de réglage de la précontrainte, utilisez une clé à ergot. Agissez avec beaucoup de précautions pour éviter le risque de blessure de la main en se heurtant violemment contre d'autres pièces du motocycle dans le cas où la dent de la clé n'aurait plus de prise sur le créneau de la bague pendant le réglage.





Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un amateur.

Lorsque l'on roule en duo avec bagages, il faut précharger au maximum le ressort de l'amortisseur arrière pour améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. L'augmentation de la précontrainte peut nécessiter le réglage du frein hydraulique en détente.

F

Dispositifs de réglage de la fourche avant

(fig. 26-fig. 27)

La fourche avant est réglable tant dans la phase d'extension (ou détente) que dans la phase de compression des tubes. Le réglage s'effectue par des vis de réglage extérieures :

- 1) (fig. 26) pour modifier le frein hydraulique en détente ;
- 2) (fig. 26) pour modifier la précontrainte des ressorts internes ;
- 3) (fig. 27) pour modifier le frein hydraulique en compression.

À l'aide d'un petit tournevis, tourner la vis de réglage (1) placée en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente. Pour agir sur le réglage (3, fig. 27), introduisez un tournevis dans le trou de l'axe de roue au niveau de l'axe du tube de fourche. En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on peut constater les crans qui correspondent chacun d'eux à une position de réglage de la force d'amortissement. En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position « 0 », correspondant au freinage maximum.

A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.

Les réglages D'USINE sont les suivants :

compression : 12 clics ;

extension : 11 clics.

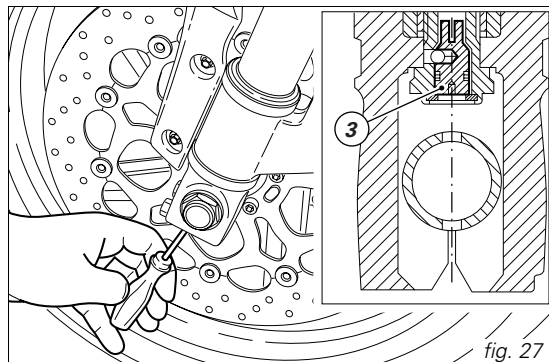
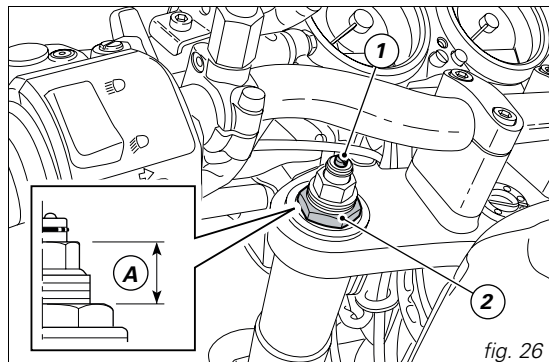
Précontrainte ressort (A, fig 26) : 16 mm

Pour modifier la précontrainte (autrement dit précharge) du ressort de chaque tube, tournez le réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé mâle hexagonale de 22 mm.



Important

Réglez les vis de réglage des deux tubes à la même valeur.



Variation d'assiette du motorcycle

(fig. 28-fig. 29-fig. 30)

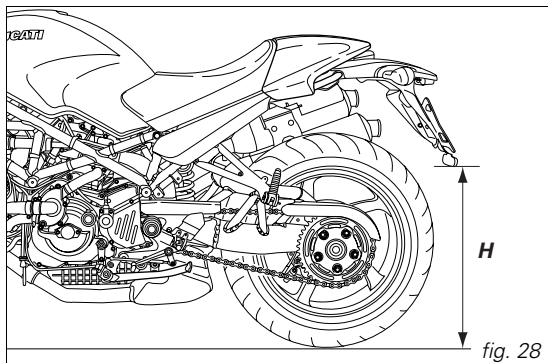
L'assiette du motorcycle découle de la synthèse des essais effectués par nos techniciens dans différentes conditions d'utilisation.

La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si elle est réalisée sans l'expérience voulue.

Nous vous conseillons, par conséquent, de relever une cote (H, fig. 28) de référence avant de modifier l'assiette d'usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motorcycle en fonction de ses habitudes de conduite, en variant la position de travail de l'amortisseur.

Pour modifier l'entraxe des rotules (1), desserrez les contre-écrous (3).



Remarque

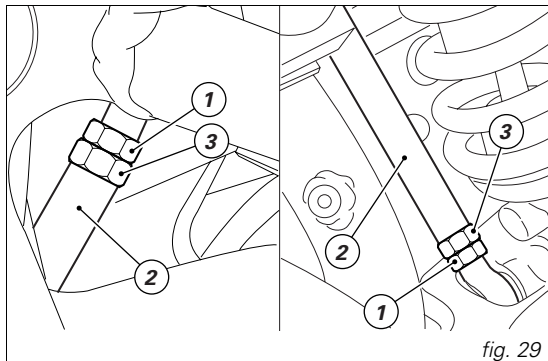
Prenez garde à l'écrou (3) inférieur qui présente un filetage à gauche.

Agissez sur le tirant (2) avec une clé à fourche.

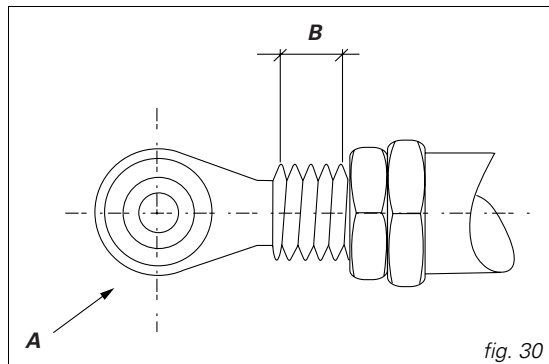
Serrez les écrous (3) à un couple de 25 Nm après le réglage.

Attention

La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 272 mm.



La cote maximale de dégagement de l'UNIBALL de la tête (A) d'articulation est de 5 filets, ce qui correspond à 7,5 mm (B).



RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pour la période de rodage du **motocycle** (fig. 31)



Important

Pendant toute la période de rodage, respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.



Régime maximum

Vitesse d'avancement et régime moteur à respecter durant la période de rodage et en condition d'utilisation normale :

- 1) Jusqu'à 1000 km ;
- 2) De 1000 à 2500 km.

Jusqu'à 1000 km

Au cours des premiers 1000 km, il ne faut absolument pas dépasser :
6000 min⁻¹.

Au cours des premières heures d'utilisation du motocycle, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime moteur tout en respectant la limite établie.

Pour cela, les parcours sinueux, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

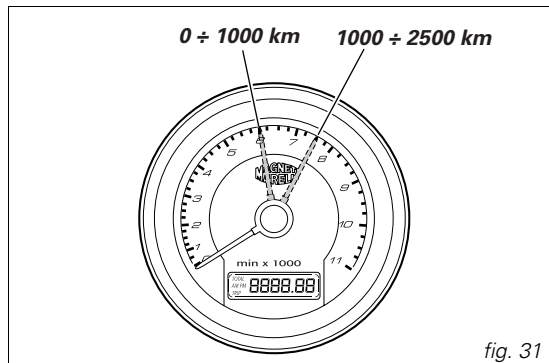
Pour les premiers 100 km, utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures de plaquettes sur les disques de frein.

Afin de permettre un ajustement réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser : 7500 min^{-1} .

Le respect de ces précautions favorise une longévité accrue du moteur, réduisant l'exigence de révisions ou mises au point.



Contrôles avant la mise en route



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut endommager la moto ou provoquer des lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir.
Si nécessaire, procédez au ravitaillement (page 41).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter à travers le hublot.
Si nécessaire, faites l'appoint d'huile (page 60).

F

Liquide de freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs respectifs.

Liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Si nécessaire, faites l'appoint (page 47).

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 58).

Fonctionnement des commandes

Actionnez les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de changement de vitesse et assurez-vous de leur bon fonctionnement.

Éclairage et signalisation

Vérifiez l'état des ampoules des feux, des indicateurs de direction et le fonctionnement de l'avertisseur sonore.
En cas d'ampoules grillées, procédez au remplacement (page 53).

Verrouillages par clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (page 28).



Attention

En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur



Remarque

Pour démarrer le moteur déjà chaud, suivez la procédure décrite pour « Température ambiante élevée ».



Attention

Avant de démarrer le moteur, familiarisez-vous avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite. Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :

1) Tournez le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 32). Vérifiez que le témoin vert **N** et le témoin rouge  sur le tableau de bord soient allumés.



Important

Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).



Attention

La béquille latérale doit être relevée (position de repos horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille baissée et le sélecteur de vitesses au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

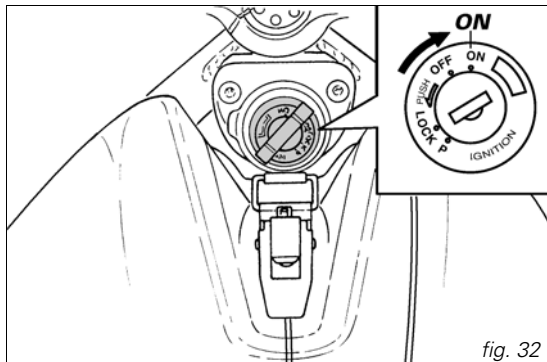


fig. 32

2) Déplacez le levier de starter en position (B, fig. 33).

3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 34) est sur la position  (**RUN**), puis appuyez sur le poussoir de démarrage (2).

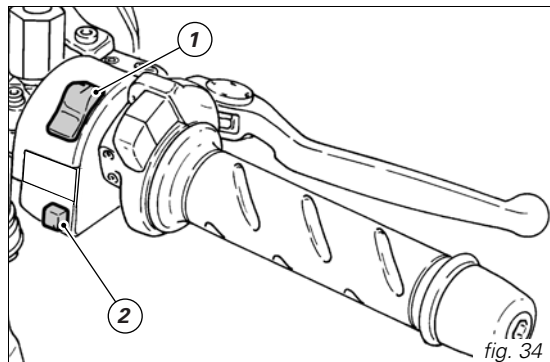
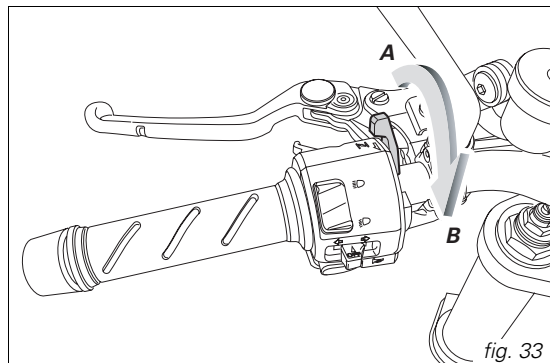
Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement après.

En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps MAX qui varie en fonction de la température du moteur.

Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique.

En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (2).

Laissez démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.



Important

Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

4) Déplacez le levier de starter en position verticale (A, fig. 33) pour obtenir un régime moteur d'environ $1400 \div 1500 \text{ min}^{-1}$.



Important

Ne faites pas tourner le moteur froid à un régime de rotation élevé. Attendez que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

5) Ensuite, au fur et à mesure que le moteur chauffe, déplacez progressivement le levier de starter en position verticale (A, fig. 33). Le moteur chauffé doit tenir le ralenti avec le levier de starter complètement poussé (fermé).

Température ambiante élevée

(supérieure à 35 °C/95 °F) :

Suivez la même procédure décrite pour « Température ambiante normale », sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide

(supérieure à 10 °C/50 °F) :

Suivez la procédure décrite pour « Température ambiante normale » en prolongeant le temps de chauffage du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.

Démarrage et marche du motocycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
 - 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
 - 3) Accélérez en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
 - 4) Relâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
 - 5) Pour passer la seconde vitesse, coupez les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayez, levez le sélecteur de vitesses et relâchez le levier d'embrayage.
- La rétrogradation se fait comme suit : relâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d'embrayage.

L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, lorsque le motocycle a tendance à ralentir, rétrogradez tout de suite ; vous éviterez ainsi toutes sollicitations anormales de la partie-cycle et du moteur.



Important

Évitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Évitez de tenir le levier d'embrayage tiré en roulant, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Diminuez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur, puis freinez en actionnant les deux freins en même temps. Avant que le motocycle s'arrête, débrayez pour éviter que le moteur s'arrête à l'improviste.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. N'actionnez pas le frein trop brusquement et énergiquement ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle. Par temps pluvieux ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle. Lorsque vous parcourez des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins alternativement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt du motorcycle (fig. 35)

Réduisez la vitesse, rétrogradez et fermez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'en 1^{ère} et mettez ensuite le sélecteur au point mort. Freinez et arrêtez la moto. Arrêtez le moteur en tournant la clé de contact en position **OFF**.



Important

Ne laissez pas la clé sur **ON** moteur arrêté, pour éviter d'endommager les composants électriques.

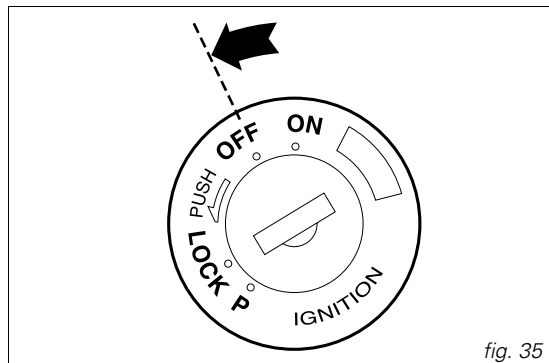


fig. 35

Ravitaillement en carburant (fig. 36)

Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence. Le niveau du carburant doit se situer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.



Attention

Utilisez du carburant à faible teneur de plomb, avec un nombre d'octanes d'au moins 95 à l'origine. Dans le puisard du bouchon, il ne doit pas rester de carburant.

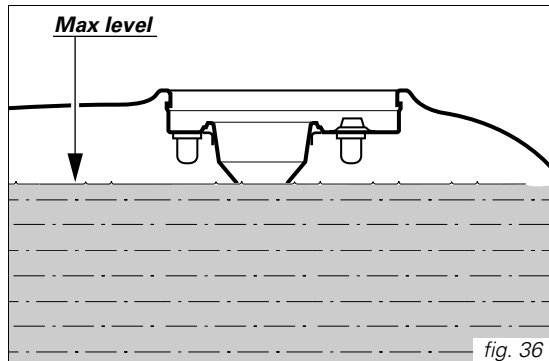


fig. 36

Stationnement (fig. 37)

Garez le motocycle en le soutenant sur sa béquille latérale (voir page 28).

Tournez le guidon tout à gauche et tournez la clé de contact dans la position antivol **LOCK** pour prévenir tout vol.

Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres bâtiments ou locaux, veillez à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.

Si besoin est, on peut laisser le feu de stationnement allumé en tournant la clé en position **P**.

Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.

Attention

L'échappement peut être encore chaud, même après avoir arrêté le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche l'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de substances ou matériaux inflammables (bois, les feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement du motocycle et la sécurité du pilote et du passager.

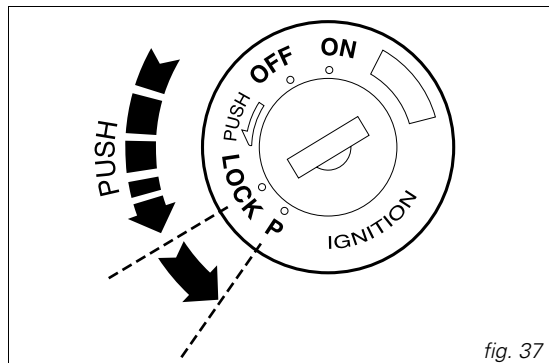


fig. 37

Accessoires fournis

Le compartiment dessous la selle contient :
le manuel d'utilisation et d'entretien ;
un câble porte-casque ;
une trousse à outils pour les opérations d'entretien et de vérification normales.

Pour accéder au compartiment, vous devez déposer la selle (page 27) et retirez le capot de protection (1, fig. 38) en dévissant la vis spéciale de fixation avec une pièce de monnaie.

La trousse à outils (fig. 39)

Contient :

- 2) une clé à bougie ;
- 3) broche pour clé à bougie ;
- 4) tournevis double ;
- 5) un câble porte-casque.

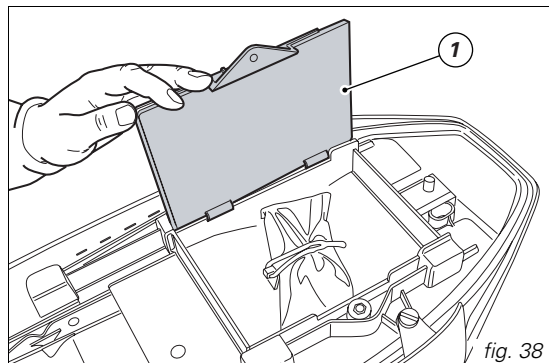


fig. 38

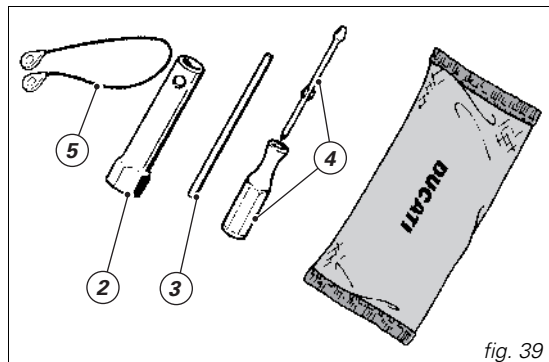


fig. 39

OPÉRATIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN PRINCIPALES

Dépose de l'habillage (fig. 40)

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage du motocycle.



Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite de la repose d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le détachement soudain en roulant, d'où la perte de contrôle du motocycle.

F

Dépose de la bulle

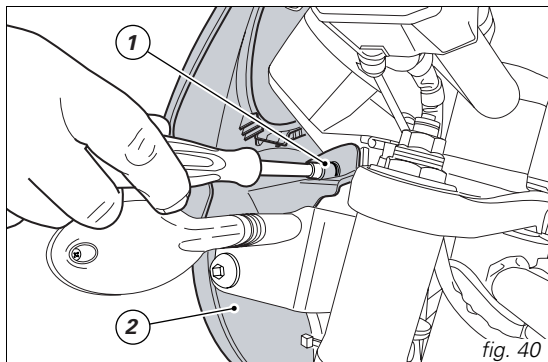
Dévissez et déposez les deux vis de fixation (1) sur le support de phare.



Remarque

Veillez à ne pas perdre les écrous de blocage des vis (1) situés à l'intérieur de la bulle.

Déposez la bulle (2).



Soulèvement du réservoir



Attention

Pour éviter la sortie de carburant du purgeur du bouchon de réservoir, le réservoir doit contenir moins de 5 litres.

Déposez la selle (page 27), soulevez le crochet (1, fig. 41). Soulevez le réservoir et décrochez la jauge (2, fig. 42) de son logement, sous la selle.

Appuyez le réservoir sur la jauge.

Pour la repose de la selle, procédez en ordre inverse de la dépose.



Attention

Lorsque vous remettez en place le réservoir, veillez à ce que les durits soient correctement positionnées de manière à éviter leur écrasement.

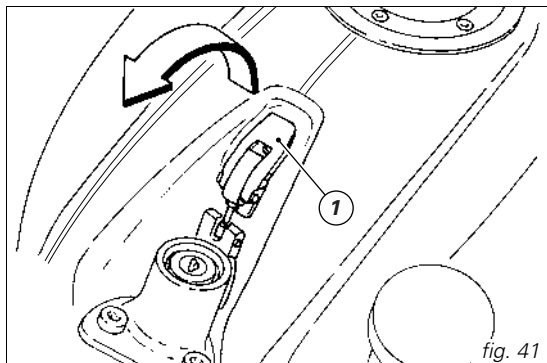


fig. 41

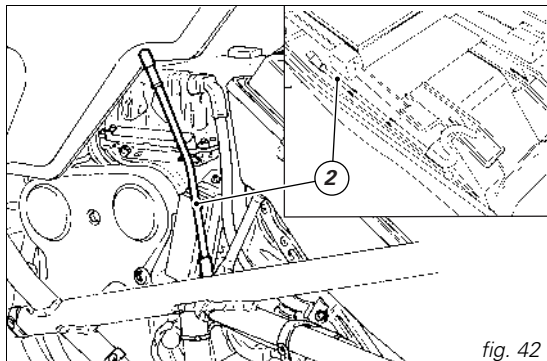


fig. 42

Remplacement du filtre à air (fig. 43)

Le filtre à air doit être remplacé aux périodicités données dans le tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour accéder au boîtier du filtre, soulevez le réservoir (page 45).

Pour déposer le filtre, décrochez les languettes (1) d'attache du couvercle des deux côtés du boîtier et déposez le couvercle (2).

Déposez la cartouche filtrante (3, fig. 44) et remplacez-la.

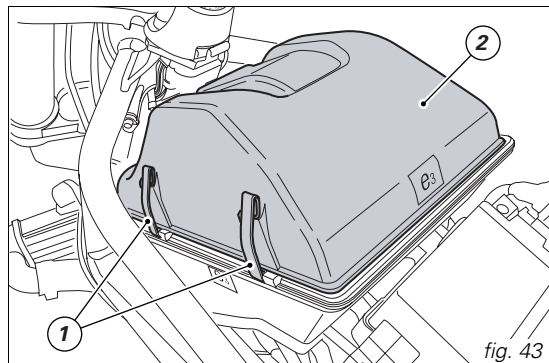


fig. 43

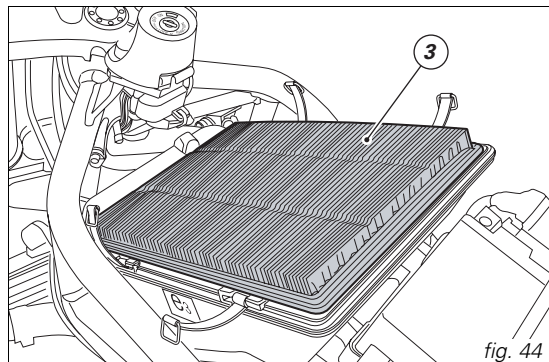


fig. 44

Important

Un filtre encrassé réduit l'admission d'air, avec pour conséquences, l'augmentation de la consommation de carburant, la diminution de la puissance du moteur et la formation de dépôts sur les bougies.

N'utilisez jamais le motocycle sans filtre ; les impuretés présentes dans l'air pourraient pénétrer dans le moteur et le détériorer.

Remontez correctement le filtre dans son boîtier comme indiqué en figure et remontez tous les éléments précédemment démontés.

Important

Si vous roulez principalement sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des périodicités plus rapprochées que celles indiquées dans le tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

(fig. 45)

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, sur le côté droit du motorcycle. Il doit se situer entre les deux repères **MAX** et **MIN** du réservoir.

Si le niveau est bas, faites l'appoint.

Dévissez le bouchon de remplissage (1) et ajoutez un mélange d'eau et de liquide antigel **SHELL Advance Coolant** ou **Glycoshell** (35÷40 % du volume) jusqu'à atteindre le repère **MAX**.

Revissez le bouchon (1).

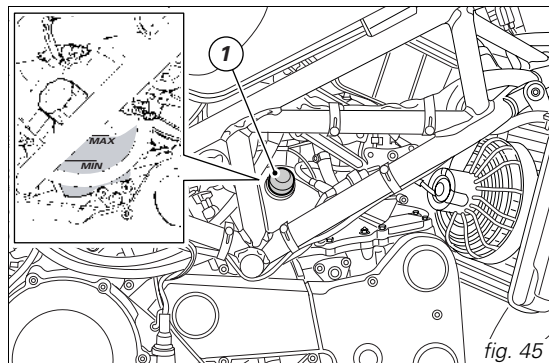
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à -20 °C / -4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,7 dm³ (litres).



Attention

Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une aire parfaitement plane.



Contrôle niveau de liquide de freins et d'embrayage (fig. 46)

Le niveau ne doit pas descendre en dessous du repère **MIN** gravé sur les réservoirs correspondants.

Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Pour l'appoint ou le changement du liquide aux intervalles indiqués dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Système de freinage

F Si vous constatez un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour effectuer la vérification et la purge du système.

Attention

Le liquide des freins et de l'embrayage peut endommager certaines parties peintes et plastiques. Évitez donc le contact avec celles-ci.

L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures.

Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.

Contrôlez l'étanchéité parfaite des joints.

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse peuvent révéler la présence d'air dans le système. Faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.



Attention

Le niveau du liquide de l'embrayage a tendance à s'élever dans le réservoir au fur et à mesure de l'usure de la garniture des disques d'embrayage. Ne dépassez jamais la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

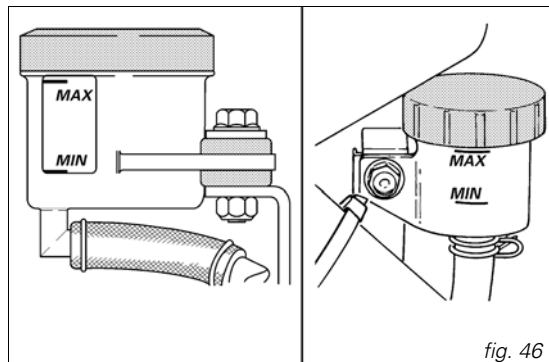


fig. 46

Vérifiez l'usure des plaquettes de frein (fig. 47)

Frein avant

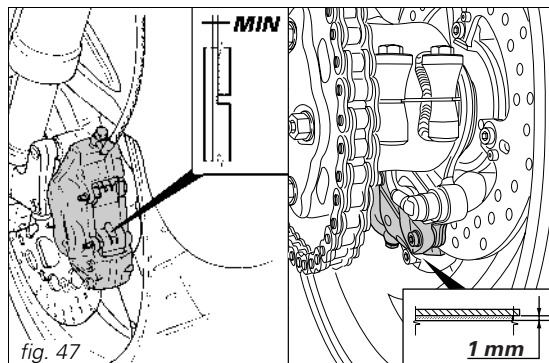
Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur son revêtement.

Frein arrière

Sur chaque plaquette, l'épaisseur de la garniture doit être d'au moins 1 mm.

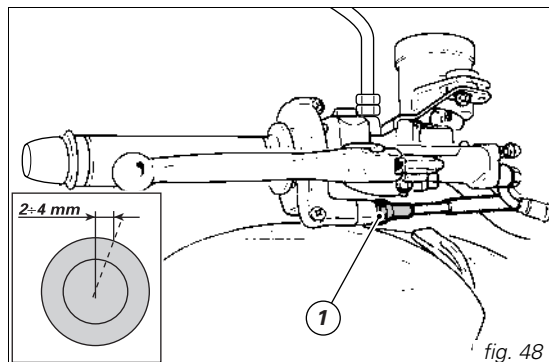
Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Réglage du câble des gaz

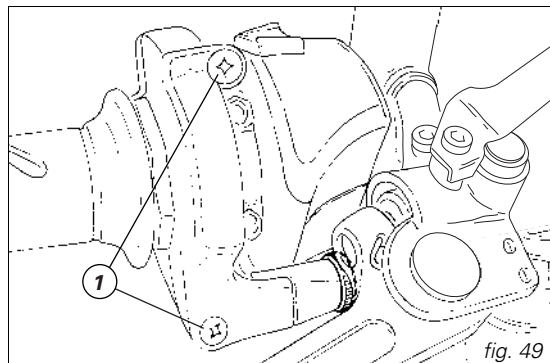
La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage doit présenter un jeu, mesuré sur la périphérie du bord de la poignée, de $2 \div 4$ mm. Si nécessaire, ajustez-la en agissant sur le réglage approprié (1, fig. 48), sur la poignée même.



Lubrification des articulations (fig. 49)

Il est nécessaire périodiquement de contrôler les conditions de la gaine extérieure des câbles des gaz et de starter. Il ne doit pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le libre coulisement des câbles intérieurs en agissant sur la commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Pour éviter ces inconvénients, graissez périodiquement l'extrémité des câbles de chaque commande flexible (durit) à la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, il est préconisé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1), puis de graisser l'extrémité du câble et la poulie.



F



Attention

Refermez la commande en faisant très attention et en insérant les câbles dans la poulie.

Remontez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Charge de la batterie (fig. 50)

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la déposer du motorcycle.

Débranchez d'abord la borne négative (-) noire, puis celle positive (+) rouge.

Décrochez l'arrêt (1) et déposez la batterie.

⚠ Attention

La batterie dégage des gaz très inflammables qui peuvent provoquer une grave explosion : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.

Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes respectives : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

● Important

Branchez la batterie au chargeur avant de le mettre en marche pour éviter la production d'étincelles éventuelle au niveau des bornes de la batterie, qui pourraient enflammer les gaz de celle-ci.

Branchez toujours la borne positive en premier (rouge).

⚠ Attention

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5÷10 heures à 1 A.

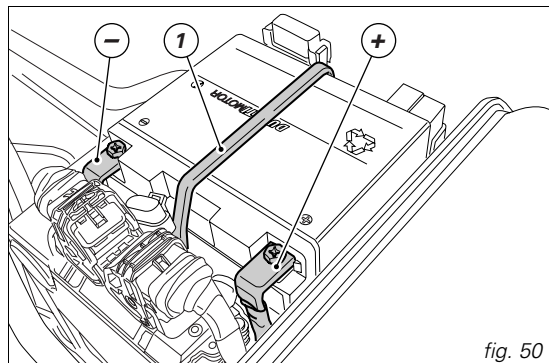


fig. 50

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 51)

Déplacez lentement le motorcycle pour trouver la position dans laquelle le brin supérieur de la chaîne est le plus tendu.

Mettez le motorcycle sur sa béquille latérale. Poussez la chaîne avec un doigt vers le haut au niveau du milieu du bras oscillant (voir plaquette autocollante). Le brin supérieur de la chaîne doit pouvoir accomplir une course verticale de $20 \div 25$ mm.

Si ce n'est pas le cas, faites appel à un Concessionnaire ou un Atelier agréé pour effectuer le réglage de la tension de la chaîne.

Attention

Le serrage correct des vis de blocage du moyeu excentrique est fondamental pour la sécurité du pilote.

Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage. Pour ne pas endommager ces joints durant le nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas un lavage trop violent en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.

Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

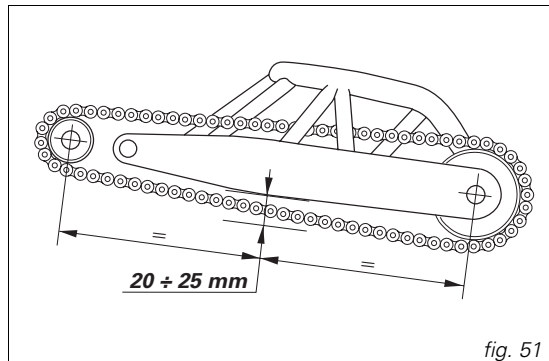


fig. 51

Remplacement des ampoules

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que les valeurs de tension et de puissance de l'ampoule de rechange sont celles indiquées dans le paragraphe « Système électrique » page 70.

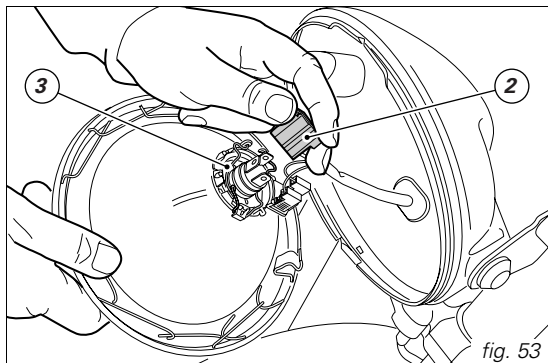
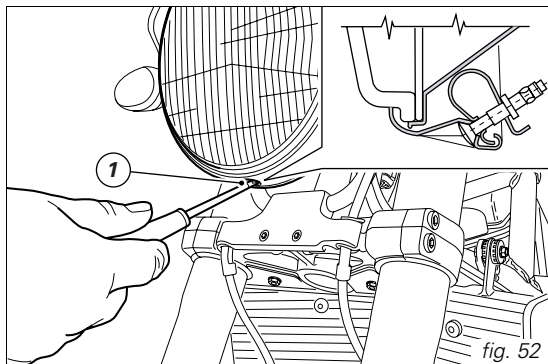
Phare avant (fig. 52)

Pour faciliter l'entretien du phare avant, il est préconisé de déposer la bulle comme décrit dans le paragraphe « Dépose de la bulle » (page 44).

Pour accéder à l'ampoule du phare, dévissez la vis inférieure (1) qui fixe l'ensemble enjoliveur/boîtier ou cuvelage au corps d'ampoule.

Débranchez le connecteur (2, fig. 53) de l'ampoule.

Décrochez le ressort (3, fig. 53) de retenue de l'ampoule et déposez-la du support.



Remplacez l'ampoule (4, fig. 54).

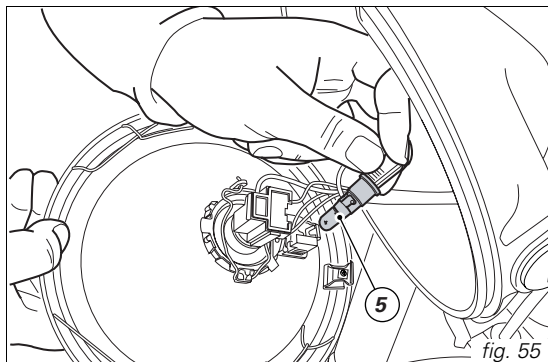
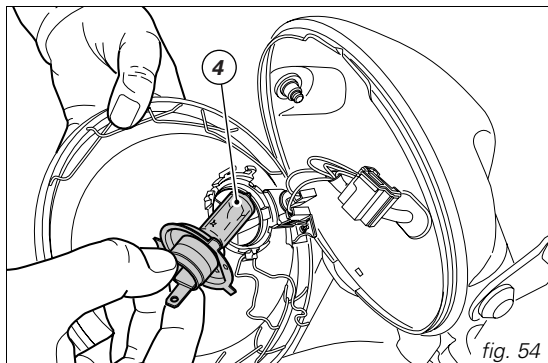


Remarque

Ne touchez pas le verre de l'ampoule neuve avec les doigts, car cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Insérez les languettes de la base de l'ampoule dans leur logement respectif pour obtenir l'orientation exacte. accrochez l'extrémité du ressort (3, fig. 53) aux supports du corps de projecteur. Rebranchez les câbles.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débranchez le connecteur correspondant. L'ampoule (5, fig. 55) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remontez le connecteur et fixez l'ensemble enjoliveur/boîtier ou cuvelage de phare.



Clignotants (fig. 56)

Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) du support de clignotant.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remontez la coupelle en insérant le téton (A) dans la fente prévue sur le support de clignotant.

Resserrez la vis (1).

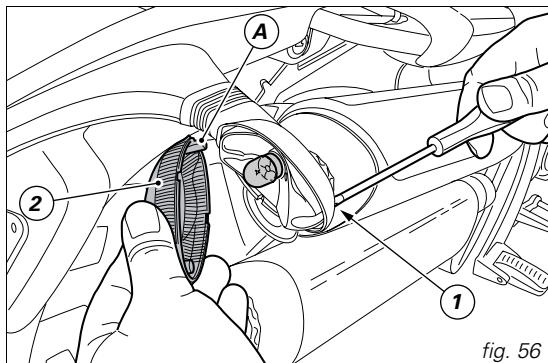


fig. 56

Feu de stop (fig. 57)

Pour le remplacement de l'ampoule du feu de stop et du feu de position, il faut dévisser les deux vis (1) qui fixent le cabochon (2) et le déposer. L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remontez le cabochon.

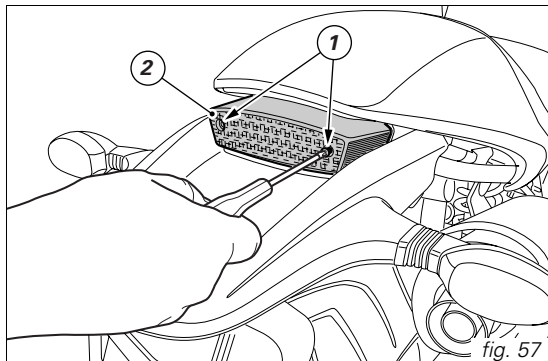


fig. 57

Feu de plaque de police (fig. 58)

Pour accéder à l'ampoule de l'éclaireur de plaque de police (3), il faut sortir le porte-ampoule de l'intérieur, puis l'ampoule. Remplacez ensuite l'ampoule.

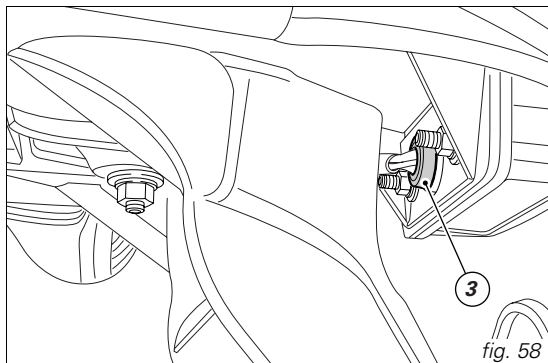


fig. 58

F

Orientation du projecteur (fig. 59)

Pour contrôler si le projecteur est correctement orienté, placez la moto, parfaitement perpendiculaire avec son axe longitudinal et avec les pneus gonflés à la pression prescrite et une personne sur la selle, devant un mur ou un écran, à une distance de 10 mètres. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal du motocycle.

Effectuez le contrôle dans la pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement : la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur $9/10$ de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

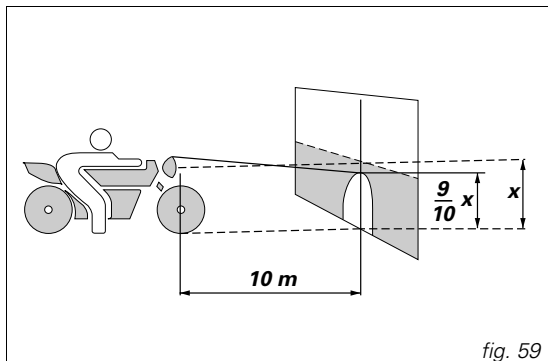


fig. 59

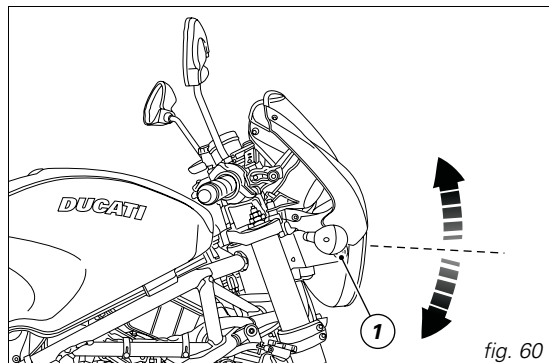


Remarque

La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.

Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination du motocycle.

La correction de la hauteur du faisceau du projecteur doit s'effectuer en agissant sur les vis (1, fig. 60) qui le fixent sur les supports latéraux.



Pneumatiques

Pression avant :

2,1 bars - 2,3 Kg / cm²

Pression arrière :

2,2 bars - 2,4 Kg / cm²

La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.



Important

La pression des pneus doit être contrôlée et réglée lorsqu'ils sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2 ÷ 0,3 bar.

F

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention

En cas de perforation, remplacez le pneu.

Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type d'origine.

Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression en roulant. N'utilisez jamais des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaisson soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.



Important

Ne détachez ni déplacez les masses d'équilibrage des roues.



Remarque

Pour le remplacement des pneus, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé afin d'assurer une dépose et repose correctes des roues.

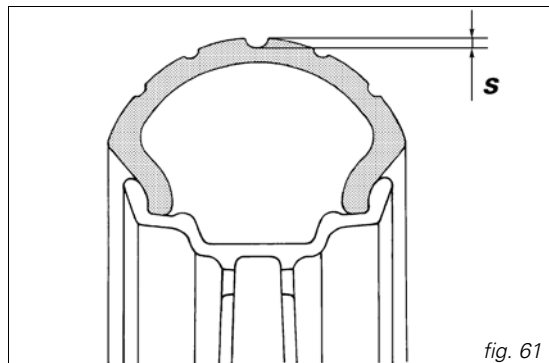
Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 61) de la bande de roulement dans le point d'usure le plus important : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Ôtez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

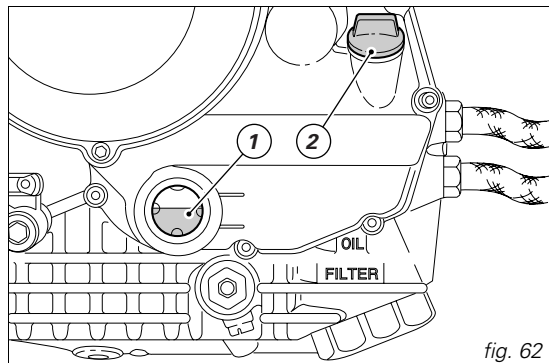


Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 62)

Le niveau d'huile moteur est visible à travers l'hublot (1) situé sur le couvercle d'embrayage.

Contrôlez le niveau motorcycle parfaitement vertical et moteur froid.

Le niveau doit se situer entre les repères du niveau transparent. Si le niveau est bas, faites l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirez le bouchon de remplissage (2) et réajustez le niveau. Remettez en place le bouchon.



Important

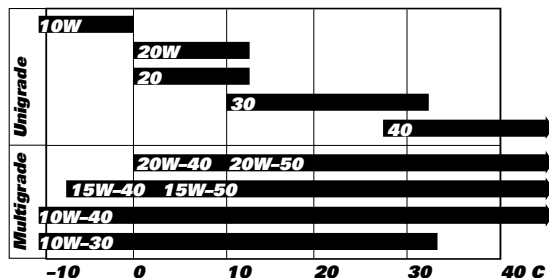
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux périodicités données dans le tableau d'entretien périodique (Voir Carnet de Garantie), faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

F

Viscosité

SAE 10W-40

Les autres viscosités indiquées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motorcycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 63)

Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.

Cette opération très simple permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

Dégagez les bobines des bougies et démontez-les de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.

Vérifiez la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

En présence de bougies blanchâtres, noires ou avec des dépôts (huileux, charbonneux), remplacez-les et informez un Concessionnaire ou Atelier agréé du défaut constaté.

Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacez la bougie.

Contrôlez l'écartement des électrodes, qui doit se situer généralement entre 0,6 et 0,7 mm.

Important

Lors du réglage, veillez à ne pas plier l'électrode latérale. Un écartement plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti. Nettoyez soigneusement l'électrode et l'isolant avec une brosse métallique et vérifiez l'état du joint. Nettoyez avec soin le siège dans la culasse et faites attention à ne pas faire tomber des corps étrangers dans la chambre d'explosion.

Remontez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'à fin filet. Serrez au couple de 20 Nm.

À défaut de clé dynamométrique, après un vissage à la main, faites faire à la bougie encore un demi-tour avec la clé fournie.

Important

N'utilisez pas de bougies ayant un indice thermique inapproprié ou un filet de longueur différente. La bougie doit être vissée correctement.

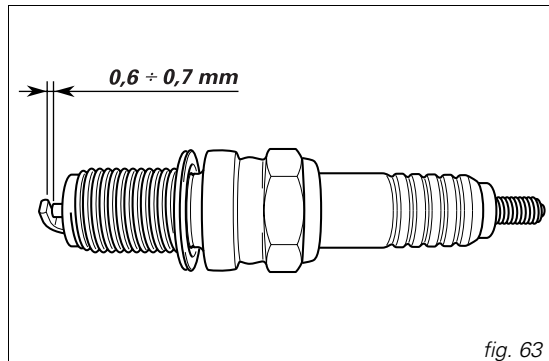


fig. 63

Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, lavez et séchez périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utilisez des produits spéciaux, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.



Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage du motorcycle. Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.



Important

Ne lavez pas le motorcycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces encore chaudes. Ne pas diriger sur le motorcycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de nettoyeurs haute pression à jets de vapeur peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et silencieux avec pour conséquence la perte des conditions de sécurité de conduite.

F

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant pour leur nettoyage en évitant que celui-ci entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez le motorcycle à l'eau tiède et séchez toutes les surfaces avec une peau de chamois.

Inactivité prolongée

Si le motorcycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations ci-dessous :

nettoyage général

videz le réservoir de carburant ;

introduisez une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faites tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;

utilisez la béquille lève-moto pour soutenir le motorcycle ;

débranchez et déposez la batterie. Le contrôle et le remplacement éventuel de la batterie sont nécessaires dans le cas où le motorcycle n'a pas été utilisé pendant une période supérieure à un mois.

Recouvrez le motorcycle d'une housse de protection qui ne doit pas pouvoir abîmer la peinture ni retenir la buée. La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids

Poids

À sec :

181 kg

À pleine charge

390 kg



Attention

Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer sa perte de contrôle.

Dimensions (mm) (fig. 64)

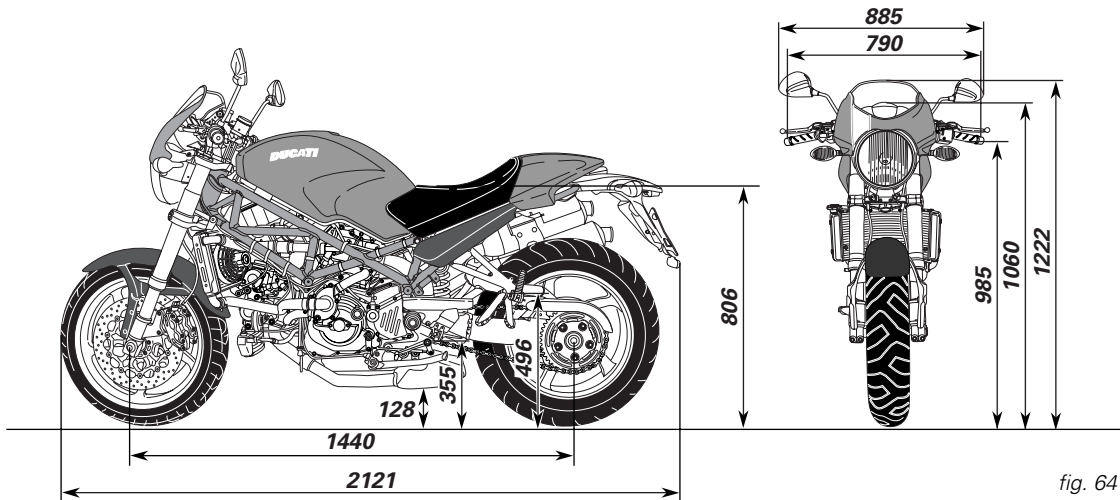


fig. 64

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir d'essence, avec réserve carburant de 3,5 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes d'origine d'au moins 95	15
Circuit de graissage	SHELL Advance Ultra 4	3,4
Circuits de freins AV/AR et embrayage	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL Advance Fork 7,5 ou Donax TA	0,492 (par tube)
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL Advance Coolant ou GLYCO SHELL 35÷40 % + eau	2,7



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F

Moteur

Bicylindre à quatre temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage mm :

98.

Course mm :

66.

Cylindrée totale cm³ :

996

Taux de compression :

11,2 ± 0,5 :1.

Puissance maxi à l'arbre (95/1/CE) :

86,4 kW - 117 ch à 8750 tr/min.

Couple maxi à l'arbre (95/1/CE) :

95,5 Nm (9,68 Kgm) à 7000 tr/min.

Distribution

Desmodromique, à quatre soupapes par cylindre commandées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par 2 ACT. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.

Schéma de distribution desmodromique (fig. 65)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) réglage de culbuteur supérieur ;
- 3) demi-coussinets ;
- 4) réglage de culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 5) ressort de rappel de culbuteur inférieur ;
- 6) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 7) arbre à cames ;
- 8) soupape.

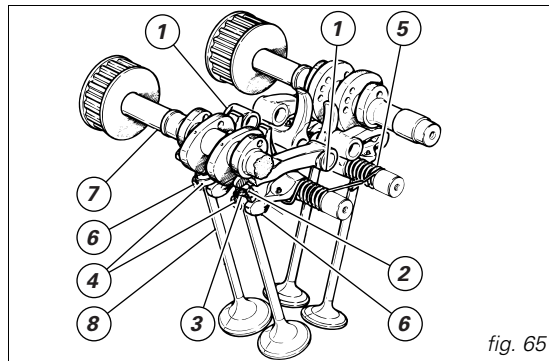


fig. 65

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.



Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque : CHAMPION

Type : RA 59GC.

Marque : NGK

Type : DCPR9EVX.

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.

Diamètre corps de papillon :

50 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Injecteurs par cylindre : 1

Alimentation essence : 95-98 RON.

Freins

Avant

Type :

à disque fixe perforé, en acier.

2 disques.

Matériau piste de freinage :
acier.

Matériau cloche :
aluminium.

Diamètre du disque : 320 mm

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Épaisseur du disque $5 \pm 0,1$ mm.

Surface de freinage, cm^2 : 44

Étriers à pistons juxtaposés.

Marque et type : BREMBO 30/34-4 pistons.

Garniture : TOSHIBA TT 2172HH.

Type de pompe : PS 16.

Arrière

Type :

à disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque : 245 mm

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Épaisseur du disque $5 \pm 0,1$ mm.

Surface de freinage : 25 cm^2

Étrier : Ø cylindre 32 mm.

Marque et type : BREMBO P32F.

Garniture : FERIT I/D 450 FF.

Type de pompe : PS 11B.



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante.

Transmission

Embrayage :

multidisque à sec :

commandé par levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport :

32/59.

Boîte de vitesses à :

6 rapports ;

avec pignons constamment en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon/couronne :

15/42.

Rapport totaux :

1^{ère} 15/37.

2^{ème} 17/30.

3^{ème} 20/27.

4^{ème} 22/24.

5^{ème} 24/23.

6^{ème} 28/24.

Transmission secondaire par chaîne.

Marque : DID

Type : 525 VL4

Dimensions : 5/8 x 5/16"

nombre de maillons : 104



Important

Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument pas les modifier. Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motorcycle à des parcours spéciaux ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Adressez-vous auprès d'un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement incorrect de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et endommager irréparablement votre moto.

Cadre

Treillis en tubes d'acier à haute résistance.

Angle de braquage (par côté) : 27°

Chasse à la roue mm : 96.

Angle de chasse : 24°.

Roues

Jantes en alliage léger à cinq bâtons.

Avant

Marque : MARCHESINI

Dimensions : MT3.50x17"

Arrière

Marque : MARCHESINI

Dimensions : MT5.50x17".

Les roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions : 120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions : 180/55-ZR17

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée.

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.

Diamètre des tubes porteurs mm :

43.

Débattement sur l'axe des tubes de fourche :

130 mm

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un culbuteur entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur.

La suspension est réglable en précharge, détente et compression L'amortisseur est articulé dans la partie inférieure avec un bras oscillant en aluminium.

Le bras oscillant pivote autour de l'axe qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Course amortisseur :

65 mm

Débattement roue arrière :

148 mm



Remarque

N'effectuez pas d'interventions sur le motocycle qui peuvent modifier les caractéristiques techniques de base homologuées.

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.

Version U.S.A. non catalysée

Coloris disponibles

Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) avec bande blanche réf. D753 (PPG) ;
cadre rouge et jantes blanches.

Noir brillant réf. 248 514 (PPG) avec bande blanche réf. D753 (PPG) ;
cadre noir et jantes blanches.

Noir brillant réf. 248 514 (PPG) ;
cadre et jantes noirs

F

Bleu réf. 291.800 (PPG) avec bande blanche réf. D753 (PPG) ;
cadre bleu et jantes blanches.

Système électrique

Il est constitué des éléments principaux suivants :

Phare avant :

ampoule type : **H4 (12 V-55/60 W).**

feu de position :

ampoule type : **W5W (12 V-5 W).**

Commandes électriques sur les demi-guidons :

Clignotants :

ampoule type : **R10W (12 V-10 W).**

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop.

Batterie, 12 V-10 Ah.

Alternateur 12 V-520 W.

Régulateur électronique, protégé par un fusible de **40 A** placé à côté de la batterie.

Démarrateur électrique, 12 V-0,7 kW.

Feu arrière et signalisation d'arrêt :

ampoule type : **P21/5W (12 V-5/21 W).**

Eclairage feu de plaque :

ampoule type : **W5W (12-5 W).**



Remarque

Pour le remplacement des ampoules, reportez-vous au paragraphe « Remplacement des ampoules des feux » page 53.

Fusibles

La boîte à fusibles est placée sous le réservoir.

Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1, fig. 66) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Le fusible situé près de la batterie protège le régulateur électronique.

Pour avoir accès aux fusibles, déposez le capuchon de protection (2, fig. 68).

On peut reconnaître un fusible sauté par la coupure de son filament (3, fig. 67).



Important

Pour éviter tout court-circuit, effectuez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.



Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.

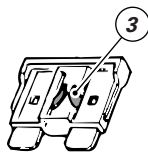
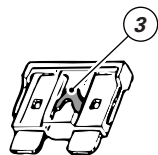
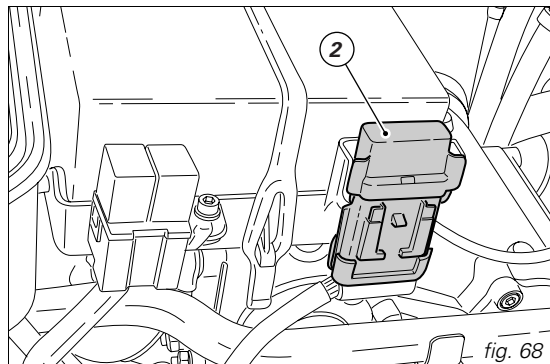
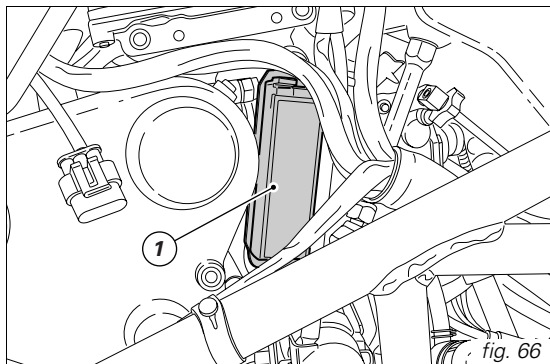


fig. 67

Légende schéma circuit électrique /injection

- 1) Commodo droit.
- 2) Antenne Transpondeur
- 3) Contacteur à clef
- 4) Relais principal
- 5) Boîte à fusibles
- 6) Démarreur
- 7) Contacteur
- 8) Batterie
- 9) Fusible régulateur
- 10) Régulateur.
- 11) Alternateur.
- 12) Clignotant arrière droit
- 13) Feu arrière
- 14) Eclairage feu de plaque.
- 15) Clignotant arrière gauche.
- 16) Réservoir.
- 17) Connexion autodiagnostic.
- 18) Capteur de vitesse d'avancement.
- 19) Bobine de cylindre horizontal.
- 20) Bobine de cylindre vertical.
- 21) Bougie de cylindre horizontal.
- 22) Bougie de cylindre vertical.
- 23) Injecteur de cylindre horizontal.
- 24) Injecteur de cylindre vertical.
- 25) Potentiomètre du papillon.
- 26) Capteur tours/phase.
- 27) Interrupteur de béquille latérale
- 28) Boîtier électronique 5.9 M.
- 29) Relais injection

- 30) Interrupteur indicateur de point mort.
- 31) Interrupteur de pression d'huile.
- 32) Interrupteur arrière de STOP.
- 33) Interrupteur avant de STOP.
- 34) Commodo gauche.
- 35) Capteur de température/pression de l'air.
- 36) Instrumentation.
- 37) Clignotant avant.
- 38) Avertisseur sonore.
- 39) Phare.
- 40) Clignotant avant droit.
- 41) Capteur de température de l'eau boîtier électronique.
- 42) Capteur de température de l'eau instrument.
- 43) Interrupteur d'embrayage.
- 44) Electroventilateur droit.
- 45) Electroventilateur gauche.

Légende couleur des fils

- B** Bleu
- W** Blanc
- V** Violet
- Bk** Noir
- Y** Jaune
- R** Rouge
- Lb** Bleu ciel
- Gr** Gris
- G** Vert
- Bn** Marron
- O** Orange
- P** Rose

Légende boîte à fusibles (5)

<i>Pos.</i>	<i>Consommateurs</i>	<i>Val.</i>
1-9	Général	30 A
2-10	Pompe à combustible, injecteurs, bobines	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Alimentation boîtier électronique d'injection/d'allumage	3 A
5-13	Passing	7,5 A
6-14	Feux de position, de route et de croisement, tableau de bord	15 A
7-15	Stop, avertisseur sonore, capteur de vitesse	10 A
8-16	Electroventilateurs	7,5 A



Remarque

Le schéma du système électrique est présenté à la fin de ce manuel.

AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN PÉRIODIQUE

<i>Km</i>	<i>Nom Service Ducati</i>	<i>Kilométrage</i>	<i>Date</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			



Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATI MONSTERS4R

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.

Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einlaufzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.

Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen. Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!



Hinweis

Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für eventuelle Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vornehmen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.



Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6

- Garantie 6
- Symbole 6
- Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 7
- Fahrten mit voller Beladung 8
- Kenndaten 9

Bedienelemente 10

- Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 10
- Cockpit 11
- Wegfahrsperre 14
- Schlüssel 14
- Code Card 15
- Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasdrehgriff 16
- Ersatzschlüssel 17
- Zündschalter und Lenkschloss 18
- Linke Schaltereinheit 19
- Kupplungshebel 19
- Starterhebel 20
- Rechte Schaltereinheit 20
- Gasdrehgriff 21

- Vorderradbremsshebel 21
- Hinterradbremspedal 22
- Schalthebel 22
- Regulierung der Fußrastenposition am Schalthebel 23
- Regulierung der Fußrastenposition am Bremspedal 24

Hauptbestandteile- und Vorrichtungen 25

- Anordnung am Motorrad 25
- Kraftstofftankdeckel 26
- Sitzbankschloss und Helmbefestigung 27
- Seitenständer 28
- Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein 29
- Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel 30
- Änderung des Setups 32

Hinweise zum Gebrauch 34

- Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 34
- Kontrollen vor dem Motorstart 36
- Motorstart 37
- Starten und Fahrtantritt 40
- Bremsen 40
- Anhalten 41
- Tanken 41
- Parken 42
- Mitgeliefertes Zubehör 43

Routinewartung 44

Ausbau der Verkleidung 44
Anheben des Kraftstofftanks 45
Austausch des Luftfilters 46
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands 47
Kontrolle des Brems- und
Kupplungsflüssigkeitsstands 48
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge 49
Einstellung des Gasgriffspiels 49
Schmieren der Gelenke 50
Aufladen der Batterie 51
Kontrolle der Antriebskettenspannung 52
Schmieren der Antriebskette 52
Austausch der Glühbirnen 53
Ausrichten des Scheinwerfers 56
Reifen 58
Kontrolle des Motorölstands 60
Zündkerzenreinigung und -wechsel 61
Allgemeine Reinigung 62
Längerer Stillstand 63
Wichtige Hinweise 63

Technische Daten 64

Maße (mm) 64
Gewichte 64
Betriebsstoff 65
Motor 66
Ventilsteuerung 66
Leistungen 67
Zündkerzen 67

Versorgungsspannung: 67
Bremsen 67
Antrieb 68
Rahmen 68
Räder 69
Reifen 69
Aufhängungen 69
Auspuffanlage 70
Verfügbare Modellfarben 70
Elektrische Anlage 70

Merkblatt für regelmäßige Wartungsarbeiten 75

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -Verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.

Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Die Garantie erlischt jedoch, wenn das Motorrad bei Rennwettbewerben eingesetzt wurde. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, werden Ihnen während Ihrer Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und es Ihnen ermöglichen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.

In diesem Handbuch werden Anleitungen gegeben, die von besonderer Wichtigkeit sind:



Achtung

Die Nichtbeachtung dieser Anleitungen kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.



Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.



Hinweis

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt



Achtung

Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.

Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die über keinen gültigen Führerschein verfügen. Fahrer und Beifahrer müssen **immer** einen Schutzhelm tragen.

Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welche sich in den Bedienelementen verheddern oder die Sicht behindern könnten.

Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase enthalten Kohlenoxyd, ein giftiges Gas, dessen Einatmen zur Ohnmacht oder auch zum Tod führen kann.

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, muss der Fahrer seine Füße auf den Fußrasten abstützen.

Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Fahrbahnänderungen vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker **immer** fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen an den Haltegriffen am Rahmen unter der Sitzbank festhalten muss. Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.

Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.

Abbiegevorgänge und Fahrbahnwechsel **immer** und rechtzeitig durch Betätigen der jeweiligen Blinker anzeigen. Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.

Besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht geben.

Beim Tanken den Motor **stets** abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.

Beim Tanken niemals rauchen.

Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.

Immer den Zündschlüssel abziehen, wenn das Motorrad unbewacht stehen gelassen wird.

Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.



Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf schrägem o oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Fahrten mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in völliger Sicherheit reisen kann.

Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um diesen Sicherheitsstandard aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Information zur Zuladung

Das zulässige Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads darf mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und Zubehör 390 kg.

Schweres Gepäck oder Zubehör so tief und zentral wie möglich am Motorrad befestigen.

Das Gepäck gut am Motorrad verzurren: nicht korrekt befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.

Keine voluminösen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Überprüfen, ob die Reifen den auf Seite 58 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.

Kenndaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

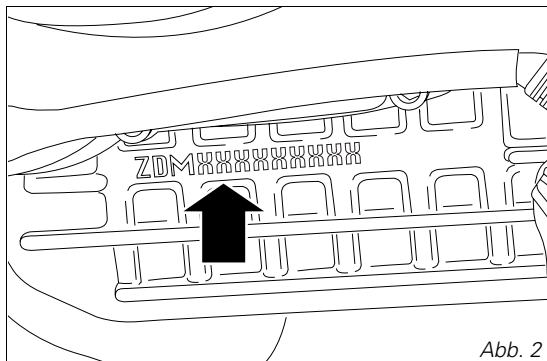
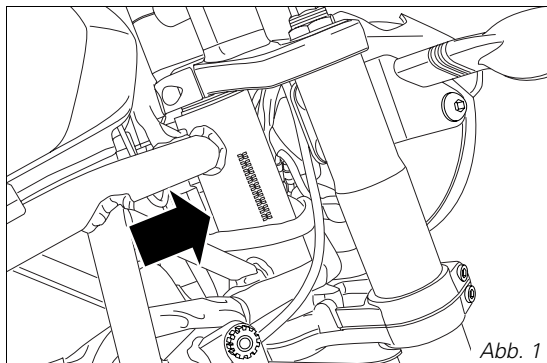
Rahmen-Nr.

Motor-Nr.



Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.



BEDIENELEMENTE



Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrad erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads

(Abb. 3)

- 1) Cockpit.
- 2) Zündschalter und Lenkradschloss.
- 3) Linke Schaltereinheit.
- 4) Kupplungshebel.
- 5) Starterhebel.
- 6) Rechte Schaltereinheit.
- 7) Gasdrehgriff.
- 8) Vorderradbremsehebel.
- 9) Schalthebel.
- 10) Hinterradbremspedal.

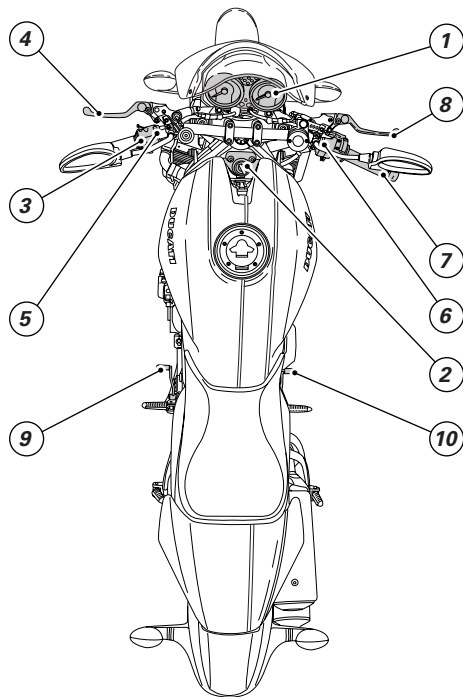


Abb. 3

Cockpit (Abb. 4)

1) **Fernlichtanzeige** (**blau**).

Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

2) **Blinkeranzeige** (**grün**).

Ihr Aufblinken zeigt an, dass ein Blinker eingeschaltet ist.

3) **Reserveanzeige** (**gelb**).

Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve ist und noch zirka 3,5 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

4) **Leerlaufanzeige N** (**grün**).

Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

5) **Öldruckanzeige** (**rot**).

Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf **ON** gestellt wird und muss einige Sekunden nach dem Anlassen wieder erlöschen.

Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl wieder erlöschen.

Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte leuchten, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

6) **Ockerfarbene Led**

Leuchtet auf, wenn das Motorrad geparkt und die Wegfahrsperre aktiviert ist und dient außerdem als Diagnoseanzeige für die Wegfahrsperre.

Hinweis

Nach der Aktivierung der Wegfahrsperre blinkt die Led 24 Stunden lang, bevor sie erlischt, wobei die Wegfahrsperre jedoch weiterhin aktiviert bleibt.

7) **EOBD-Leuchte** (**ocker**).

Leuchtet auf, wenn der Motor blockiert ist. Erlischt nach einigen Sekunden (ca. 1,8 - 2 Sekunden).

8) **Tachometer** (km/h).

Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

a) **LCD (1):**

- **Kilometerzähler** (km).

Zeigt die gesamte Kilometerleistung an.

- **Tageskilometerzähler** (km).

Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.

9) **Drehzahlmesser** (U/min).

Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

b) **LCD (2):**

- **Uhr**

- **Öltemperatur**

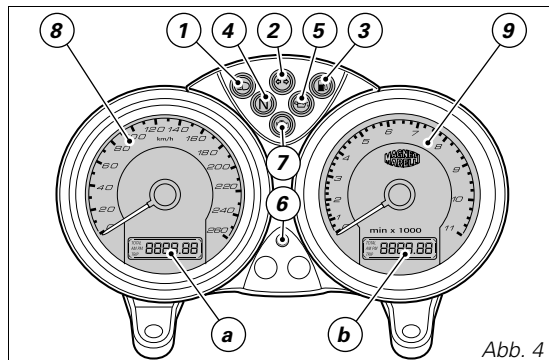


Abb. 4

Funktionen der LCD-Displays

Beim Einschalten (Zündschlüssel von **OFF** auf **ON**) führt das Cockpit einen **Check** an allen Instrumenten (Zeiger, Display, Kontrollleuchten), siehe (Abb. 5) und (Abb. 6) durch.

Funktionen des LCD-Displays (1)

Durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) werden bei einem auf **ON** stehenden Zündschlüssel abwechselnd der Stand des Tageskilometerzählers und des Gesamtkilometerzählers angezeigt.

Rückstellung des Tageskilometerzählers

In der Funktion **TRIP** (Tagekilometerzähler) wird durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) um mehr als 2 Sekunden das Display (LCD 1) zurückgesetzt.

Funktionen des LCD-Displays (2)

Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) werden bei einem auf **ON** stehenden Zündschlüssel abwechselnd die Uhr und die Wassertemperatur angezeigt.

Einstellung der Uhrzeit

Die Taste (A, Abb. 6) mindestens 2 Sekunden lang drücken.

Durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) kann zwischen **AM/PM** gewählt werden. Die Taste (A) drücken, um zur Einstellung der Uhrzeit überzugehen. Für die Änderung der Stunde wiederholt die Taste (B) drücken. Die Taste (A, Abb. 6) drücken, um zur Einstellung der Minuten überzugehen.

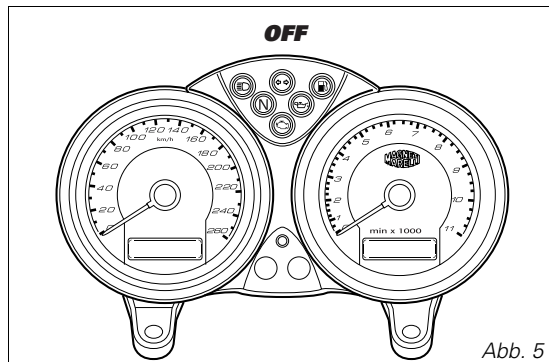


Abb. 5

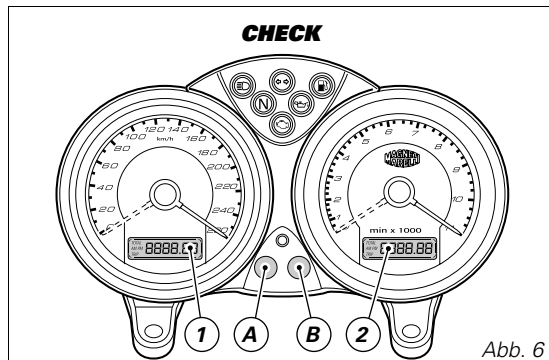


Abb. 6

Wird die Taste (B) für die Minuteneinstellung länger als 5 Sekunden gedrückt, ändert sich die Einstellung schneller. Die Taste (A) drücken, um die Einstellung der Uhrzeit zu verlassen.

Funktion Wassertemperatur

Bei einer Wassertemperatur unter 40 °C / 104 °F wird am Display „**LO**“ und über 120 °C / 248 °F „**HI**“ angezeigt.

Kraftstoffstandanzeige

Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird am Display „**FUEL**“ angezeigt.

Inspektionsanzeige

Nach den ersten 1000 km (621 Meilen) und daraufhin alle 10.000 km (6210 Meilen) wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** am Display 5 Sekunden lang die Angabe „**MAInt**“ angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.

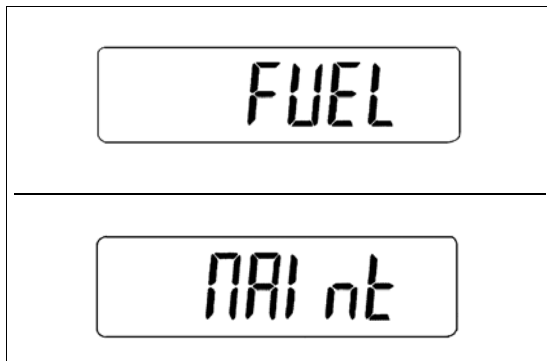
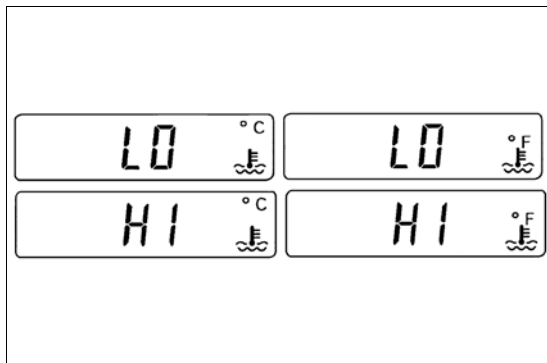
Funktion Hintergrundbeleuchtung

Durch wiederholtes Drücken der Taste (B) (Abb. 6) innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf **ON** kann die Cockpithelligkeit eingestellt werden.



Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur am stehenden Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit tätig werden.



Wegfahrsperre

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.

Im Innern jedes Schlüssels befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Lösungswort“, das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 7)

Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:

- 1 Schlüssel A (ROT),
- 2 Schlüssel B (SCHWARZ).



Achtung

Der rote Schlüssel A ist für seine Aufbewahrung in perfektem Zustand mit einer Gummikappe ausgestattet, damit er nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt kommt. Die Schutzkappe nur im Bedarfsfall abnehmen.

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- als Zündschlüssel
- zum Öffnen des Kraftstofftanks
- zum Öffnen der Sitzbank

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen wie der Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren der anderen schwarzen Schlüssel.



Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben ist.



Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren.

Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel zum Anlassen des Motorrads zu verwenden.

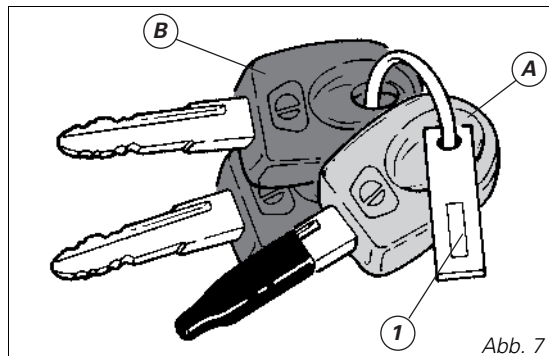


Abb. 7

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird eine CODE CARD (Abb. 8) ausgehändigt, auf der folgende Informationen stehen: der elektronische Code (A, Abb. 9), der im Fall einer Motorblockierung bzw. einer mangelnden Zündung nach einem **Key-ON** zu verwenden ist.



Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Das Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegebenen Codes ist jedoch ratsam, falls eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich werden sollte, bei dem der Gasdrehgriff entsprechend betätigt werden muss.

Das folgende Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen an der Wegfahrsperrung die Funktion der „Motorsperre“, die durch das Aufleuchten der ockerfarbenen Kontrollleuchte **EOBD** (7, Abb. 4) angezeigt wird, aufzuheben.

Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.

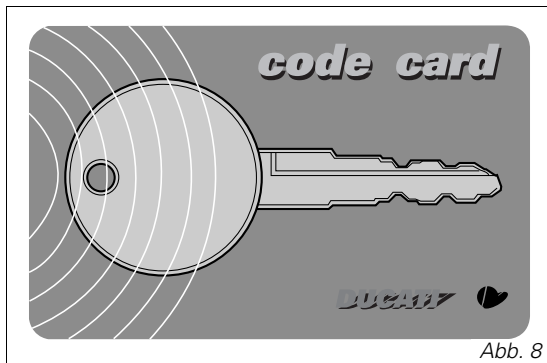


Abb. 8



Abb. 9

Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasdrehgriff

1) Den Zündschlüssel auf ON stellen, dann den Gasgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten.

Die EOBD Kontrollleuchte (7, Abb. 4) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.

2) Nach Erlöschen der EOBD-Kontrollleuchte den Gasdrehgriff sofort loslassen.

3) Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun den elektronischen Freigabe-Code eingeben, der auf der dem Kunden bei der Auslieferung des Motorrads durch den Händler ausgehändigten CODE CARD steht.

4) so viele Leuchtimpulse der EOBD-Kontrollleuchte mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.

Den Gasdrehgriff 2 Sekunden ganz aufdrehen und wieder loslassen. Auf diese Weise wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt, die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Das Verfahren so lange wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde.

Sollte man bei der Eingabe der nächsten Codeziffer mittels Gasdrehgriff nicht in dieser Weise verfahren, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann bleibt sie leuchten und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.

5) Wurde der Code korrekt eingegeben, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte beim Zurücklassen des Gasdrehgriffs auf und zeigt so die erfolgte Freigabe des Motors an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück. 6 Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, bleibt die EOBD-Kontrollleuchte

leuchten. Das Eingabeverfahren kann dann durch Umstellen des Zündschlüssels auf OFF ab Punkt 1 so oft wie erforderlich wiederholt werden.



Hinweis

Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, worauf der Zündschlüssel wieder auf OFF gedreht werden und die Sequenz ab Punkt (1) wiederholt werden muss.

Betriebswert

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin können sich folgende Situationen ergeben:

- 1) Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) am Cockpit kurz auf. Das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Durch Drücken des START-Knopfes (2, Abb. 13) kann der Motor gestartet werden;
- 2) Bleibt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) oder die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) leuchten, bedeutet dies, dass der Code nicht erkannt wurde. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI-Kundendienst in Verbindung.
- 3) Blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Fehlfunktion der Wegfahrsperre zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasgriff). Wird der Zündschlüssel auf OFF, dann wieder auf ON gedreht, müsste die Kontrollleuchte der Wegfahrsperre wieder normal aufleuchten (siehe Punkt 1).



Achtung

Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen. Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, dass es den eingesteckten Schlüssel erkennt.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI-Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen. Der DUCATI-Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel). Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen. Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.



Hinweis

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkschloss (Abb. 10)

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:

- A) **ON**: Beleuchtung und Motor eingeschaltet;
- B) **OFF**: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet;
- C) **LOCK**: Lenkschloss blockiert;
- D) **P**: Standlicht und Lenkschloss.



Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

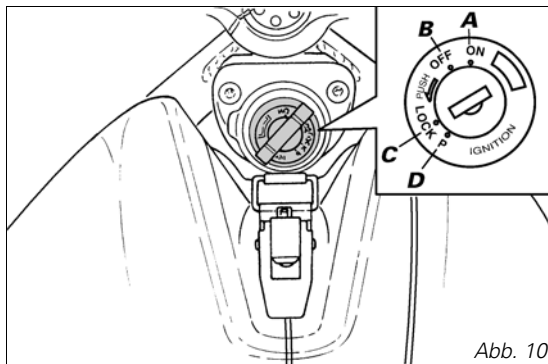


Abb. 10

Linke Schaltereinheit (Abb. 11)

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:

Position ☉ = Abblendlicht eingeschaltet;

Position ☽ = Fernlicht eingeschaltet.

2) Schalter ⇄ = Blinkerschalter mit drei Positionen:

mittlere Position = ausgeschaltet;

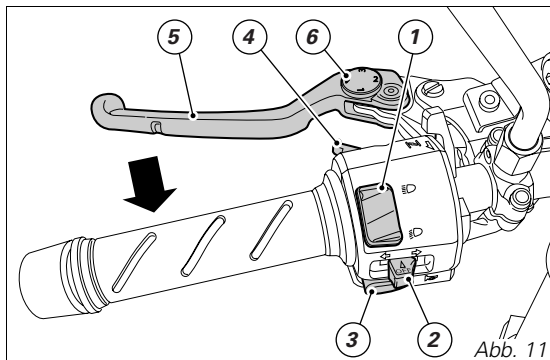
Position ⇄ = links abbiegen;

Position ⇄ = rechts abbiegen.

Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der kleine Schalthebel an der Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niedergedrückt werden.

3) Drucktaste ☞ = Hupe

4) Drucktaste ☽ = Lichthupe



Kupplungshebel (Abb. 11)

Dieser Hebel (5) dient dem Auskuppeln. Er ist mit einem Rändelknopf (6) versehen, mit dem die Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenker eingestellt werden kann.

Zum Verstellen den Hebel (5) ganz nach vorn drücken und den Rändelknopf (2) auf eine der vier möglichen Positionen drehen.

Position 1 entspricht der maximalen Distanz zwischen Hebel und Griff, Position 4 der minimalen Distanz.

Durch Betätigung des Kupplungshebels (5) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Betätigung dieses Hebels ist Voraussetzung für fließende Gangwechsel, besonders wichtig jedoch beim Anfahren.



Achtung

Die Einstellung des Kupplungs- und Bremshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.



Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden.



Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein)

Starterhebel (Abb. 12)

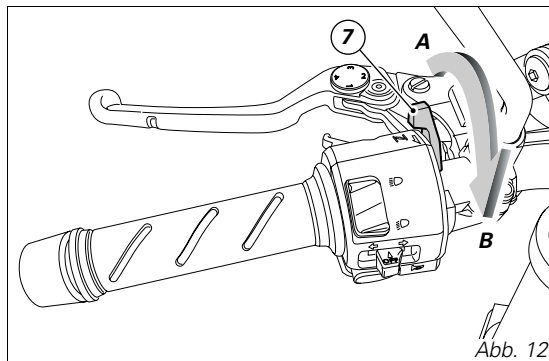
Die Betätigung des Starterhebels (7) erleichtert das Anlassen des noch kalten Motors und hebt nach dem Anlassen die Standgasdrehzahl an.

Positionen des Starterhebels:

A) = Starterhebel in Ruheposition;

B) = Starterhebel vollständig gezogen.

Der Hebel kann stufenlos reguliert werden, so dass die Drehzahl auf die progressive Erwärmung des Motors abgestimmt werden kann (siehe Seite 37).



Wichtig

Der Starterhebel darf nicht verwendet werden, wenn der Motor bereits warm ist. Nicht mit gezogenem Starterhebel fahren.

Rechte Schaltereinheit (Abb. 13)

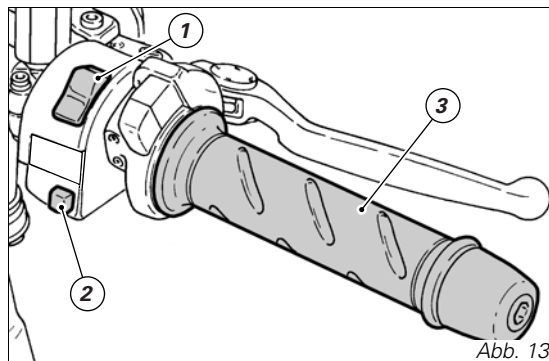
1) **Killschalter**, zwei Positionen:

Position (RUN) = Fahrbetrieb;

Position (OFF) = Motorstillstand.

Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach dem Anhalten des Fahrzeugs den Schalter in die Position zurückstellen, damit das Motorrad gestartet werden kann.





Wichtig

Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des KILLSCHALTERS (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf **ON** gelassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste  = Motorstart.

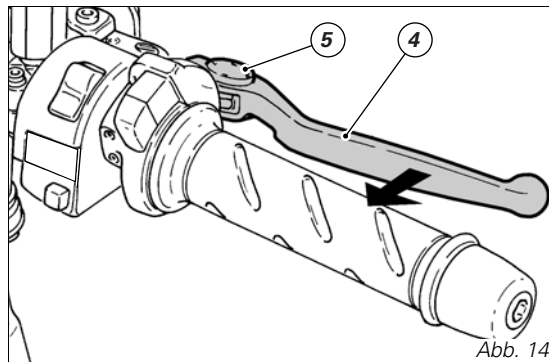
Gasdrehgriff (Abb. 13)

Mit dem Gasdrehgriff (3) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

Vorderradbremshebel (Abb. 14)

Durch Ziehen des Hebels (4) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Hebel ist mit einem Rändelknopf (5) ausgestattet, der für die Einstellung des Hebelabstands vom Griff zum Lenker zuständig ist (siehe Regulierung des Kupplungshebels auf Seite 19).



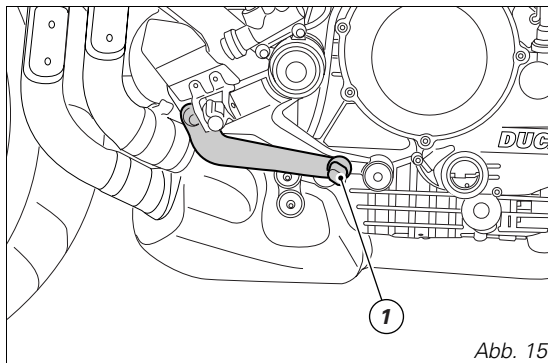
Achtung

Vor dem Verwenden dieser Bedienelemente die Anleitungen auf Seite 40 lesen.

Hinterradbremsepedal (Abb. 15)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.

Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

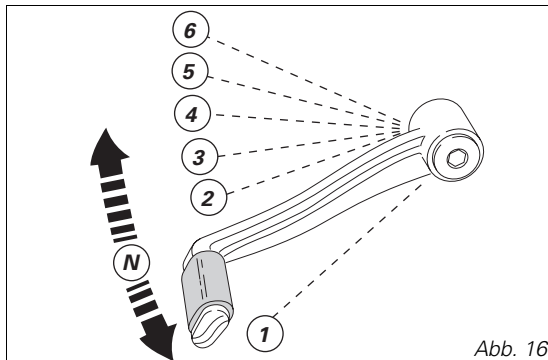


Schalthebel (Abb. 16)

Der Schalthebel hat eine Ruheposition **N**, die sich in der Mitte befindet und in die er automatisch wieder zurückkehrt und lässt zwei Bewegungen zu:

nach unten = zum Einlegen des 1. Gangs und zum Herunterschalten in einen niedrigeren Gang.

Damit erlischt die Kontrollleuchte **N** am Cockpit; nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs den Hebel nach oben drücken. Jeder Betätigung des Hebels entspricht das Umschalten in den jeweils nächsten Gang.



Regulierung der Fußrastenposition am Schalthebel (Abb. 17)

Zur individuellen Abstimmung auf die Bedürfnisse jedes Motorradfahrers besteht die Möglichkeit, die Position des Schalthebels zur Fußraste entsprechend einzustellen. Die Position des Schalthebels kann folgendermaßen geändert werden:

Die Schaltstange (1) am Schlüsselansatz (2) blockieren, dann die Kontermuttern (3) und (4) lockern.



Hinweis

Die Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) drehen und dabei den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.

Die Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

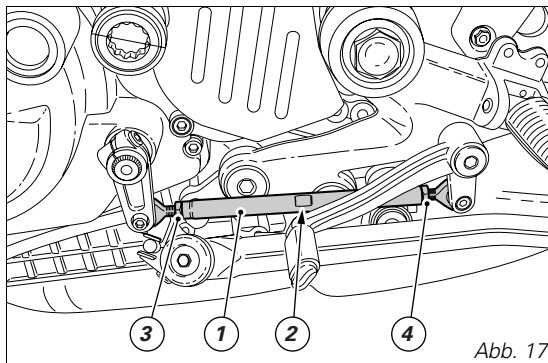


Abb. 17

Regulierung der Fußrastenposition am Bremspedal (Abb. 18)

Zur individuellen Abstimmung auf die Bedürfnisse jedes Motorradfahrers besteht die Möglichkeit, die Position des Hinterradbremspedals zur Fußraste entsprechend einzustellen.

Die Position des Hinterradbremspedals kann folgendermaßen geändert werden:

Die Kontermutter (5) lösen.

Die Einstellschraube (6) für den Pedalhub so lange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.

Die Kontermutter (5) festziehen.

Durch Betätigen des Pedals mit der Hand kontrollieren, ob dieses ein Spiel von ungefähr 1,5 - 2 mm aufweist, bevor die Bremse anspricht.

Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:

Die Kontermutter (7) am Zylinderstab lockern.

Um das Spiel zu erhöhen, den Stab (8) an der Gabel (9) einschrauben, zum Vermindern herausdrehen.

Die Kontermutter (7) anziehen, dann das Spiel erneut kontrollieren.

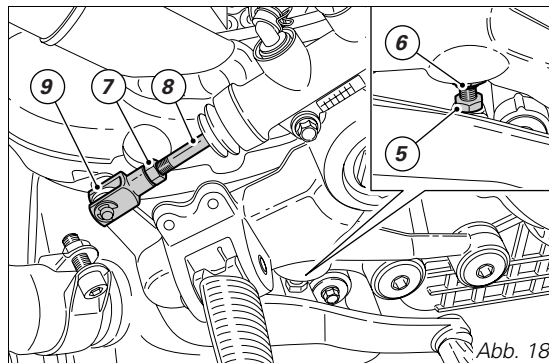


Abb. 18

HAUPTBESTANDTEILE- UND VORRICHTUNGEN

Anordnung am Motorrad (Abb. 19)

- 1) Kraftstofftankdeckel.
- 2) Sitzbankschloss.
- 3) Haken f. Kabel zur Helmbefestigung.
- 4) Haltegriff für Beifahrer.
- 5) Seitenständer.
- 6) Rückspiegel.
- 7) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein.
- 8) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.
- 9) Tankstützstab.
- 10) Sitzbankabdeckung.
- 11) Verankerungshebel für Kraftstofftank.
- 12) Katalysator

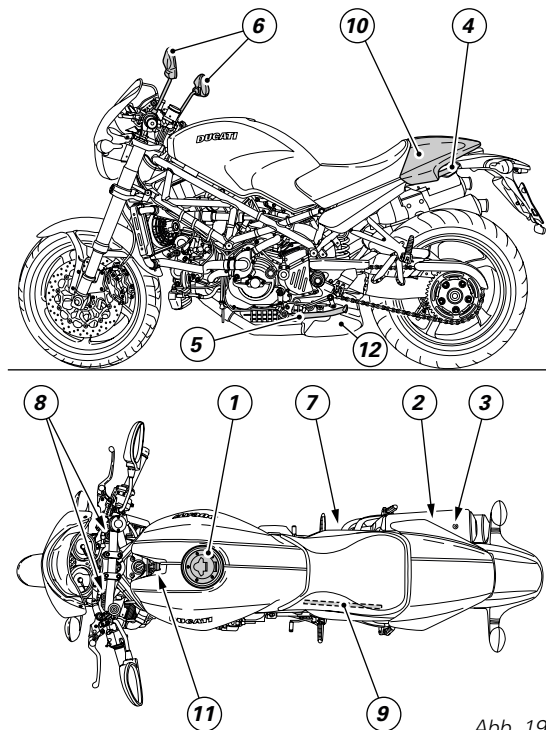


Abb. 19

Kraftstofftankdeckel (Abb. 20)

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperrern.

Der Deckel kann abgehoben werden.

Schließen

Den Deckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlösses wieder zuklappen.



Hinweis

Das Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.



Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 41) sicherstellen, dass der Deckel korrekt geschlossen ist.

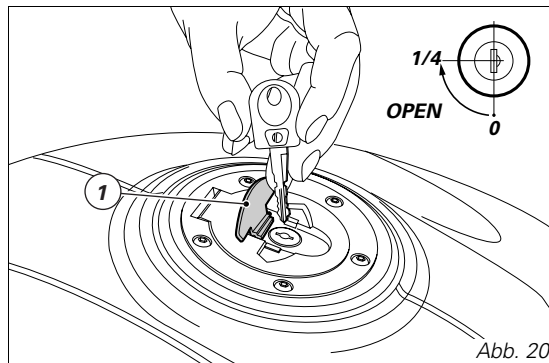


Abb. 20

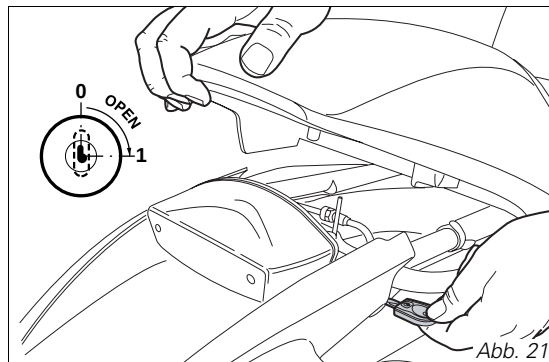
Sitzbankschloss und Helmbefestigung

(Abb. 21 und Abb. 22)

Öffnen

Den Zündschlüssel in das Schloss einstecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis die Sitzbank aus ihrer Verankerung am Rahmen ausrastet. Diese nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Feststellvorrichtungen lösen.

Im hinteren Teil des Staufachs unter der Sitzbank befindet sich das Kabel zur Helmbefestigung (1) (siehe Seite 43). Das Kabel durch den Helm führen und die Kabelschleife am Haken (2) sichern. Den Helm herunterhängen lassen und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

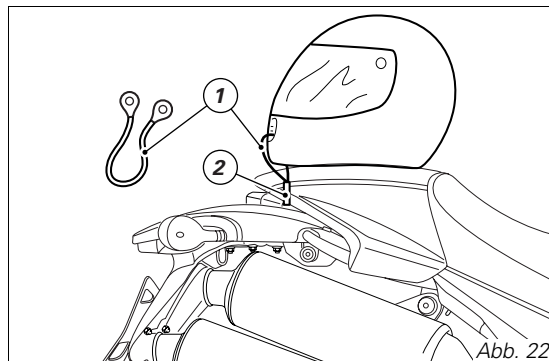


Achtung

Das Helm kabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz, wenn das Motorrad abgestellt wird. Den Helm niemals während der Fahrt am Helm kabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Schließen

Sicherstellen, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil der Sitzbankunterseite unter den Bügel des Rahmens schieben und den hinteren Teil der Sitzbank so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Schlossriegels zu vernehmen ist. Prüfen, dass die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.



Seitenständer (Abb. 23)

Wichtig

Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u. ä. können zum mit starken Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen. Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden. Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ausleger (1) herunterdrücken (dabei den Lenker des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung

Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer abgestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.

Hinweis

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein)

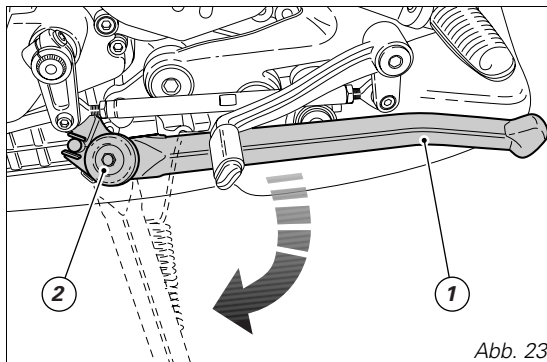


Abb. 23

Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein

(Abb. 24 und Abb. 25)

Das hintere Federbein hat außen liegende Einstellschrauben, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulässt.

Die Einstellschraube an der linken Seite (1), an der unteren Federbeinanlenkung an der Schwinge, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung). Die Einstellschraube (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe. Durch Drehen der Einstellschrauben (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.

Standard-Einstellung:

Von ganz geschlossen die Einstellschraube (1) um eine Umdrehung und die Einstellschraube (2) um zwei Umdrehungen aufdrehen.

Federvorspannung 25 mm.

Mit den zwei Nutmutter (3) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden. Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter lockern. Durch **Anziehen** bzw. **Lockern** der unteren Nutmutter wird die Vorspannung **erhöht** bzw. **vermindert**. Nach Einstellen der gewünschten Federvorspannung die obere Nutmutter festziehen.



Achtung

Zum Verdrehen der Nutmutter der Federvorspannung einen Hakenschlüssel verwenden. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

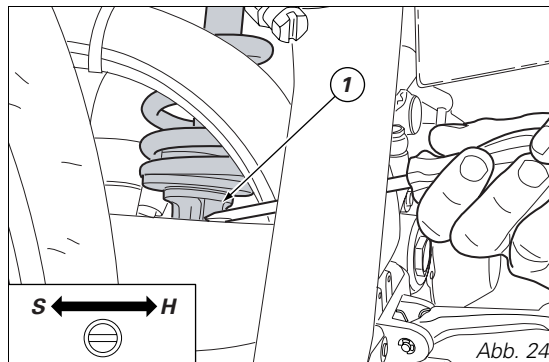


Abb. 24

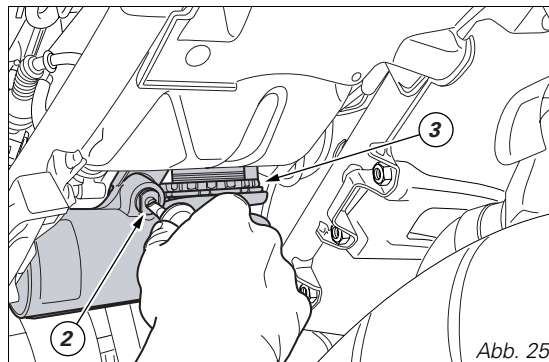


Abb. 25



Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Beim Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das dynamische Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

(Abb. 26 -Abb. 27)

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben/-muttern:

- 1) (Abb. 26) zur Änderung der Zugstufe;
- 2) (Abb. 26) zur Änderung der Vorspannung der inneren Federn;
- 3) (Abb. 27) zur Änderung der Druckstufe.

Anhand eines kleinen Schlitzschraubendrehers kann die Einstellung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe über die an den jeweiligen Standrohrscheiteln angeordnete Einstellschraube (1) vorgenommen werden. Für eine Regulierung über die Einstellschraube (3, Abb. 27) einen Schraubendreher durch die Durchgangsbohrung der Radachse in Höhe der Gabelholmachse stecken. Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) ist ein Einrastpositionen vernehmbar, die jeweils einer Dämpfstufe entsprechen. Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0“ bzw. der maximalen Dämpfung.

Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Einrastpositionen mitzählen, die jeweils den Positionen 1, 2 usw. entsprechen.

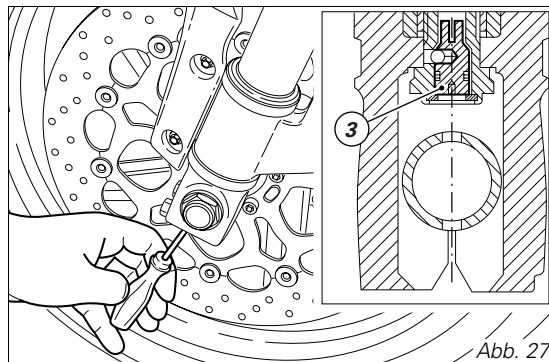
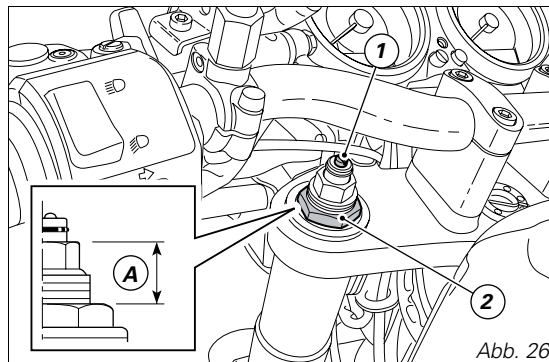
Die Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe: 12 Klicks;
Zugstufe: 11 Klicks.
Federvorspannung (A, Abb. 26): 16 mm

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellmutter (2) mit einem 22 mm-Sechskantschlüssel verdrehen.



Wichtig

Die Einstellmutter beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.



Änderung des Setups (Abb. 28-Abb. 29-Abb. 30)

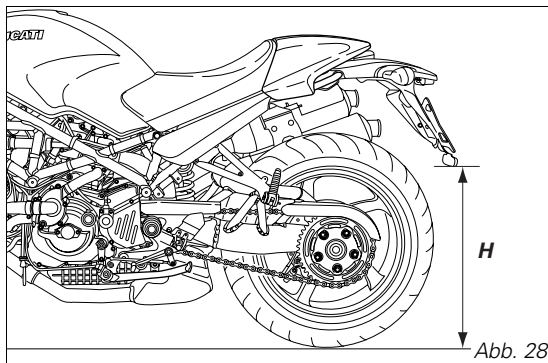
Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.

Die Änderung des Setups ist ein äußerst delikater und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne diesbezügliche Erfahrung ausgeführt wird.

Es wird empfohlen, vor einer Änderung des Standardsetups den Bezugswert H (Abb. 28) auszumessen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, das Motorradsetup gemäß seinen Anordnungen zu ändern, indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.

Um den Achsabstand zwischen den Kugelgelenken (1) zu ändern, die Kontermuttern (3) lockern.



Hinweis

Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

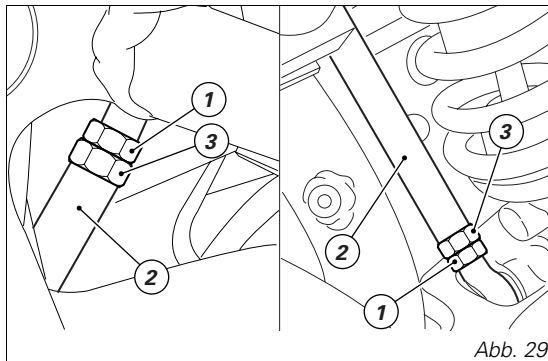
Einen Maulschlüssel an der Schubstange (2) ansetzen. Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

D

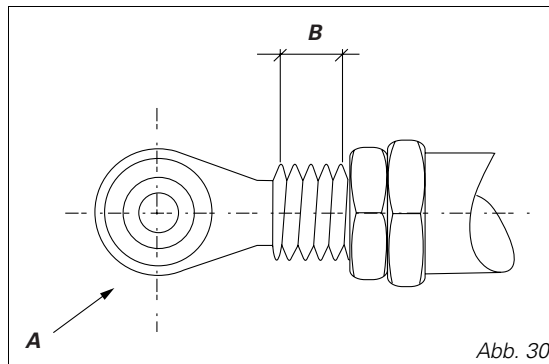


Achtung

Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenkachsen (1) gemessene 272 mm nicht überschreiten.



Beim UNIBALL-Element des Kugelgelenks (A) dürfen max. 5 Gewindegänge bzw. 7,5 mm Gewinde sichtbar sein (B).



HINWEISE ZUM GEBRAUCH

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit (Abb. 31)



Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Max. Drehzahlbereich

Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:

- 1) Bis 1000 km;
- 2) Von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Während der ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeiten dürfen nicht überschritten werden: 6.000 U/min.

Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.

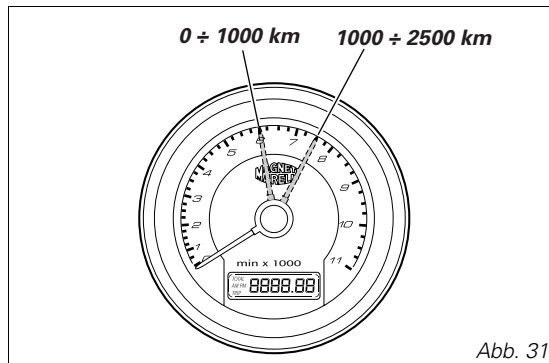
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können. Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge. Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu betreiben. Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen jedoch noch nicht überschritten werden:

7.500 U/min.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors begünstigt und weniger Inspektionen und Einstellungen werden daran erforderlich sein.



Kontrollen vor dem Motorstart



Achtung

Die Missachtung der erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren kann zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers führen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren.
Eventuell nachtanken (Seite 41).

Motorölstand

Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Falls nötig Öl nachfüllen (Seite 60).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Flüssigkeitsstand überprüfen.

Kühlflüssigkeit

Den Stand im Ausgleichsbehälter kontrollieren;
falls nötig nachfüllen (Seite 47).

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 58).

Funktionalität der Steuerungen

Die Pedal- und Hebelsteuerungen von Bremsen, Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Funktionstüchtigkeit der Glühbirnen der Beleuchtungsanlage, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 53).

Schlösser

Kontrollieren, dass der Tankdeckel und die Sitzbank korrekt verschlossen sind.

Seitenständer

Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 28).



Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen DUCATI-Vertragshändler oder -Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart



Hinweis

Zum Starten eines bereits warmen Motors wie im Abschnitt „Hohe Umgebungstemperatur“ beschrieben vorgehen.



Achtung

Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen. Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Normale Umgebungstemperatur

(zwischen 10 °C / 50 °F und 35 °C / 95 °F):

1) Den Zündschlüssel auf **ON** drehen (Abb. 32).

Prüfen, dass die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte  am Cockpit aufleuchten.



Wichtig

Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen (Seite 11).



Achtung

Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerechte Stellung), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.



Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein)

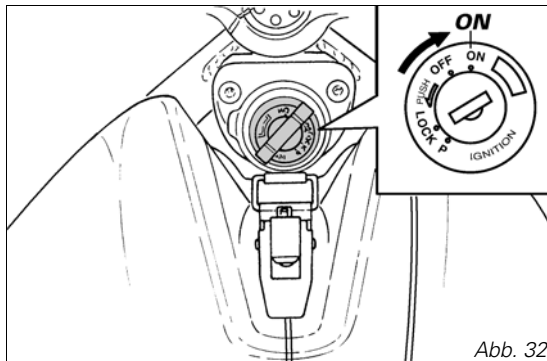


Abb. 32

2) Den Starterhebel in die Position (B, Abb. 33) bringen.

3) Sicherstellen, dass sich der KILLSCHALTER (1, Abb. 34) auf **○ (RUN)** befindet, dann den Startknopf (2) drücken. Dieses Modell hat eine Startautomatik.

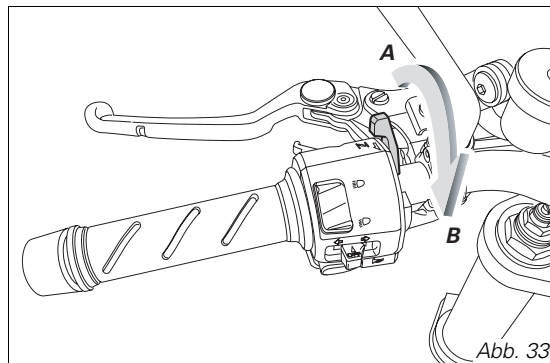
Dank einer Servounterstützung kann der Motor durch einen kurzen Druck auf den Startknopf (2) gestartet werden.

Beim Drücken der Taste (2) springt der Motor innerhalb einer von der Motortemperatur abhängigen Maximalzeit automatisch an.

Der Anlassmotor wird nach dem Motorstart automatisch ausgerückt.

Sollte der Motor nicht anspringen, mindestens 2 Sek. warten, bis der Startknopf (2) erneut gedrückt wird.

Den Motor spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

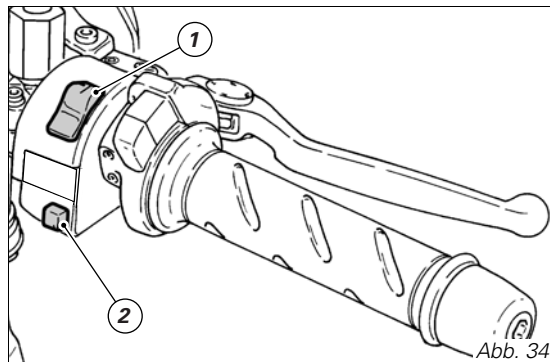


Wichtig

Auch bei entladener Batterie wird das Mitschleifen des Anlassermotors nach dem Motorstart automatisch verhindert.

D

4) Den Starterhebel in eine etwa senkrechte Position bringen (A, Abb. 33), bis der Motor eine Drehzahl von: zirka 1.400÷1.500 U/min hat.





Wichtig

Den kalten Motor niemals mit hoher Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt und so alle Stellen erreicht, die eine Schmierung brauchen.

5) Während sich der Motor langsam erwärmt, den Starterhebelschrittweise in die senkrechte Position bringen (A, Abb. 33). Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei vollkommen zurückgeschobenem Starter halten können.

Hohe Umgebungstemperatur (über 35 °C / 95 °F):
Wie bei „Normale Umgebungstemperatur“ beschrieben vorgehen, aber ohne Zuhilfenahme des Starterhebels (1).

Niedrige Umgebungstemperatur (unter 10 °C / 50 °F):
Wie bei „Normale Umgebungstemperatur“ beschrieben vorgehen, aber die Erwärmungsphase (Punkt 5) bis auf 5 Min. verlängern.

Starten und Fahrtantritt

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.

2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.

3) Durch Drehen am Gasgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.

4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.

5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.

Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch eine Ausrichtung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen. Die Bedienelemente überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

 Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung

nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor abgewürgt wird.



Achtung

Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.

Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Kontrolle über das Motorrad führen.

Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein lang andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten (Abb. 35)

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunterschalten und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** stellen und so den Motor abstellen.



Wichtig

Den Zündschlüssel nach Abstellen des Motors nicht auf **ON** lassen, um die elektrische Anlage nicht zu beschädigen.

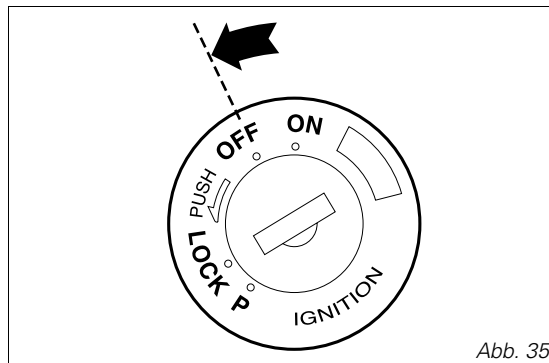


Abb. 35

Tanken (Abb. 36)

Den Tank niemals bis zum Rand füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckel bleiben.



Achtung

Bleifreien Kraftstoff mit einer Oktanzahl von mindestens 95 ROZ tanken. In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

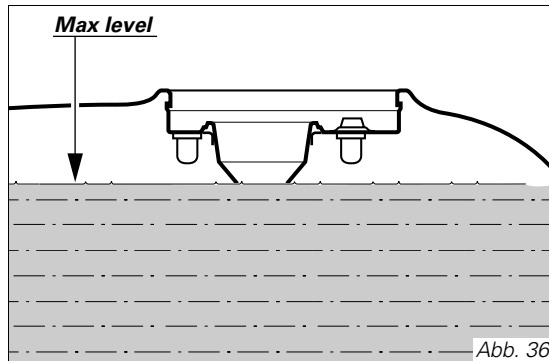


Abb. 36

Parken (Abb. 37)

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 28).

Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf **LOCK** drehen.

Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.

Im Bedarfsfall kann das Standlicht angeschaltet gelassen bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** drehen.

Wichtig

Den Zündschalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt.

Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

D

Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z. B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlösser, usw.) ist sehr gefährlich und kann Schäden am Motorrad und Verletzungen des Fahrers verursachen.

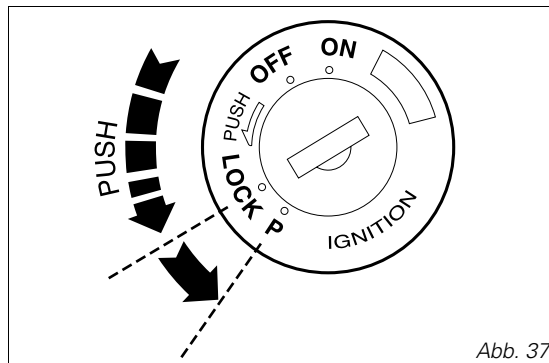


Abb. 37

Mitgeliefertes Zubehör

Im Stauraum unter der Sitzbank befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung Kabel zur
Helmbefestigung;
eine Werkzeugtasche mit Werkzeug für die häufigsten
Wartungs- und Einstellungsarbeiten.

Um an den Stauraum zu gelangen, die Sitzbank öffnen
(Seite 27) und den Schutzdeckel (1, Abb. 38)
nach Lösen der Spezialschraube mit einer Münze entfernen.

Die Werkzeugtasche (Abb. 39)

Enthält

- 2) Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerze;
- 3) Stift für Zündkerzenschlüssel;
- 4) Zweifach-Schraubendreher;
- 5) Kabel f. Helmbefestigung.

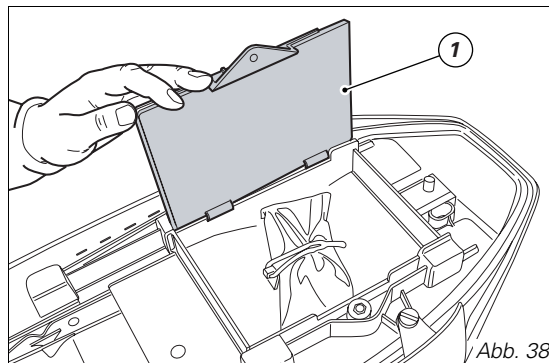


Abb. 38

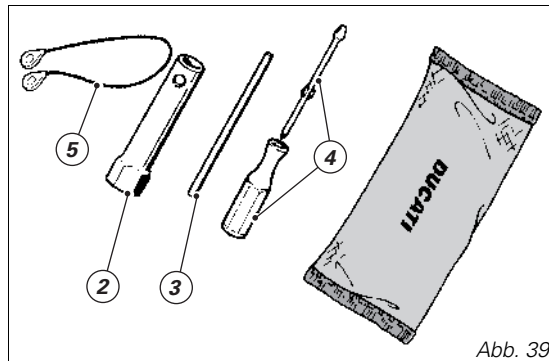


Abb. 39

ROUTINEWARTUNG

Ausbau der Verkleidung (Abb. 40)

Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.



Achtung

Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Ausbau der Verkleidungsscheibes

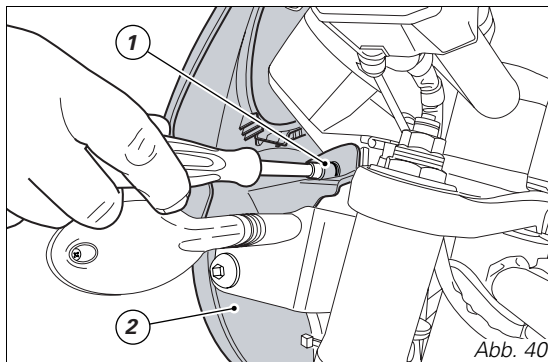
Die beiden Befestigungsschrauben (1) des Scheinwerferhalters lösen.



Hinweis

Die Muttern der Schrauben (1) an der Innenseite der Verkleidungsscheibes nicht verlieren.

Die Verkleidungsscheibe (2) entfernen.



Anheben des Kraftstofftanks



Achtung

Um zu vermeiden, dass Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses auslaufen kann, sollten max. 5 Liter im Tank verblieben sein.

Sitzbank abnehmen (Seite 27), den Haken anheben (1, Abb. 41).

Den Tank anheben, dann den Stützstab (2, Abb. 42) aus seinem Sitz unter der Sitzbank aushaken.

Den Tank auf dem Stützstab abstützen.

Für den Einbau ist die umgekehrte Reihenfolge des Ausbaus zu beachten



Achtung

Beim Absenken des Tanks darauf achten, dass die Leitungen nicht eingeklemmt werden.

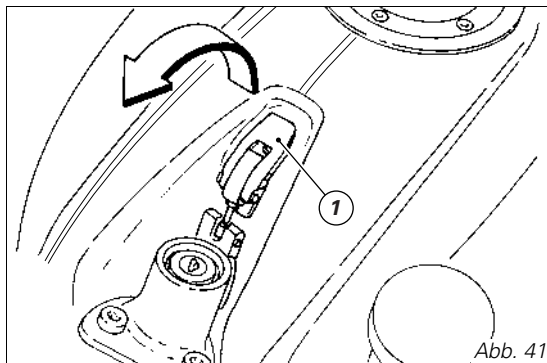


Abb. 41

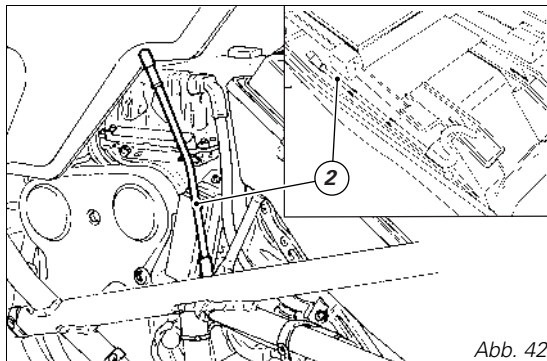


Abb. 42

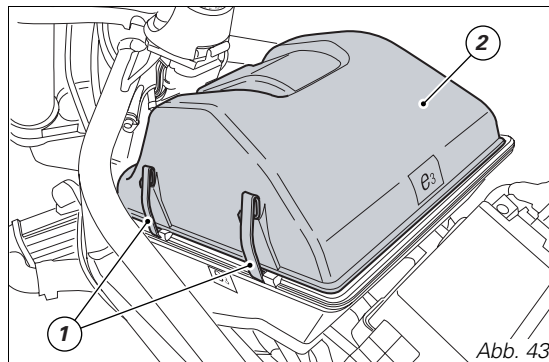
Austausch des Luftfilters (Abb. 43)

Der Luftfilter muss in den von der Tabelle für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Intervallen ausgetauscht werden.

Um an den Filterkasten zu gelangen, den Kraftstofftank anheben (Seite 45).

Die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen.

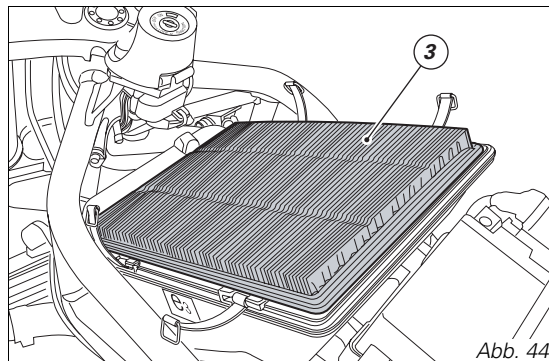
Den Filtereinsatz (3, Abb. 44) entfernen und austauschen.



Wichtig

Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit sich bringt, dabei gleichzeitig die Motorleistung mindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht. Das Motorrad niemals ohne Filter verwenden. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilechen können sonst in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Den Filtereinsatz wieder korrekt, wie auf der Abbildung dargestellt, in seinen Sitz im Filterkasten einbauen, dann alle abgenommenen Elemente erneut montieren.



D

Wichtig

Falls das Motorrad auf staubigen Straßen oder in feuchter Umgebung gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.

Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands (Abb. 45)

Den Stand der im rechtsseitigen Ausgleichsbehälter vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Markierungen **MAX** und **MIN** liegen.

Sollte der Stand unter MIN absinken, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Den Verschluss (1) am Einfüllstutzen lösen, dann eine Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel vom Typ SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) nachfüllen, bis die Markierung **MAX** erreicht ist.

Den Verschluss (1) wieder aufschrauben.

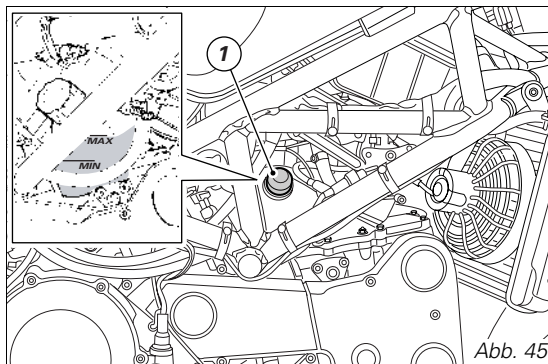
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (entsprechend einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab -20 °C / -4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,7 dm³ (Liter)



Achtung

Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und an einem vollkommen eben stehenden Motorrad ausgeführt werden.



Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands (Abb. 46)

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung **MIN** absinken.

Ein zu niedriger Stand führt zum Eindringen von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert. Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeiten zu den in der Tabelle der regelmäßigen Routinewartung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.



Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge noch in gutem Zustand sind, wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.



Achtung

Die Brems- und Kupplungsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und an Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.

Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.

Niemals Ölsorten von unterschiedlicher Qualität vermischen. Die perfekte Dichtheit der Dichtungen kontrollieren.

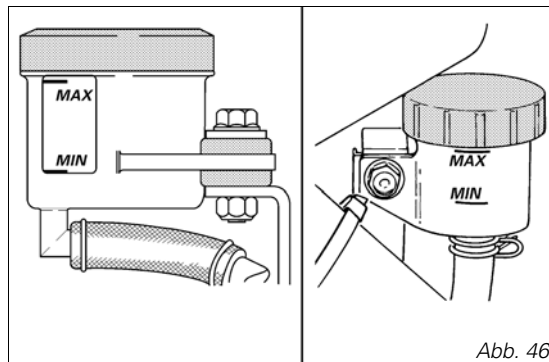
Kupplungsanlage

Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage vorhanden. Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle des Systems bzw. eine Entlüftung der Anlage durchführen.



Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf jedoch nicht überschritten werden.



Verschleißkontrolle der Bremsbeläge (Abb. 47)

Vorderradbremse

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißanzeigen, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die am Reibmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Die Belagstärke an jedem Bremsbelag muss mindestens 1 mm betragen.

Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

Einstellung des Gasgriffspiels

Der Gasgriff muss, an der Außenseite des Griffbands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von $2 \div 4$ mm aufweisen. Dieses Spiel kann am Einsteller (1, Abb. 48) unter dem Gasgriff reguliert werden.

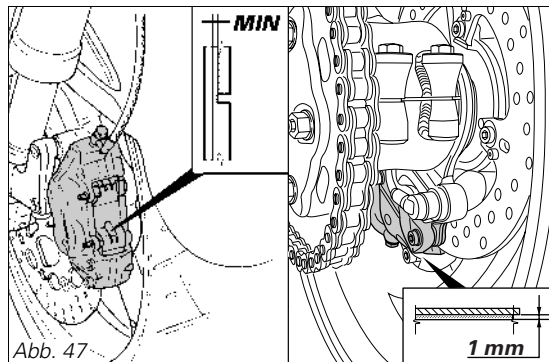


Abb. 47

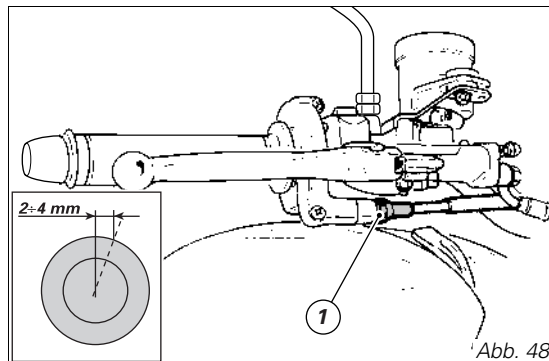


Abb. 48

Schmieren der Gelenke (Abb. 49)

In regelmäßigen Zeitintervallen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen des Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des jeweiligen inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklebungen erweisen sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Die Kabelenden aller Bowdenzüge regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einfetten, um deren einwandfreie Funktion zu gewährleisten.

Um solchen Problemen zuvorzukommen, empfehlen wir, das Gaszuggehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1) zu öffnen und das Ende des Zugs und die Zugrolle einzufetten.

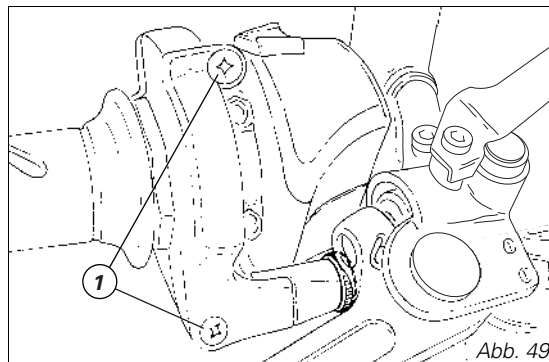


Abb. 49



Achtung

Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den Zug in die Zugrolle einführen.

D

Den Gaszuggehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit einem Anzugsmoment von 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle einer Reibung unterliegenden Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

Aufladen der Batterie (Abb. 50)

Zum Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.

Zuerst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (-), dann den roten, positiven (+) abnehmen.

Den Haltegummi (1) aushaken und die Batterie entfernen.



Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase, von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.
Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den positiven Pol (+), schwarz an den negativen Pol (-).

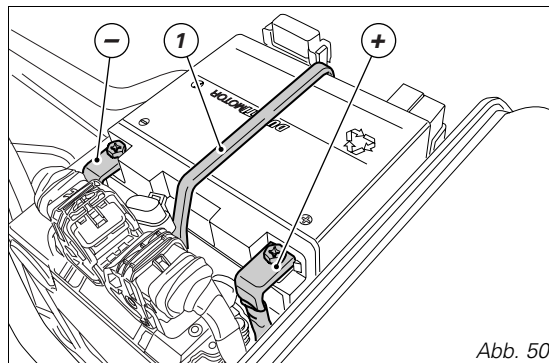


Abb. 50



Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor letzteres eingeschaltet wird und so verhindern, dass sich Funken an den Batterieanschlüssen bilden, durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.

Immer erst den positiven, roten Anschluss anschließen.



Achtung

Die Batterie außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

Kontrolle der Antriebskettenspannung (Abb. 51)

Das Motorrad langsam verschieben, um die Position zu finden, in der der obere Kettenzweig am straffsten ist. Das Motorrad auf den Seitenständer abstellen. Die Kette auf der Mittellinie der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken (siehe Aufkleber). Der untere Kettenzweig sollte sich dabei um ca. $20 \div 25$ mm bewegen lassen. Andernfalls wenden Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.



Achtung

Das korrekte Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Exzernabe ist für die Sicherheit des Fahrers von extremer Wichtigkeit.



Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten.

Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden. Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.



Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

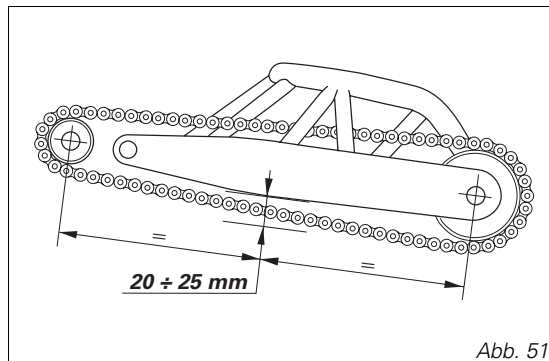


Abb. 51

Austausch der Glühbirnen

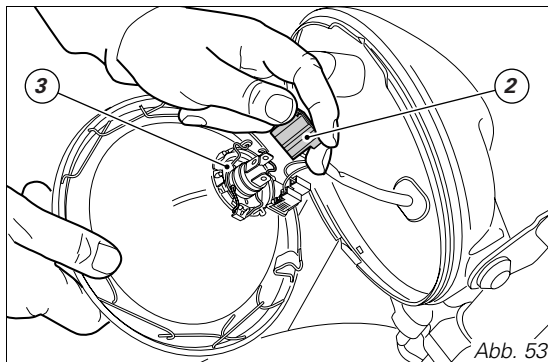
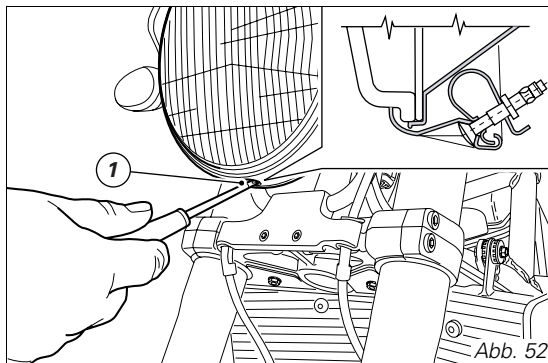
Beim Austauschen einer durchgebrannten Glühbirne darauf achten, dass die Ersatzbirne die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die im Abschnitt „Elektrische Anlage“ auf Seite aufgeführt sind. 70.

Scheinwerfer (Abb. 52)

Um die Arbeiten am Scheinwerfer zu erleichtern, wird empfohlen, die Verkleidungsscheibe den Angaben in Abschnitt „Abnahme der Cockpitverkleidung“ auf Seite 44 gemäß abzunehmen.

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers zu gelangen, die untere Schraube (1), mit welcher die Einheit Fassung/Projektor an der Lampenfassung befestigt, lösen.

Den Flachstecker (2, Abb. 53) von der Scheinwerferglühbirne abziehen. Die Halteklammer (3, Abb. 53) der Glühbirne aushaken und dann aus ihrer Fassung nehmen.



Die Birne (4, Abb. 54) ersetzen.



Hinweis

Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen.

Die Führungslaschen des Glühbirnensockels in die Sitze einführen und so exakt ausrichten.

Die Enden der Klammer (3, Abb. 53) in die Halter des Scheinwerfers einhaken. Die Kabel anschließen.

Zum Austausch der Standlichtbirne die entsprechende Lampenfassung abziehen. Die Glühbirne (5, Abb. 55) hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Den Stecker montieren und die Einheit Fassung/Projektor befestigen.

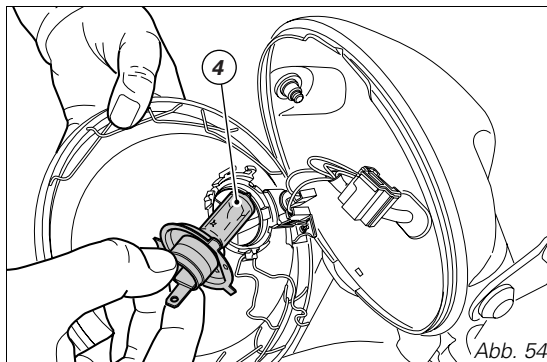


Abb. 54

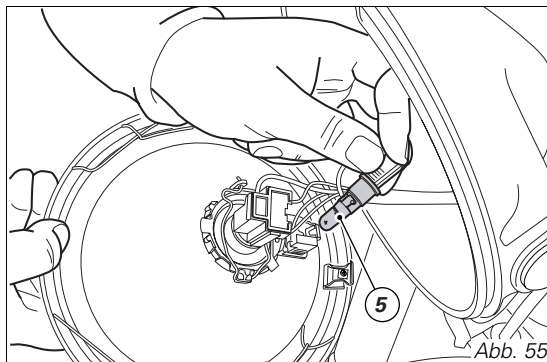


Abb. 55

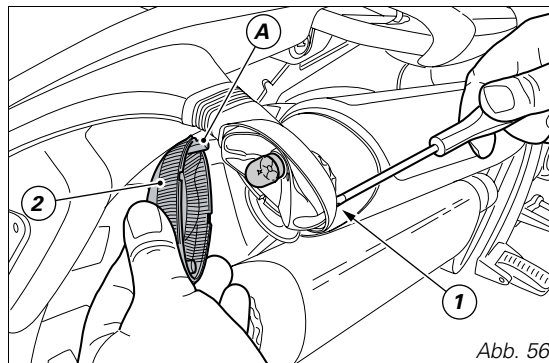
Blinker (Abb. 56)

Die Schrauben (1) lösen, dann das Glas (2) vom Blinkerhalter abnehmen.

Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung.

Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Dann das Blinkerglas mit der Lasche (A) in die Aufnahme am Halter einsetzen.

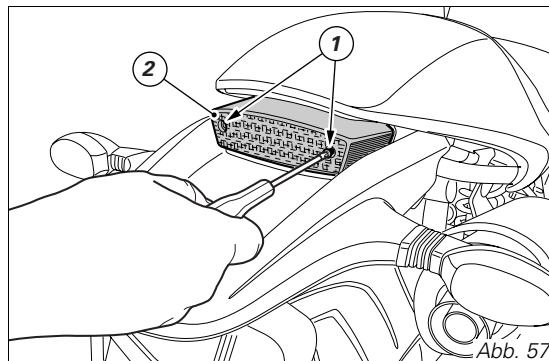
Die Schraube (1) wieder festziehen.



Bremslicht (Abb. 57)

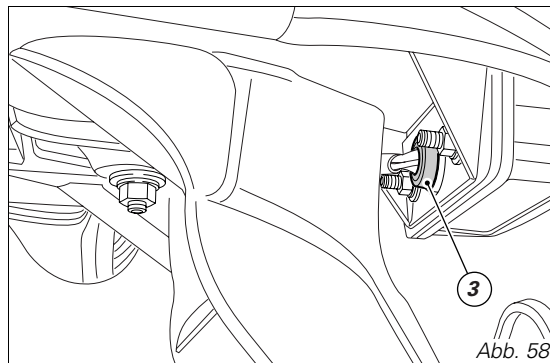
Zum Wechsel der Glühbirnen des Brems- und Standlichts, müssen die beiden Befestigungsschrauben (1) des Transparents gelöst und dieses entfernt werden.

Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen. Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Das Transparent wieder montieren.



Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 58)

Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung (3) zu gelangen, die Lampenhalterung von der Innenseite des Kennzeichenhalters abziehen, dann die Glühbirne abziehen und ersetzen.



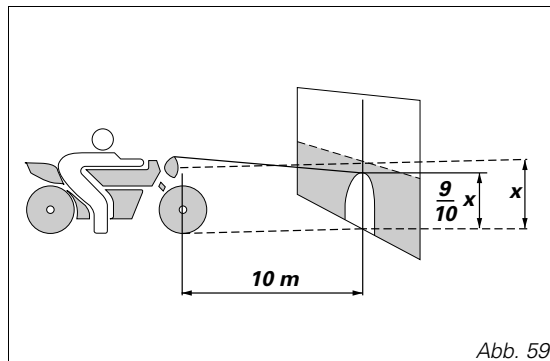
Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 59)

Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad mit auf den korrekten Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm senkrecht aufstellen. Eine waagerechte Linie ziehen, die auf der Höhe der Scheinwerfermitte liegt und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.

Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln durchführen.

Das Abblendlicht einschalten:

Beim Einschalten des Abblendlichts muss sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über $\frac{9}{10}$ der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

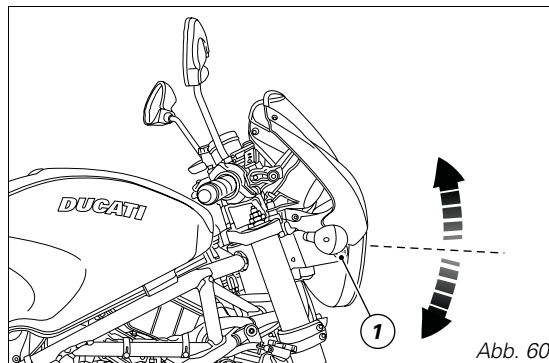




Hinweis

*Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels den italienischen Richtlinien.
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.*

Eine Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Schrauben (1, Abb. 60), mit denen dieser an den seitlichen Haltern befestigt ist, durchführbar.



Reifen

Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm²
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm²

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.



Wichtig

Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und anpassen.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Riparazione o sostituzione pneumatici

Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen gewissen Druckverlust aufweisen, muss er genau auf eventuelle Undichtheiten kontrolliert werden.



Achtung

Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden.

Beim Austauschen Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.

Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, prüfen, dass die Schutzkappen fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rades erforderlich.



Wichtig

Die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.



Hinweis

Für den Reifenwechsel wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um sicher zu sein, dass Aus- und Einbau der Räder in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S. Abb. 61) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen.

Die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. die gesetzlich vorgeschriebene Profiltiefe niemals unterschreiten.



Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden. Eventuell im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

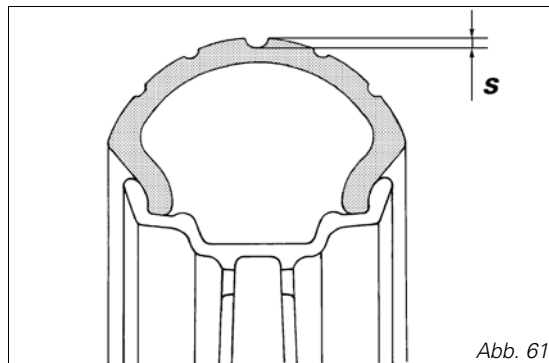


Abb. 61

Kontrolle des Motorölstands (Abb. 62)

Der Motorölstand kann am Schauglas (1) neben dem Kupplungsdeckel abgelesen werden.

Den Ölstand bei völlig senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren.

Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebracht Marken liegen. Bei zu niedrigem Ölstand Öl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachfüllen. Dazu die Verschlusskappe (2) abschrauben und Öl bis zur Höchstmarke nachfüllen.

Die Verschlusskappe wieder aufschrauben.

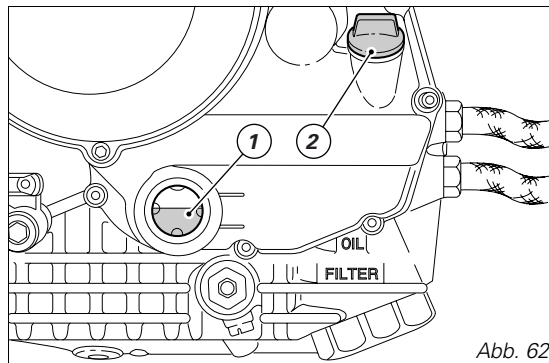


Abb. 62

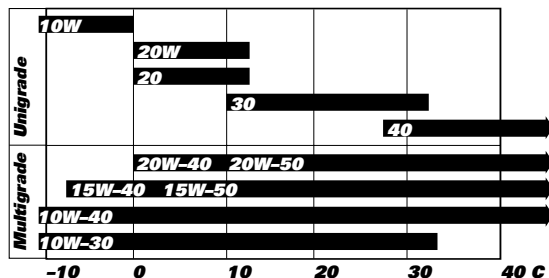
Wichtig

Zum Wechseln des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der Routinewartung (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Viskosität

SAE 10W-40

Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositätswerte können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Außentemperatur, unter der das Motorrad betrieben wird, in den Grenzen der vorgenannten Bereiche liegt.



Zündkerzenreinigung und -wechsel (Abb. 63)

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.

Dieser Arbeitsschritt ist relativ einfach und ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.

Die Spulen von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf entfernen.

Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen sollte man den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren. Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden. Auch den Elektrodenabstand kontrollieren, der $0,6 \div 0,7$ mm betragen muss.

Wichtig

Falls eine Einstellung nötig ist, beim Biegen der Mittelelektrode sehr vorsichtig vorgehen. Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.

Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.

Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Verbrennungskammer fallen.

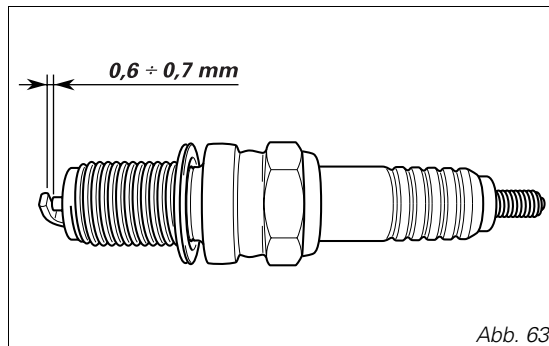
Die Zündkerze wieder in den Zylinderkopf montieren und das Gewinde vollständig einschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm festziehen.

Falls kein Drehmomentschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels, eine weitere $1/2$ Drehung ansetzen.

Wichtig

Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben.

Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.



Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Die Verwendung von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann.

Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen. Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads gefährden.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für deren Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.



Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:

Motorrad reinigen;

Kraftstofftank leeren;

durch die Zündkerzenlöcher etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand durchkurbeln, damit sich das Öl auf die inneren Organe verteilen kann;

das Motorrad auf einen Motorradständer stellen, die Batterie abklemmen und ausbauen. Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und eventuell nachladen oder die Batterie austauschen.

Das Motorrad mit einem Tuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz, u. a.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.

Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweils geltenden Normen verwenden.

TECHNISCHE DATEN

Gewichte

Gewichte

Trockengewicht:

181 kg.

Zulässiges Gesamtgewicht:

390 kg.



Achtung

Eine Überladung könnte Handling und Leistung des Motorrads negativ beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Maße (mm) (Abb. 64)

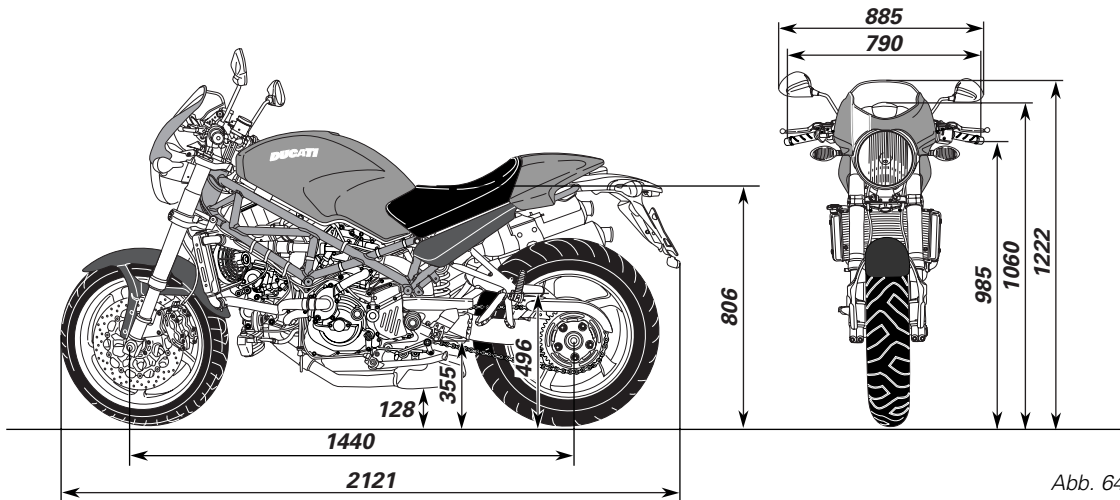


Abb. 64

Betriebsstoff	Typ	dm³ (Liter)
Kraftstofftank, einschl. 3 ³ Liter Reserve	Bleifreies Benzin 95 ROZ	15
Ölwanne und Filter	SHELL Advance Ultra 4	3,4
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	SHELL – Advance Kontaktreiniger	—
Vorderradgabel	SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA	0,492 (pro Holm)
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder GLYCO SHELL 35÷40% + Wasser	2,7



Wichtig

Das Verwenden von Additiven im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.

Bohrung, mm:

98.

Hub mm:

66.

Gesamthubraum cm³:

996

Verdichtung:

11,2 ± 0,5:1.

Drehmoment an der Kupplung (95/1/EG):

86,4 kW - 117 PS bei 8.750 U/min.

Drehmoment an der Kupplung (95/1/EG):

95,5 Nm (9,68 Kgm) bei 7.000 U/min.

Ventilsteuerung

Desmodromisch mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Schlepp- und Kipphebel gesteuert (vier für die Öffnung und vier für die Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 65)

- 1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
- 2) Öffner-Einstellhülse (oben);
- 3) Halbringe;
- 4) Schließer-Einstellplättchen (unten);
- 5) Rückholfeder des Schließkippphebels;
- 6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 7) Nockenwelle;
- 8) Ventil.

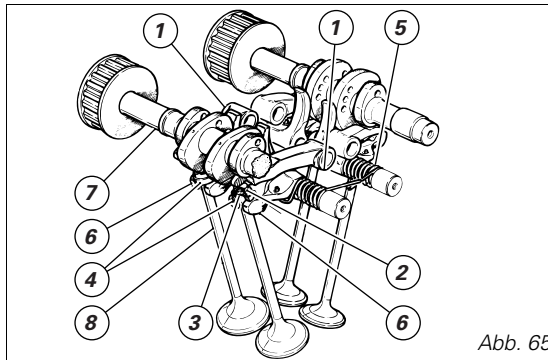


Abb. 65

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.



Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Marke: CHAMPION

Typ: RA 59GC.

Marke: NGK

Typ: DCPR9EVX.

Versorgungsspannung:

Indirekte elektronische MARELLI-Einspritzung

Drosselklappendurchmesser:

50 mm

Einspritzventile pro Zylinder: 1

Düsen pro Einspritzventil: 1

Kraftstoffversorgung: 95-98 RON.

Bremsen

Vorderrad

Typ:

Mit Stahl-Lochscheibe.

2 Bremsscheiben.

Bremsscheibenmaterial:

Stahl.

Material des Kupplungskorbs:

Aluminium

Scheibendurchmesser: 320 mm.

Hydraulische Betätigung über Bremshebel am rechten Lenkerstummel.

Bremsscheibenstärke = $5 \pm 0,1$ mm.

Bremssfläche, cm^2 : 44

Bremssättel mit differenzierten Kolben.

Fabrikat und Typ: BREMBO 30/34-4 Kolben.

Bremssbeläge: TOSHIBA TT 217HH.

Bremszylindertyp: PSC 16.

Hinterrad

Typ:

Mit fester Stahl-Lochscheibe.

Scheibendurchmesser: 245 mm.

Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.

Bremsscheibenstärke = $5 \pm 0,1$ mm.

Bremssfläche: 25 cm^2

Bremssattel: Ø Zylinder 32 mm.

Fabrikat und Typ BREMBO P32F.

Bremssbeläge: FERIT I/D 450 FF.

Bremszylindertyp: PS 11B.



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung damit kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Kupplung

Mehrscheiben-Trockenkupplung;

Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der linken Lenkerseite.

Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.

Primärübersetzung:

32/59.

6-Ganggetriebe

mit ständig ineinander greifenden Zahnradern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl Ritzel/Kettenblatt:

15/42.

Gesamtübersetzung:

1. Gang 15/37.

2. Gang 17/30.

3. Gang 20/27.

4. Gang 22/24.

5. Gang 24/23.

6. Gang 28/24.

D

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:

Marke: DID

Typ: 525 VL4

Maße: 5/8" x 5/16"

Anzahl Glieder: 104



Wichtig

Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse anzugeben.

Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.



Achtung

Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen

Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.

Lenkwinkel (je Seite): 27°

Nachlauf: 96.

Lenkkopfneigung 24°.

Räder

5-Speichen-Leichtmetall

Vorderrad

Marke: MARCHESINI

Abmessungen: MT3.50x17"

Hinterrad

Marke: MARCHESINI

Abmessungen: MT5.50x17".

Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad

Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos)

Reifengröße: 120/70-ZR17

Hinterrad

Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos)

Reifengröße: 180/55-ZR17

Aufhängungen

Vorderrad

Öldynamische Upside-down-Gabel

Die Gabel verfügt über ein außen liegendes Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.

Gleitrohrdurchmesser:
43.

Federweg:
130 mm

Hinterrad

Mit progressiver Betätigung über Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung. Das Federbein ist in der Zugstufe, in der Druckstufe und in der Federvorspannung einstellbar. Es ist an seinem unteren Teil an eine Aluminiumschwinge angelenkt.

Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.

Federweg des Federbeins:

65 mm.

Radfederweg:

148 mm.



Hinweis

Am Motorrad dürfen keine Eingriffe vorgenommen werden, die dessen technischen Grundmerkmale, aufgrund derer die Zulassung erfolgte, verändern könnten.

Auspuffanlage

In Übereinstimmung mit der Umweltschutznorm Euro 2 mit einem Katalysator ausgestattet.

Version für USA: ohne Katalysator

Verfügbare Modellfarben

Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG)

mit weißem Streifen Art.-Nr. D753 (PPG);

Rahmen in Rot und Felgen in Weiß.

Schwarz glänzend Art.-Nr. 248.514 (PPG) mit

weißem Streifen Art.-Nr. D753 (PPG);

Rahmen in Schwarz und Felgen in Weiß.

Schwarz glänzend Art.-Nr. 248.514 (PPG);

Rahmen und Felgen in Schwarz.

Blau Art.-Nr. 291.800 (PPG) mit weißem Streifen

Art.-Nr. D753 (PPG);

Rahmen in Blau und Felgen in Weiß

Elektrische Anlage

Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:

Scheinwerfer:

Lampentyp: **H4 (12 V-55/60 W).**

Standlicht:

Lampentyp: **T4W (12 V-4 W).**

Elektroschalter an den Lenkerenden:

Blinker:

Lampentyp: **R10W (12 V-10 W).**

Hupe.

Bremslichtschalter.

Batterie: 12V-10 Ah.

Lichtmaschine 12V-520W.

Elektronischer Spannungsregler geschützt durch 40 A

Sicherung auf Batterieseite

Anlassermotor, 12 V-0,7 kW.

Rücklicht und Bremslicht:

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

Kennzeichenbeleuchtung:

Lampentyp: **W5W (12 V-5 W).**



Hinweis

Zum Austauschen der Glühlampen verweisen wir auf den Abschnitt „Austausch der Glühlampen“ auf Seite 53.

Sicherungen

Der Sicherungskasten befindet sich unter dem Kraftstofftank.

Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1, Abb. 66) zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.

Die Sicherung neben der Batterie sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers.

Um daran zu gelangen, die Schutzkappe (2, Abb. 68) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (3, Abb. 67) zu erkennen.



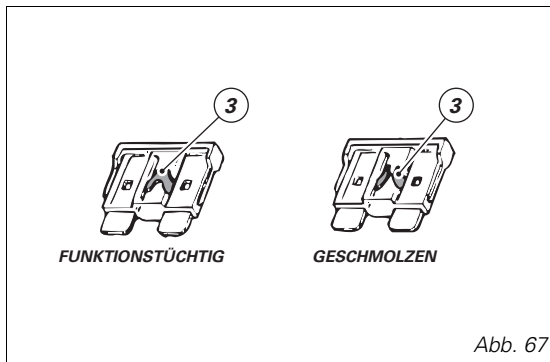
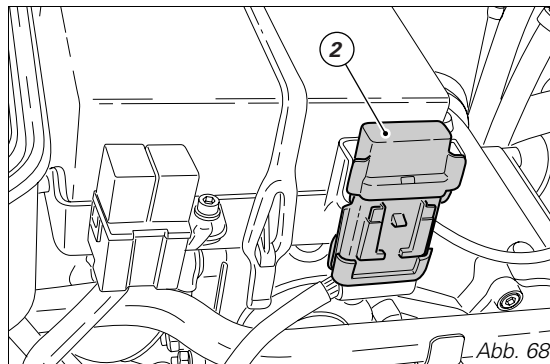
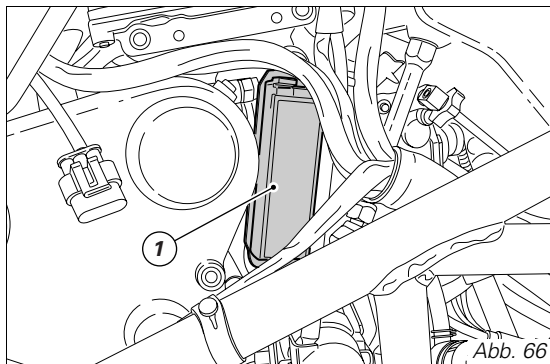
Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf **OFF** stehenden Zündschlüssel erfolgen.



Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.



Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/ Einspritzsystem

- 1) Rechte Schaltereinheit
- 2) Transponderantenne
- 3) Zündschloss
- 4) Zündrelais
- 5) Sicherungskasten
- 6) Anlassermotor
- 7) Anlassermagnetschalter
- 8) Batterie
- 9) Reglersicherung
- 10) Spannungsregler
- 11) Lichtmaschine
- 12) Anzeige Blinker hinten rechts
- 13) Rücklicht
- 14) Kennzeichenbeleuchtung
- 15) Anzeige Blinker hinten links
- 16) Kraftstofftank
- 17) Eigendiagnoseanschluss
- 18) Tachometersensor
- 19) Spule waagerechter Zylinder
- 20) Spule senkrechter Zylinder
- 21) Zündkerze waagerechter Zylinder
- 22) Zündkerze senkrechter Zylinder
- 23) Einspritzdüse waagerechter Zylinder
- 24) Einspritzdüse senkrechter Zylinder
- 25) Drosselklappenpotentiometer
- 26) Drehzahl-/Steuerzeitsensor
- 27) Seitenständerschalter
- 28) Steuergerät 5.9 M

- 29) Einspritzrelais
- 30) Leerlaufanzeigeschalter
- 31) Öldruckschalter
- 32) Hinterer Bremslichtschalter
- 33) Vorderer Bremslichtschalter
- 34) Linke Schaltereinheit.
- 35) Lufttemperatur-/Luftdrucksensor
- 36) Instrumente
- 37) Vorderer Blinker
- 38) Hupe
- 39) Scheinwerfer
- 40) Anzeige Blinker vorne rechts
- 41) Wassertempersensor Steuergerät
- 42) Wassertempersensor Instrument
- 43) Kupplungsschalter
- 44) Rechtes Lüfterrad
- 45) Linkes Lüfterrad

Farbkennzeichnung der Kabel

- B** Blau
- W** Weiß
- V** Violett
- Bk** Schwarz
- Y** Gelb
- R** Rot
- Lb** Hellblau
- Gr** Grau
- G** Grün
- Bn** Braun
- O** Orange
- P** Rosa

Erläuterung des Sicherungskastens (5)

<i>Pos.</i>	<i>Verbraucher</i>	<i>Wert</i>
1-9	Allgemein	30 A
2-10	Kraftstoffpumpe, Einspritzdüsen, Spulen	20 A
3-11	Key sense	10 A
4-12	Speisung Steuergerät	3 A
5-13	Passing	7,5 A
6-14	Standlicht, Fern-/ Abblendlichter, Cockpitbeleuchtung	15 A
7-15	Bremslicht, Hupe, Tachometersensor	10 A
8-16	Lüfterräder	7,5 A



Hinweis

Der Schaltplan ist am Ende dieser Betriebsanleitung eingefügt.

MERKBLATT FÜR REGELMÄßIGE WARTUNGSARBEITEN

<i>km</i>	<i>Name</i> <i>Ducati-Service</i>	<i>Km-Stand</i>	<i>Datum</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATIMOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

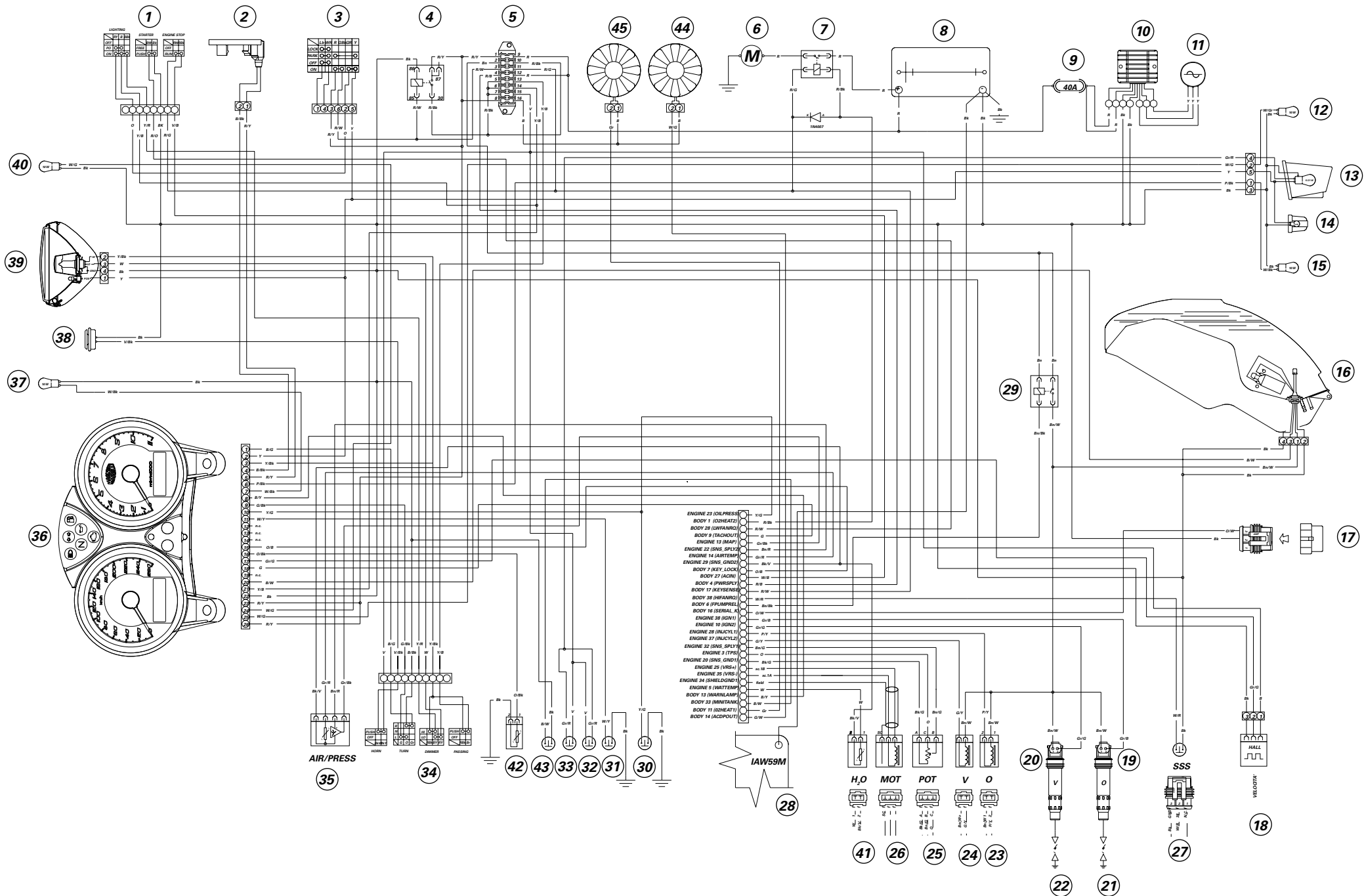
Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com

913.7.085.1H

Stampato 04/2004



DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com