

DUCATI MONSTER

S4R / S4RS

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 anzubieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen Normen in dieser Betriebsanleitung aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit 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.

In dem eigens für Ducatisti und Biker eingerichteten Infoservice können Sie außerdem Tipps und nützliche Ratschläge abrufen.

Viel Vergnügen!



Hinweis

Die Ducati Motor Holding S.p.A. trägt keinerlei Verantwortung für 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 ausgetauscht werden.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Hinweise 6

- Garantie 6
- Symbole 6
- Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt 7
- Fahrten mit voller Beladung 8
- Fahrzeugidentifizierung 9

Bedienelemente 10

- Anordnung der Bedienelemente des Motorrads 10
- Cockpit 11
- Wegfahrsperre 16
- Schlüssel 16
- Code Card 17
- Freigabe der Wegfahrsperre über den Gasdrehgriff 18
- Ersatzschlüssel 19
- Zündschalter und Lenkerschloss 20
- Linke Schaltereinheit 21
- Kupplungshebel 21
- Rechte Schaltereinheit 22

- Gasdrehgriff 22
- Vorderradbremsehebel 23
- Hinterradbremsepedal 24
- Schaltpedal 24
- Einstellung der Schaltpedalposition 25
- Einstellung der Bremspedalposition 26

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 27

- Anordnung am Motorrad 27
- Kraftstofftankdeckel 28
- Sitzbankschloss und Helmbefestigung 29
- Seitenständer 30
- Einstellvorrichtungen für das Federbein 31
- Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel (MS4R) 33
- Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel (MS4RS) 35
- Änderung des Setups 37

Hinweise zum Gebrauch 39

- Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 39
- Kontrollen vor dem Motorstart 41
- Motorstart 42
- Starten und Fahrtantritt 44
- Bremsen 44
- Anhalten 45
- Tanken 45
- Parken 46
- Mitgeliefertes Zubehör 47

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 48

Ausbau der Verkleidung	48
Heben des Kraftstofftanks	49
Austausch des Luftfilters	50
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands	51
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands	52
Verschleißkontrolle der Bremsbeläge	53
Einstellung des Gasgriffspiels	53
Schmieren der Gelenke	54
Aufladen der Batterie	55
Kontrolle der Antriebskettenspannung	56
Schmieren der Antriebskette	56
Austausch der Glühbirnen	57
Ausrichten des Scheinwerfers	61
Reifen	62
Kontrolle des Motorölstands	64
Reinigung und Austausch der Zündkerzen	65
Allgemeine Reinigung	66
Längerer Stillstand	67
Wichtige Hinweise	67

Instandhaltung 68

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler	68
Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden	71

Technische Daten 72

Maße (mm)	72
Gewichte	72
Betriebsstoffe	73
Motor	74
Ventilsteuerung	74
Leistungen	75
Zündkerzen	75
Kraftstoffsystem	75
Bremsen	75
Antrieb	76
Rahmen	76
Räder	77
Reifen	77
Aufhängungen	77
Auspuffanlage	78
Verfügbare Modellfarben	78
Elektrische Anlage	78

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 82

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 die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Umrüstungen 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 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, können Ihnen während der 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 dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:



Achtung

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften 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 nicht über einen gültigen Führerschein verfügen. Fahrer und Beifahrer müssen **immer** eine geeignete Bekleidung und einen Schutzhelm tragen.

Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.

Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten.

Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.

Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Straßenbelags 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 jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und **niemals** die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit 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 fahren Sie daher nicht im „toten Winkel“ der vor Ihnen befindlichen Fahrzeuge.

Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten acht.

Beim Tanken den Motor **stets** abstellen und 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 der 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 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 absoluter 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 nicht überschreiten.

Schweres Gepäck oder Zubehör so tief und zentral wie möglich am Motorrad befestigen.

Das Gepäck gut am Motorrad verzurren: nicht richtig befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.

Keine sperrigen 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 Sie, ob die Reifen den auf Seite 62 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.

Fahrzeugidentifizierung

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.

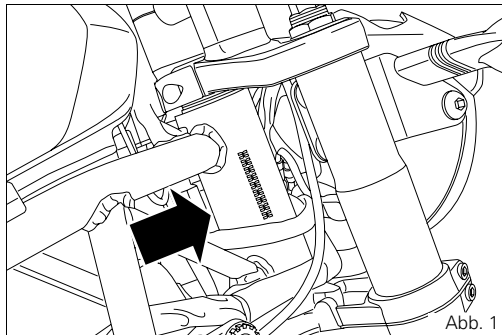


Abb. 1

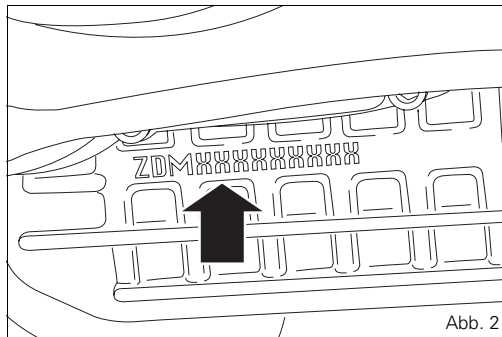


Abb. 2

Bedienelemente



Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads 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 Lenkerschloss
- 3) Linke Schaltereinheit
- 4) Kupplungshebel
- 5) Rechte Schaltereinheit
- 6) Gasdrehgriff
- 7) Vorderradbremsehebel
- 8) Schaltpedal
- 9) Hinterradbremspedal

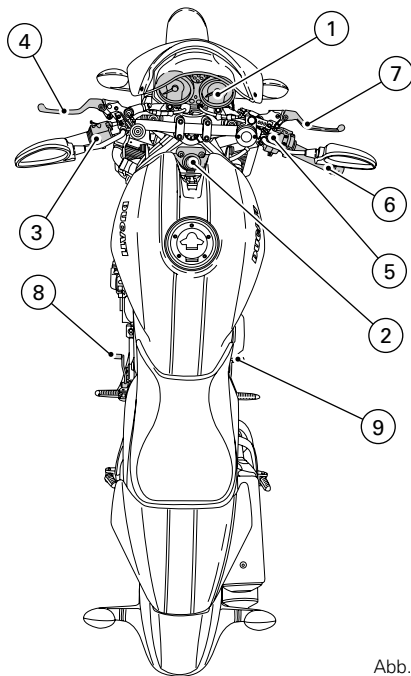


Abb. 3

Cockpit (Abb. 4.1 und Abb. 4.2)

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 ca. 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, muss einige Sekunden nach dem Anlassen jedoch wieder erlöschen.

Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.



Wichtig

Bei eingeschalteter Kontrollleuchte nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

6) **Ockerfarbene Leuchte**

Leuchtet auf, wenn das Motorrad geparkt und die Wegfahrsperrung aktiviert ist und dient außerdem als Diagnoseanzeige für die Wegfahrsperrung.



Hinweis

Nach Einschaltung der Wegfahrsperrung blinkt die Leuchte 24 Stunden lang und erlischt daraufhin. Die Wegfahrsperrung bleibt aber auf jeden Fall aktiviert.

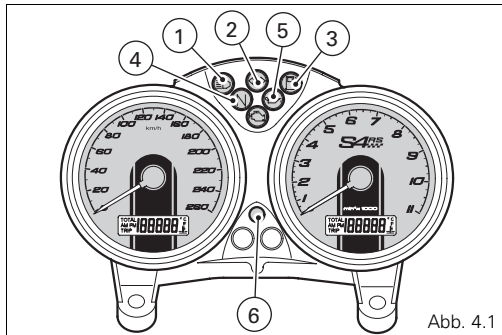


Abb. 4.1

7) **EOBD-Leuchte** (**ocker**).

Ihr Aufleuchten zeigt die Motorsperre an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise 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.

- **Trip Fuel Kilometerzähler**

Zeigt bei eingeschalteter Reserveleuchte die in Reserve zurückgelegte Strecke an.

9) **Drehzahlmesser** (U/min).

Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

b) **LCD (2):**

- **Uhr**

- **Wassertemperatur**

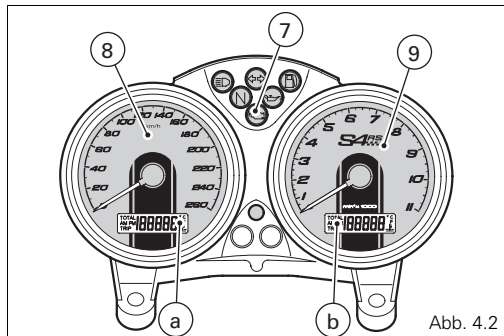


Abb. 4.2

Funktionen der LCD Einheiten

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 der LCD Einheit (1)

Durch Drücken der Taste (B, Abb. 6) bei Zündschlüssel auf **ON** werden abwechselnd der Stand des Tageskilometerzählers sowie des Kilometerzählers und bei ggf. eingeschalteter Reserveleuchte auch die in Reserve zurückgelegte Strecke angezeigt (Trip Fuel Funktion).

Rückstellung des Tageskilometerzählers

Durch mindestens 2 Sekunden langes Drücken der Taste (B, Abb. 6) in der Funktion **TRIP** (Tageskilometerzähler) wird das Display (LCD 1) zurückgesetzt.

Funktionen der LCD Einheit (2)

Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) werden bei auf **ON** stehendem Zündschlüssel abwechselnd die Uhr und die Wassertemperatur angezeigt.

Uhreinstellung

Die Taste (B, Abb. 6) mindestens 2 Sekunden drücken, am Display (2, Abb. 6) erscheint die Uhrzeit.
Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) die Angabe **AM/PM** auswählen. Mit Taste (B) nun zur Einstellung der Stunden übergehen. Durch wiederholtes Drücken der Taste (A) wird die Stundenanzeige geändert. Mit Taste (B, Abb. 6) nun zur Einstellung der Minuten übergehen. Mit Taste (A) die Minuten einstellen; wird die Taste länger als 5 Sekunden gedrückt, läuft die Zählung schneller. Mit Taste (B) nun den Einstellmodus beenden.

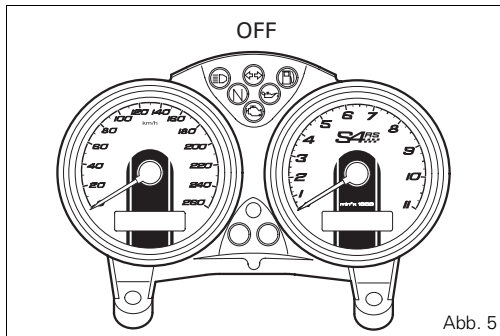


Abb. 5

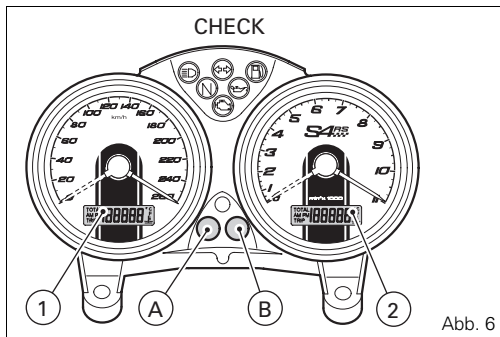


Abb. 6

Funktion Wassertemperatur

Sinkt die Wassertemperatur unter 40 °C /104 °F, zeigt das Display die Angabe „LO“, bei einer Temperatur über 120 °C/248 °F dagegen „HI“.

Funktion Kraftstoffanzeige

Beim Einschalten der Reserveanzeige erscheint am Display (2, Abb. 6) die Meldung „FUEL“ und es wird die Trip Fuel Funktion aktiviert, die am Display (1, Abb. 6) die Kilometerleistung in Reserve mit vorgestelltem Buchstaben „F“ (FUEL) anzeigt.

Funktion Inspektionsanzeige

Die Meldung „MAInt“ am Display (1, Abb. 6) weist auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hin: sie erscheint 5 Sekunden lang bei jedem Zündschlüssel auf ON. Wenden Sie sich bei Anzeige der Meldung „MAInt“ an einen Vertragshändler bzw. eine Vertragswerkstatt.

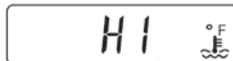
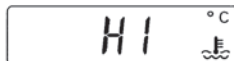
Funktion Hintergrundbeleuchtung

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 bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren.



Automatische Abschaltfunktion des Scheinwerfers

Durch automatische Regelung der Scheinwerferabschaltung reduziert diese Funktion den Batterieverbrauch.

Sie wird in 2 Fällen aktiviert:

- 1. Wenn nach dem Umschalten des Zündschlüssels von OFF auf ON keine Motorzündung erfolgt. Nach 60 Sekunden wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst nach erneutem Drehen des Zündschlüssels von OFF auf ON oder im Anschluss an den Motorstart wieder eingeschaltet.
- 2. Nach dem normalen Einsatz des Motorrads, wenn der Motor durch Betätigen des Schalters MOTORSTOP (1, Abb. 12) abgeschaltet wird. In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach Abstellen des Motors abgeschaltet und erst beim erneuten Motorstart oder Drehen des Zündschlüssels von OFF auf ON wieder eingeschaltet.



Hinweis

Das System schaltet den Scheinwerfer auch während des Startvorgangs aus und erst nach angelassenem Motor wieder ein.

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 Griff jeden Schlüssels befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort“, 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)

Dieser „rote Schlüssel“ ist ein Wartungsinstrument und Teil der Wegfahrsperre Ihres Motorrads.

Er enthält den „Code“ der Wegfahrsperre und darf daher nicht für die tägliche Benutzung Ihrer Ducati verwendet werden. Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, diesen Schlüssel zum Durchführen bestimmter Instandhaltungsarbeiten auszuhändigen. Aus Sicherheitsgründen ist ein Austausch dieses Instruments (des roten Schlüssels) nicht möglich. Sollten Sie den Schlüssel für die damit erforderliche Instandhaltung nicht zur Verfügung stellen, so müssen Motorsteuergerät, Cockpit sowie Zündschloss ausgetauscht werden. Der hohe Kostenaufwand dieses Eingriffs geht zu Ihren Lasten. Bewahren Sie den „roten Schlüssel“ an einem sicheren Ort auf.

- 2 Schlüsse B (SCHWARZ)

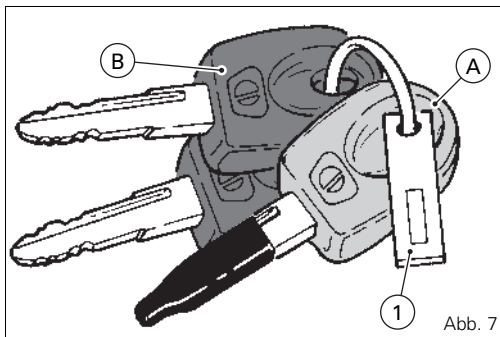
⚠ Achtung

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:

- zum Motorstart
- zum Öffnen des Kraftstofftanks
- zum Öffnen des Sitzbankschlosses.

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen wie die Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren anderer schwarzer 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 für das Starten des Motorrads zu verwenden.

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 Motorsperre 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 mit Betätigung des Gasdrehgriffs erforderlich werden sollte. 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. 4.1) angezeigt wird, aufzuheben. Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.

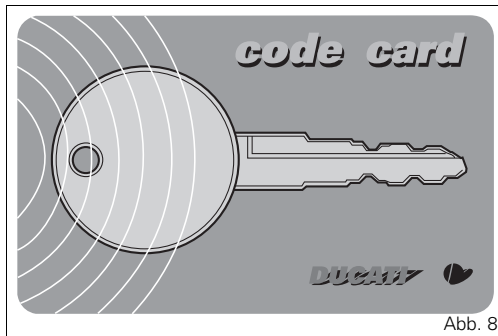


Abb. 8

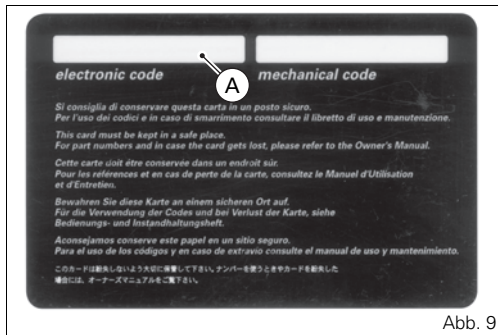


Abb. 9

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. 4.1) 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 Blinkimpulse 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 bis zur Eingabe der letzten Ziffer wiederholen.
Sollte man den Gasdrehgriff nicht betätigen, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann bleibt sie erleuchtet und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.
- 5) Nach dem Loslassen des Gasgriffs blinkt bei Eingabe des korrekten Codes die EOBD-Kontrollleuchte auf und zeigt dadurch das Aufheben der Motorsperre an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück.

- 6) Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, bleibt die EOBD-Kontrollleuchte erleuchtet. 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, so dass der Zündschlüssel auf OFF gestellt werden und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden muss.

Funktionsweise

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 können sich folgende Situationen ergeben:

- 1) Wird der Code erkannt, blinkt die Kontrollleuchte (6, Abb. 4.1) am Cockpit kurz auf. Das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Durch Drücken des START Knopfs (2, Abb. 12) kann der Motor gestartet werden.
- 2) Bleiben die Kontrollleuchte (6, Abb. 4.1) oder die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4.1) eingeschaltet, so wurde der Code nicht erkannt. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollte man 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. 4.1) weiterhin auf, so ist eine Fehlfunktion der Wegfahrsperre zurückgesetzt worden (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgriff). 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, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

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 Lenkerschloss (Abb. 10)

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

- 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.

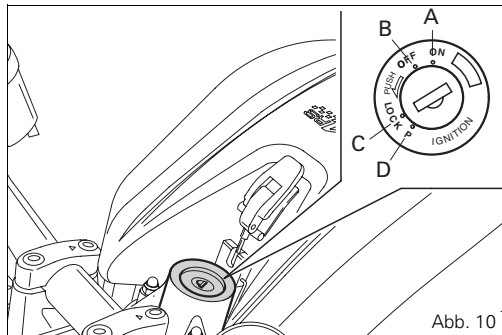


Abb. 10

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.
Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Drucktaste  = Hupe

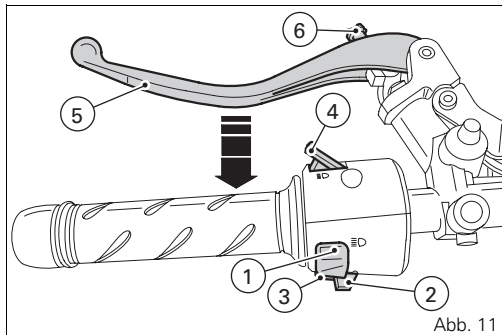
4) Drucktaste  = Lichthupe

Kupplungshebel (Abb. 11)

Der Hebel (5) zum Auskuppeln ist mit einem Rändelknopf (6) für die Einstellung der Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenker ausgestattet.

Der Hebelabstand wird durch 10 Raststellungen des Knopfs (6) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels vom Griff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

Durch Betätigung des Kupplungshebels (5) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber 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 und schützt die Antriebs Elemente vor Schäden.



Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

Rechte Schaltereinheit (Abb. 12)

1) Schalter **MOTORSTOP**, zwei Positionen:

Position  (**RUN**) = Motorbetrieb

Position  (**OFF**) = Motorstopp.



Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Motorstopp muss der Schalter in die Position  zurückgestellt werden, um das Motorrad starten zu können.



Wichtig

Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Stopschalters (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. 12)

Mit dem Gasdrehgriff (3) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

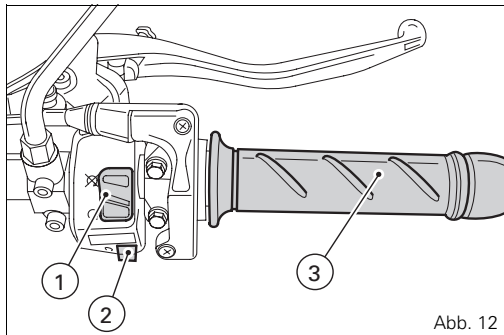


Abb. 12

Vorderradbremshebel (Abb. 13)

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.

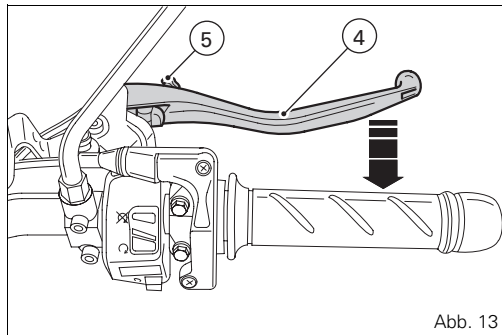
Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (5) versehen, mit dem die Distanz zwischen dem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann.

Der Hebelabstand wird durch 10 Raststellungen des Knopfs (5) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.



Achtung

Vor dem Verwenden dieser Bedienelemente die Anleitungen auf Seite 44 lesen.



Hinterradbremspedal (Abb. 14)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.

Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

Schaltpedal (Abb. 15)

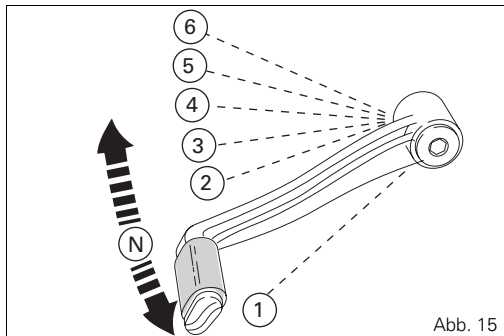
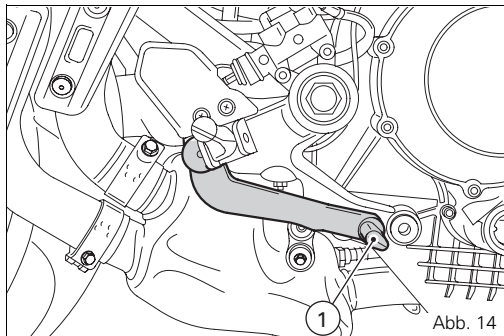
Das Schaltpedal hat eine mittlere Ruheposition **N**, in die es automatisch wieder zurückkehrt, und lässt zwei Bewegungen zu:

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.

Jeder Betätigung des Hebels entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.



Einstellung der Schaltpedalposition

(Abb. 16)

Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abzustimmen, kann die Position des Schaltpedals zur Fußraste eingestellt werden.

Die Position des Schaltpedals 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 das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.

Beide Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

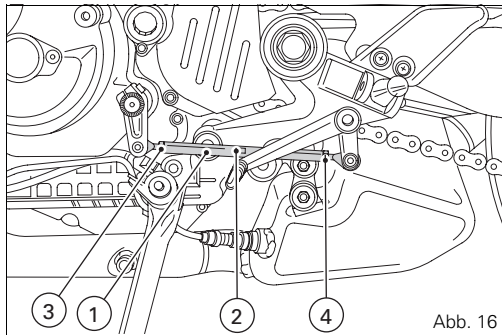


Abb. 16

Einstellung der Bremspedalposition

(Abb. 17)

Um die Motorradergonomie individuell auf jeden Fahrer abzustimmen, kann die Position des Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.

Die Position des Hinterradbremspedals kann folgendermaßen geändert werden:

Die Kontermutter (5) lösen.

Die Einstellschraube (6) des Pedalhubs solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.

Die Kontermutter (5) festziehen.

Den Leerhub des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. $1,5 \div 2$ mm vor Ansprechen der Bremse betragen.

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.

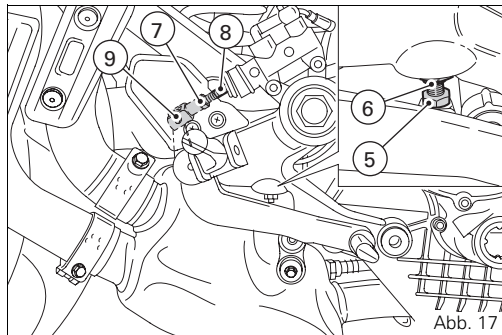


Abb. 17

Hauptbestandteile und - vorrichtungen

Anordnung am Motorrad (Abb. 18)

- 1) Kraftstofftankdeckel
- 2) Sitzbankschloss
- 3) Stift f. Kabel zur Helmbefestigung
- 4) Haltegriff für Beifahrer
- 5) Seitenständer
- 6) Rückspiegel
- 7) Einstellvorrichtungen für das Federbein
- 8) Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel
- 9) Tankstützstab
- 10) Sitzbankdeckel
- 11) Verankerungshebel für Kraftstofftank
- 12) Katalysator

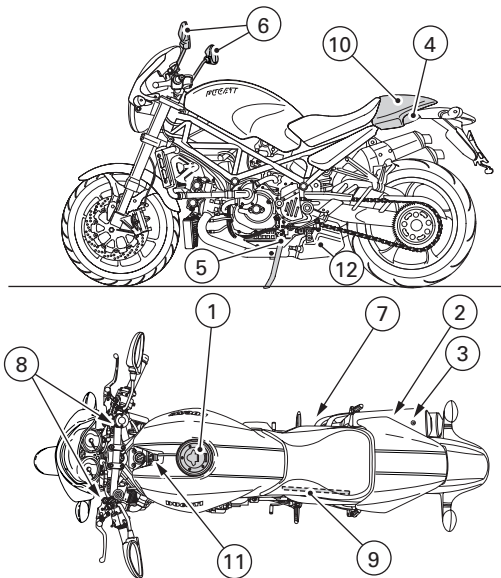


Abb. 18

Kraftstofftankdeckel (Abb. 19)

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperrt. Den Tankdeckel anheben.

Schließen

Den Tankdeckel 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.



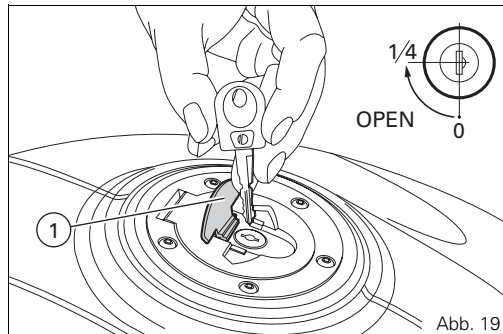
Hinweis

Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.



Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 45) sicherstellen, dass der Tankdeckel einwandfrei ausgerichtet und geschlossen ist.



Sitzbankschloss und Helmbefestigung

(Abb. 20 und Abb. 21)

Öffnen

Den Zündschlüssel in das Schloss einstecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis die Sitzbank aus ihrer Verankerung am Rahmen ausrastet. Die Sitzbank nach hinten ziehen und somit aus den vorderen Arretierungen lösen.

Im hinteren Teil des Staufachs unter der Sitzbank befindet sich das Kabel zur Helmbefestigung (1) (siehe Seite 47). Das Kabel durch den Helm führen und die Kabelschlaufen am Stift (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 sind. Die Vorderseiten des Sitzbankbodens unter den Rahmenbügel einführen, daraufhin hinten auf die Sitzbank drücken, bis der Schlossriegel hörbar einrastet. Prüfen, ob die Sitzbank fest am Rahmen anliegt, und den Schlüssel abziehen.

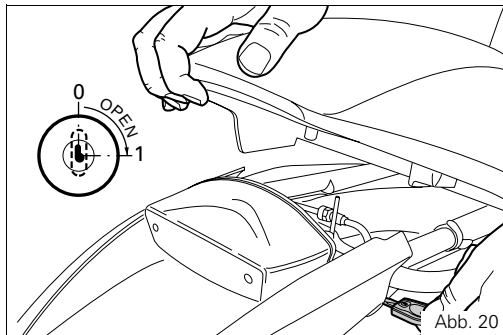


Abb. 20

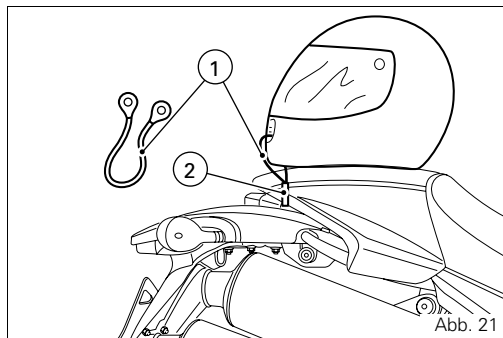


Abb. 21

D

Seitenständer (Abb. 22)

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 Umfallen und somit zur Beschädigung 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 auf dem Seitenständer steht.

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 und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

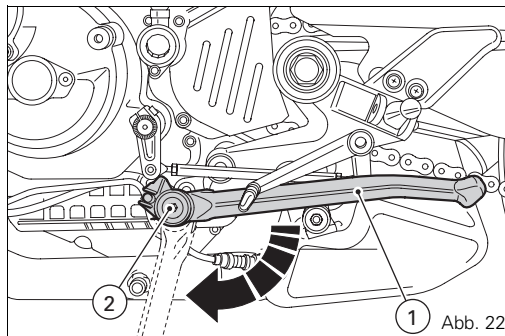


Abb. 22

Einstellvorrichtungen für das Federbein

(Abb. 23, Abb. 24, Abb. 25 und Abb. 26)

Außen am Federbein sind Einsteller angeordnet, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Belastungen ermöglichen.

Der Einsteller (1 Abb. 23 und Abb. 25) neben der unteren Federbeinanlenkung an die Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung). Der Einsteller (2 Abb. 24 und Abb. 26) am Ausgleichsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe. Durch Drehen der Einsteller (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.

Standardeinstellung (MS4R):

von ganz geschlossen den Einsteller (1) um 12 Klicks und den Einsteller (2) um 12 Klicks lösen.

Federvorspannung: 19 mm.

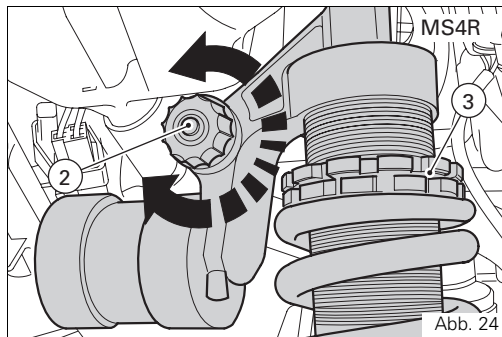
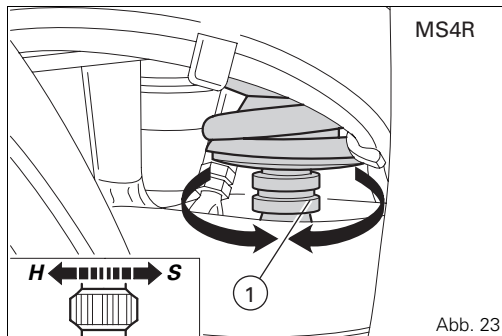
Standardeinstellung (MS4RS):

von ganz geschlossen den Einsteller (1) um 10 Klicks und den Einsteller (2) um 12 Klicks drehen.

Federvorspannung: 11 mm.

Mit den zwei Nutmutter (3 Abb. 24 und Abb. 26) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der Außenfeder 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

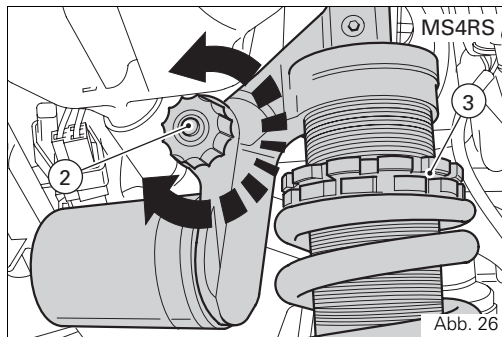
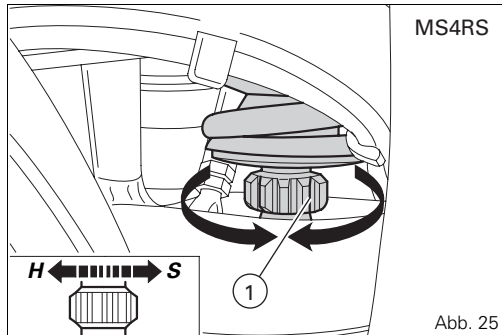
Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.



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 Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann eine Anpassung erforderlich machen.



Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel (MS4R) (Abb. 27 und Abb. 28)

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme einstellbar.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

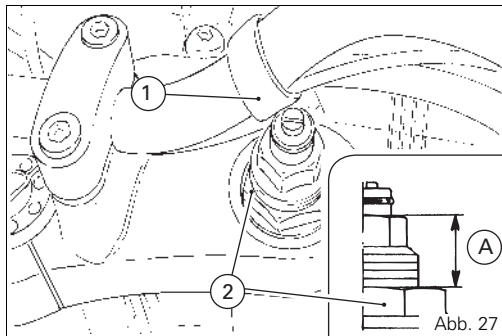
- 1) (Abb. 27) zur Änderung der Zugstufe
- 2) (Abb. 27) zur Änderung der Vorspannung der inneren Federn
- 3) (Abb. 28) zur Änderung der Druckstufe.

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. 28) einen Schraubendreher durch die Durchgangsbohrung der Radachse in Höhe der Gabelholmachse stecken.

Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht.

Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0“ bzw. der maximalen Dämpfung.

Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Klicks mitzählen, die jeweils den Positionen „1“, „2“ usw. entsprechen.



Die Standardpositionen von ganz geschlossen sind:

Druckstufe: 1 Drehung

Zugstufe: 11 Klicks

Federvorspannung (A, Abb. 27): 11 mm

Um die Vorspannung der Innenfeder jeden Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellschraube (2) mit einem 22 mm Inbusschlüssel verdrehen.



Wichtig

Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

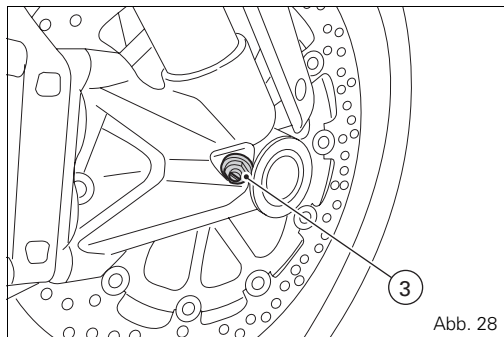


Abb. 28

Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel (MS4RS) (Abb. 29 - Abb. 30)

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:

- 1) (Abb. 29) zur Änderung der Zugstufe
- 2) (Abb. 29) zur Änderung der Vorspannung der inneren Federn
- 3) (Abb. 30) zur Änderung der Druckstufe.

Mit einem 3 mm Inbusschlüssel die jeweils am Scheitel der Gabelholme angeordnete Einstellschraube (1) verdrehen, um die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe zu verstellen. Für die Regulierung über die Einstellschraube (3, Abb. 30) einen 3 mm Inbusschlüssel gemäß Abbildung 27 durch die Bohrung führen. Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht. Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0“ bzw. der maximalen Dämpfung.

Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Klicks mitzählen, die jeweils den Positionen „1“, „2“ usw. entsprechen.

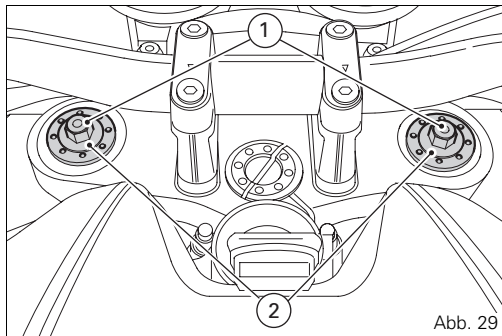


Abb. 29

Die Standardpositionen sind:

Druckstufe: 12 Klicks

Zugstufe: 10 Klicks.

Federvorspannung (Abb. 29): 19 mm.

Um die Vorspannung der Innenfeder jeden Holms zu ändern, die Sechskant-Einstellschraube (2) mit einem 22 mm Inbusschlüssel verdrehen.



Wichtig

Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

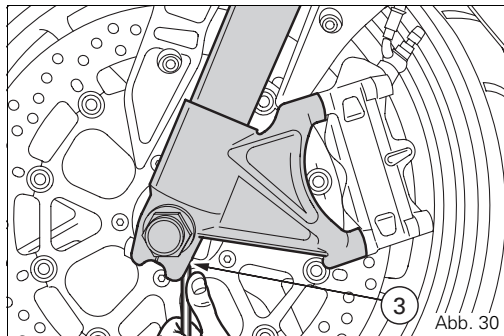


Abb. 30

Änderung des Setups (Abb. 31-Abb. 32-Abb. 33)

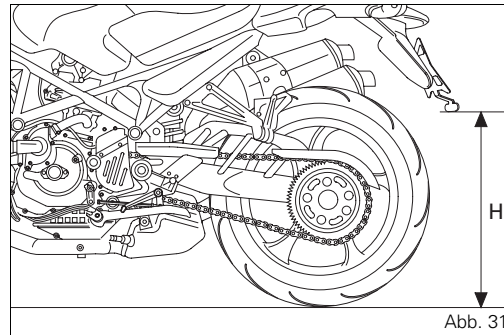
Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.

Die Änderung des Setups ist ein äußerst heikler und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne die notwendige Erfahrung ausgeführt wird.

Vor Änderung des Standardsetups sollte der Bezugswert (H, Abb. 31) ausgemessen werden.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, das Motorradsetup gemäß seinen Anforderungen zu ändern, indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.

Um den Achsabstand der Kugelgelenke (1) zu ändern, die Kontermuttern (3) lockern.



Hinweis

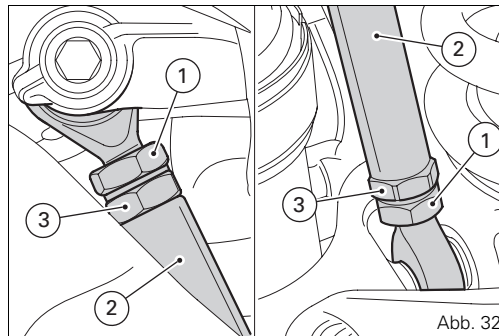
Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Einen Maulschlüssel an der Schubstange (2) ansetzen. Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

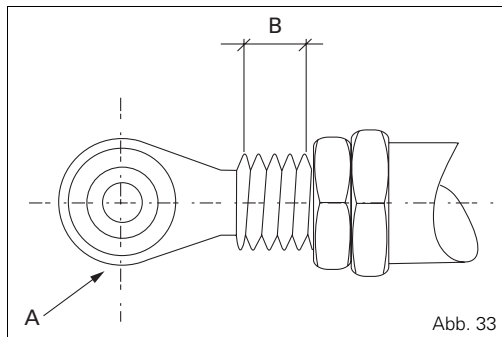


Achtung

Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenken (1) gemessene 272 mm nicht überschreiten.



Beim UNIBALL-Element des Kugelgelenks (1) dürfen max. 5 Gewindegänge bzw. 7,5 mm Gewinde sichtbar sein (B).



Hinweise zum Gebrauch

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

(Abb. 34)



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. jeglicher Verantwortung für 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 müssen Tachometer und Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahlen 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.

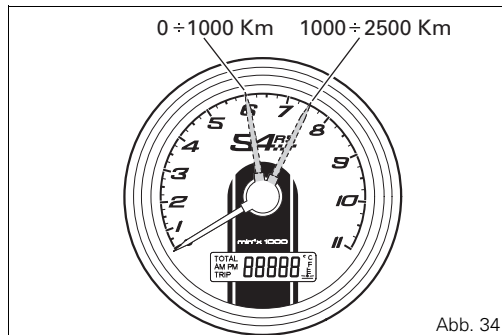
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motor Teile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor besonders an Steigungen nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden. 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 verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.



Kontrollen vor dem Motorstart



Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Bei Bedarf nachtanken (Seite 45).

Motorölstand

Den Ölstand am Schauglas der Ölwanne kontrollieren. Ggf. Öl nachfüllen (Seite 64).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Flüssigkeitsstand überprüfen.

Kühlflüssigkeit

Den Stand der Kühlflüssigkeit im Ausgleichsbehälter kontrollieren; ggf. nachfüllen. (Seite 51).

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 62).

Funktionalität der Bedienelemente

Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schalthebel betätigen und ihre Funktionsweise kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Funktionstüchtigkeit der Glühbirnen der Beleuchtungsanlage, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 57).

Schlösser

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Seitenständer

Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 30).



Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart



Achtung

Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen. Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

1) Den Zündschlüssel auf **ON** drehen (Abb. 35). Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte  am Cockpit aufleuchten.



Wichtig

Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen (Seite 11).



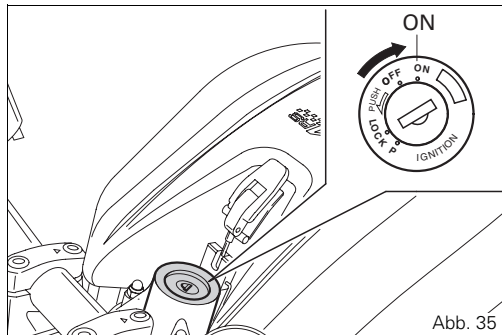
Achtung

D Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagrecht), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.



Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).



2) Sicherstellen, dass sich der Stoppschalter (1, Abb. 36) 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 Anlassermotor wird nach dem Motorstart automatisch ausgerückt. Sollte der Motor nicht anspringen, mindestens 2 Sekunden warten und dann den Startknopf (2) erneut drücken. Den Motor anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig
Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Stellen erreichen kann, die eine Schmierung erfordern.

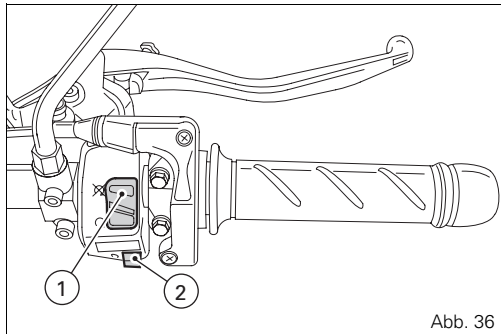


Abb. 36

Starten und Fahrtantritt

- 1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
 - 2) Den Schalthebel 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 die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen. Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: an Steigungen, wenn das Motorrad an Geschwindigkeit bzw. der Motor an Drehzahl verliert, 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 den Motor nicht abzuwürgen.



Achtung

Das 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 und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen 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 Motorradkontrolle 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 oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten (Abb. 37)

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten Den Zündschlüssel auf **OFF** drehen und somit den Motor abstellen.



Wichtig

Den Zündschlüssel nach Abstellen des Motors nicht auf **ON** lassen, um die elektrische Anlage nicht zu beschädigen.

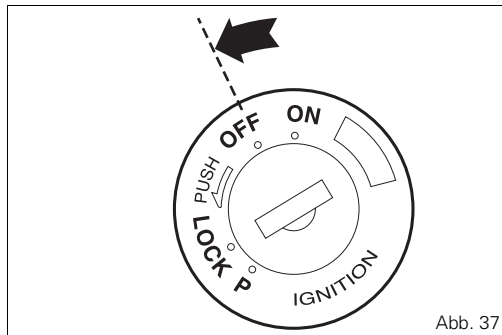


Abb. 37

Tanken (Abb. 38)

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 tanken. In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

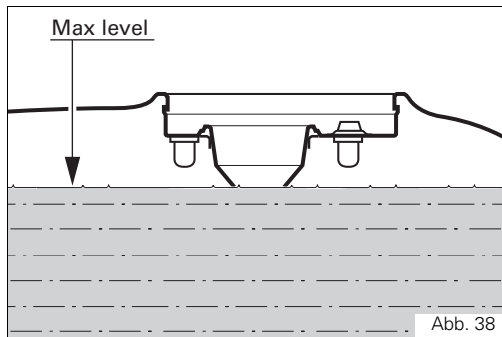


Abb. 38

Parken (Abb. 39)

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 30).

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 eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** drehen.



Wichtig

Den Zündschalter aber nicht zu lange auf 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.



Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z.B. Brems Scheiben- oder Kettenblattschlösser usw.) ist äußerst gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads sowie die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinträchtigen.

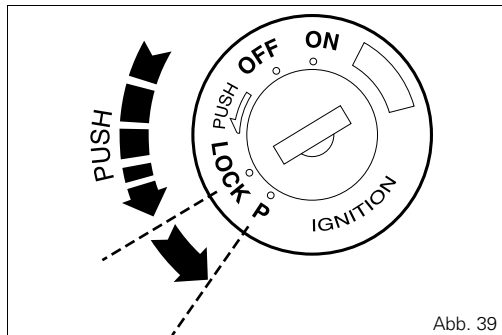


Abb. 39

Mitgeliefertes Zubehör

Unter der Sitzbank befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung
Kabel zur Helmbefestigung
eine Werkzeugtasche mit Werkzeug für die häufigsten
Wartungseingriffe und Kontrollen.

Zum Zugriff auf den Stauraum die Sitzbank aufklappen
(Seite 29) und den Schutzdeckel (1, Abb. 40) abnehmen,
hierzu die Spezialschraube mit einer Münze aufdrehen.

Die Werkzeugtasche (Abb. 41)

enthält:

- 2) Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerzen
- 3) Stift für Zündkerzenschlüssel
- 4) Zweifach-Schraubendreher
- 5) Kabel zur Helmbefestigung.

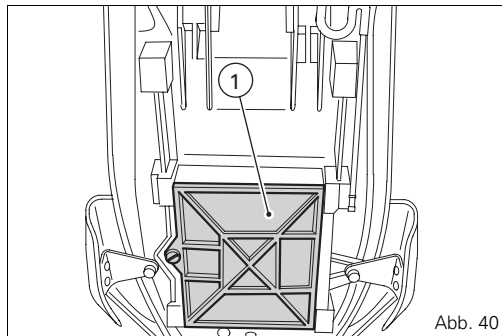


Abb. 40

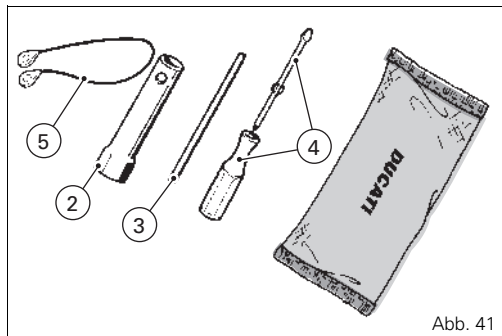


Abb. 41

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

Ausbau der Verkleidung (Abb. 42)

Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.



Achtung

Unvollständig oder nicht richtig wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Cockpitverkleidung abnehmen

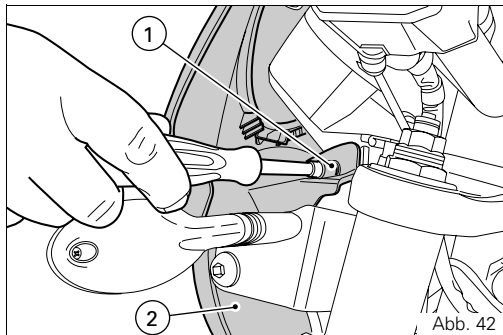
Die beiden Befestigungsschrauben (1) am Bügel des Scheinwerferhalters lösen.



Hinweis

Die in der Cockpitverkleidung angebrachten Muttern der Schrauben (1) nicht verlieren.

Die Cockpitverkleidung (2) abnehmen.



Heben des Kraftstofftanks



Achtung

Um das Ausfließen von Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses zu verhindern, sollten max. 5 Liter im Tank verblieben sein.

Die Sitzbank abnehmen (Seite 29), den Haken (1, Abb. 43) anheben.

Den Tank anheben, dann den Servicestab (2, Abb. 44) unterhalb der Sitzbank aus der Aufnahme ausrasten.

Den Kraftstofftank auf dem Servicestab abstellen. Für den Einbau ist die umgekehrte Reihenfolge des Ausbaus zu beachten.



Achtung

Beim Absenken des Tanks darauf achten, dass die Leitungen nicht eingeklemmt werden.

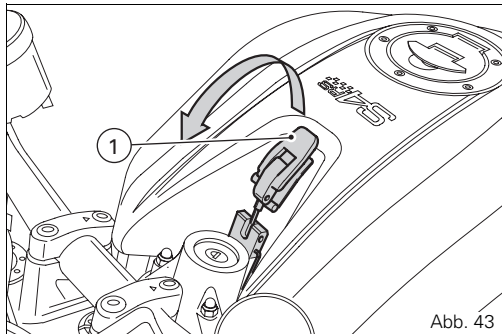


Abb. 43

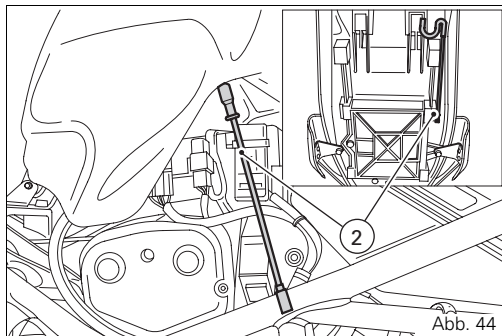


Abb. 44

Austausch des Luftfilters (Abb. 45)

Der Luftfilter muss in den von der Tabelle für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Intervallen ausgetauscht werden.

Zum Zugriff auf den Filterkasten den Kraftstofftank anheben (Seite 49).

Die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen. Den Filtereinsatz (3, Abb. 46) entfernen und austauschen.

Wichtig

Ein verstopfter Filter verringert die zugeführte Luftmenge und demzufolge die Motorleistung bei erhöhtem Kraftstoffverbrauch, wodurch es zu Verkrustungen an den Zündkerzen kommen kann. Das Motorrad niemals ohne Filter betreiben, da Verunreinigungen der Luft in den Motor gelangen und diesen beschädigen können.

Den Filtereinsatz gemäß Abbildung wieder in seinen Sitz im Filterkasten einbauen, dann alle abgenommenen Elemente erneut montieren.

Wichtig

Wird das Motorrad auf besonders staubigen oder feuchten Straßen gefahren, sollte der Luftfilter in kürzeren Abständen als zu den in der Instandhaltungstabelle (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen ausgetauscht werden.

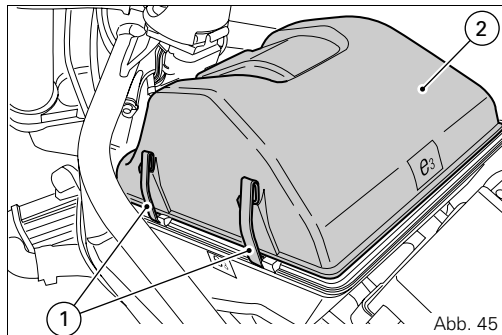


Abb. 45

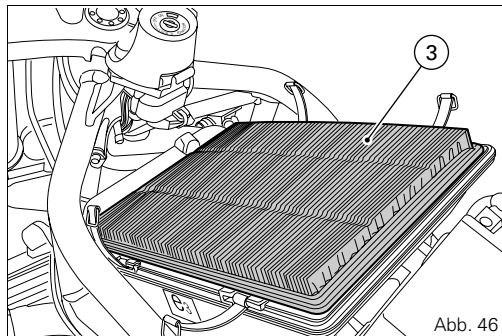


Abb. 46

Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands

(Abb. 47)

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 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 vollkommen eben stehendem Motorrad ausgeführt werden.

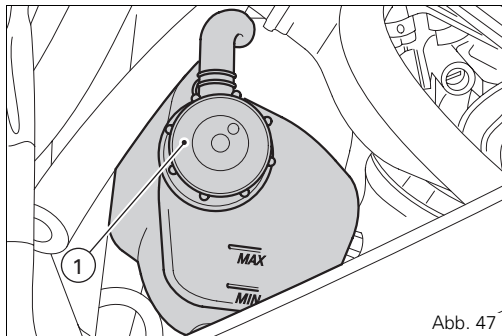


Abb. 47

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands (Abb. 48)

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung **MIN** absinken.

Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen 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 sollten ebenfalls sämtliche Leitungen der Anlagen ausgetauscht werden.

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.



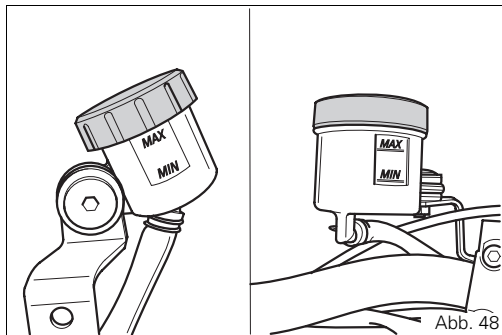
Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.

Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.

Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.

Die perfekte Dichtwirkung der Dichtungen kontrollieren.



Kupplungsanlage

Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckelt oder der Motor beim Einlegen eines Gangs abstirbt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage.

Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle bzw. eine Entlüftung des Systems durchführen.



Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibrscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

Verschleißkontrolle der Bremsbeläge

(Abb. 49)

Vorderradbremse

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in gutem Zustand befindet, müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Das Reibmaterial auf jedem Bremsbelag muss mindestens 1 mm betragen.



Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

Einstellung des Gasgriffspiels

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffbands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 2÷4 mm aufweisen. Dieser Hub kann ggf. am entsprechenden Einsteller (1, Abb. 50) neben dem Gasgriff reguliert werden.

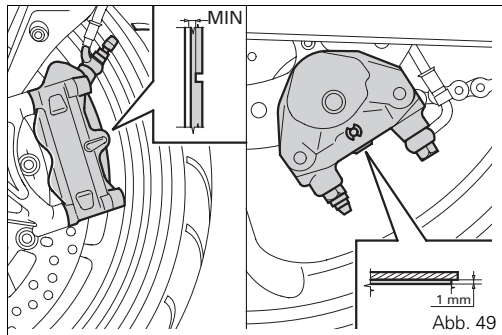


Abb. 49

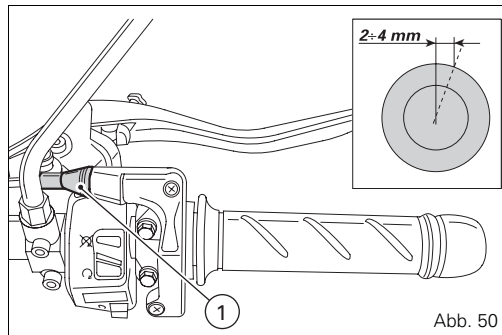


Abb. 50

Schmieren der Gelenke (Abb. 51)

In regelmäßigen Zeitintervallen ist die äußere Ummantelung des Gaszugs auf ihren Zustand zu überprüfen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des Innenzugs prüfen. Bei Reibungen oder Verklümmungen muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Um diesen Probleme vorzubeugen, sind die Enden aller Bowdenzüge regelmäßig mit Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 zu schmieren.

Beim Gaszug sollte das Steuergehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1) geöffnet und das Ende des Zugs sowie die Zugrolle eingefettet werden.

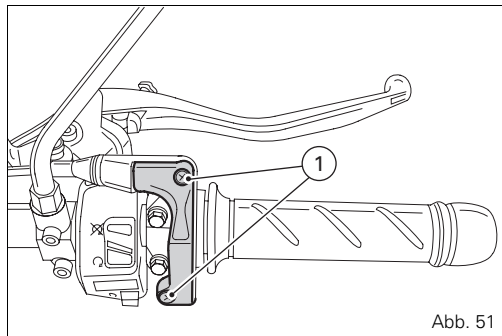


Abb. 51



Achtung

Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den Zug in die Zugrolle einführen.

D

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 1,8 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks zu gewährleisten, sind nach dem Entfernen der Schmutzreste alle Reibungsstellen mit SHELL Alvania R3 einzufetten.

Aufladen der Batterie (Abb. 52)

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.

Zuerst den negativen schwarzen (-), dann den roten positiven (+) Anschluss abziehen.

Die Klammer (1) lösen und die Batterie abnehmen.



Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase, fern Wärmequellen gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.

Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den Pluspol (+), schwarz an den Minuspol (-).



Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird. Dadurch wird verhindert, dass ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken das in den Zellen enthaltene Gas entzünden.

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.

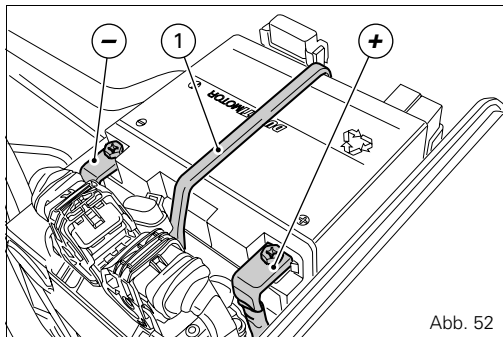


Abb. 52

Kontrolle der Antriebskettenspannung

(Abb. 53)

Das Motorrad langsam in die Position verschieben, in welcher der obere Kettenstrang 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. $30 \div 32$ mm bewegen lassen. Andernfalls wenden Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.



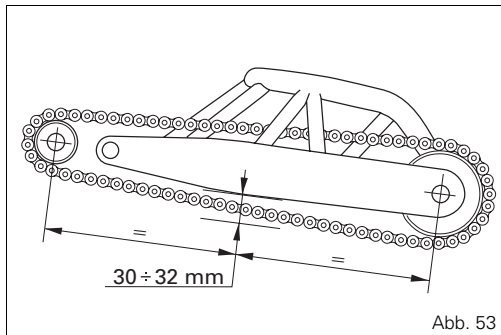
Achtung

Das vorschriftsmäßige Anzugsmoment der Befestigungsschrauben der Exzernabe ist für die Sicherheit des Fahrers von entscheidender Wichtigkeit.



Wichtig

Eine falsch gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.



Wichtig

Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Ritzels und der Kette selbst führen.



Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierwirkung solange wie möglich zu gewähren. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu heftige 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.

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 78 aufgeführt sind.

Scheinwerfer (Abb. 54)

Zur bequemen Wartung des Scheinwerfers sollte die Cockpitverkleidung abgenommen werden, siehe hierzu die Angaben in Abschnitt „Abnahme der Cockpitverkleidung“ auf Seite 48.

Zum Zugriff auf die Glühbirnen des Scheinwerfers die untere Befestigungsschraube (1) der Einheit Fassung/Projektor am Gehäuse lösen.

Den Stecker (2, Abb. 55) von der Scheinwerferglühbirne abziehen. Die Halteklammer (3, Abb. 55) der Glühbirne aushaken und diese dann aus ihrer Fassung nehmen.

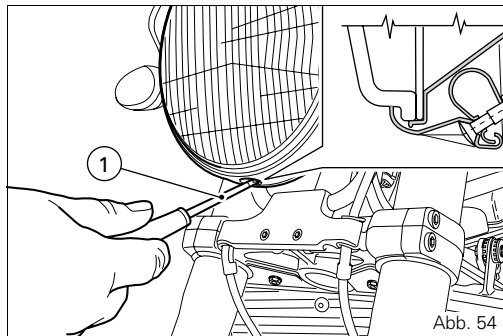


Abb. 54

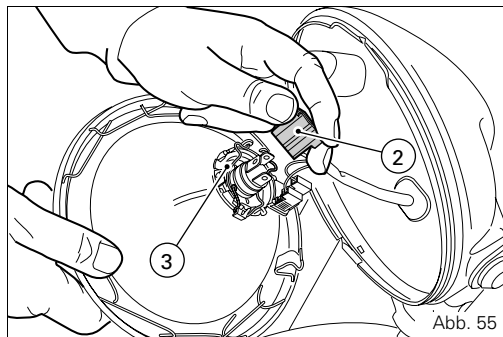


Abb. 55

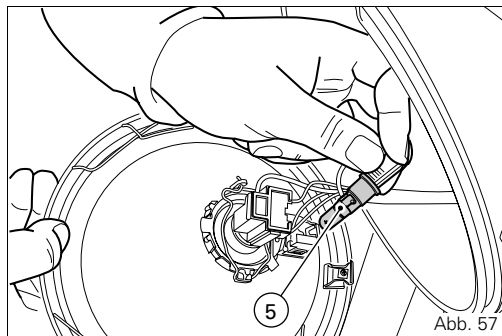
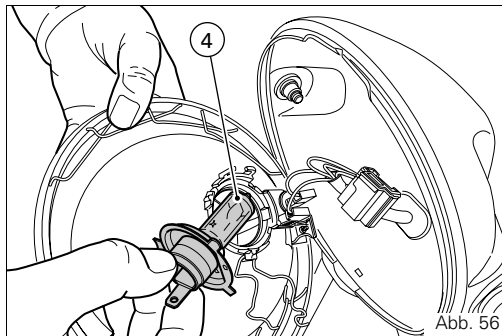
Die Birne (4, Abb. 56) ersetzen.



Hinweis

Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen. Die Zungen am Birnensockel zur einwandfreien Ausrichtung in die entsprechenden Aufnahmen einführen. Das Ende der Klammer (3, Abb. 55) an die Halter des Scheinwerfergehäuses einhaken. Die Kabel anschließen.

Zum Austausch der Standlichtbirne die entsprechende Lampenfassung abziehen. Die Glühbirne (5, Abb. 57) 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.



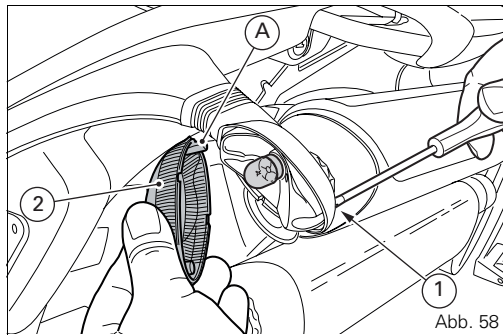
Blinker (Abb. 58)

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.

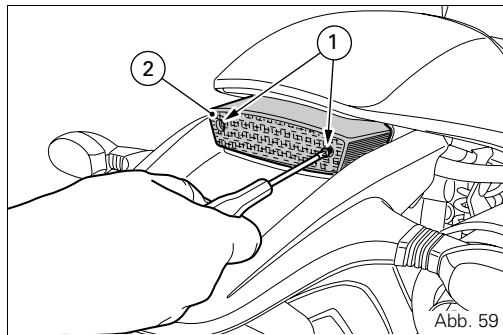
Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Dann das Blinkerglas mit der Lasche (A) in die Aufnahme am Halter einsetzen.

Die Schraube (1) wieder festziehen.



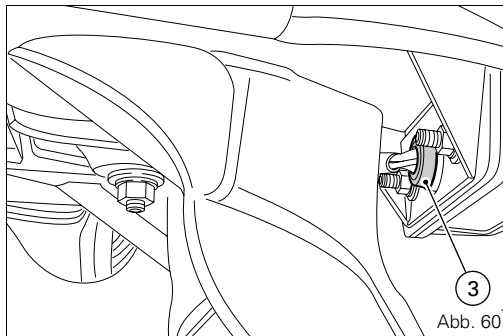
Bremslicht (Abb. 59)

Zum Austausch der Glühbirnen von Brems- und Standlicht müssen die beiden Befestigungsschrauben (1) des Transparents (2) 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. 60)

Zum Zugriff auf die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung (3) die Lampenhalterung von der Innenseite abziehen, daraufhin die Glühbirne abnehmen und austauschen.



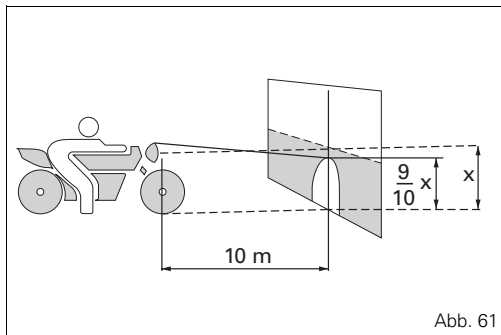
Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 61)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigem Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm genau senkrechte aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte ziehen und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet.

Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln ausführen.

Das Abblendlicht einschalten:

die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen und dem beleuchteten Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über $\frac{9}{10}$ der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

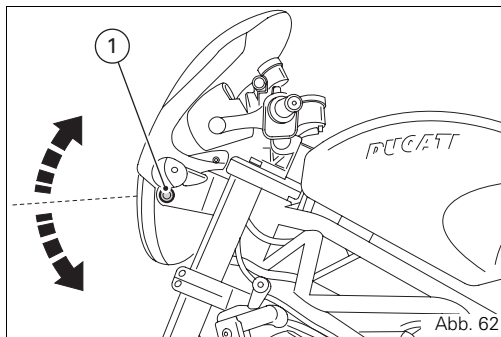


Hinweis

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 die Befestigungsschrauben (1, Abb. 62) an den seitlichen Haltern möglich.



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 Abweichungen. 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.

Reparatur oder Austauschen der Reifen

Tubeless-Reifen, 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 leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.



Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.

Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch 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 Rads 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 vorschriftsmäßig erfolgen.

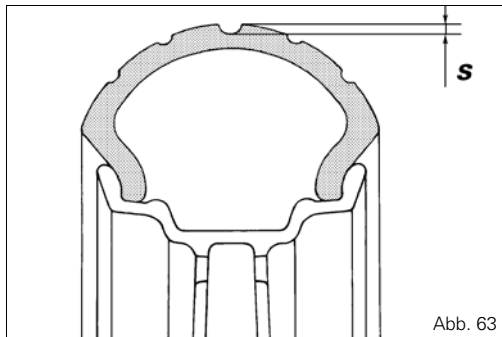
Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S, Abb. 63) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.



Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden. Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.



Kontrolle des Motorölstands (Abb. 64)

Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf der rechten Seite der Ölwanne kontrolliert werden.

Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren.

Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden. Dazu den Einfüllverschluss (2) abdrehen und Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

Wichtig

Zum Austausch des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen sollten Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

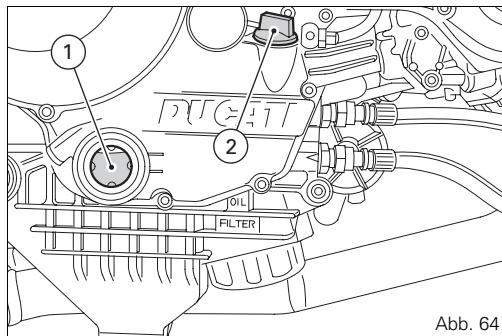
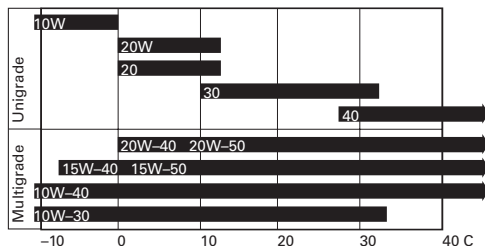


Abb. 64

Viskosität

SAE 10W-40

Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositätswerte können dann verwendet werden, wenn die durchschnittlichen Temperaturen am Einsatzort des Motorrads in den Grenzen der vorgenannten Bereiche liegen.



Reinigung und Austausch der Zündkerzen

(Abb. 65)

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 anhand des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf entfernen.

Die Farbe der keramischen Isolierung an der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

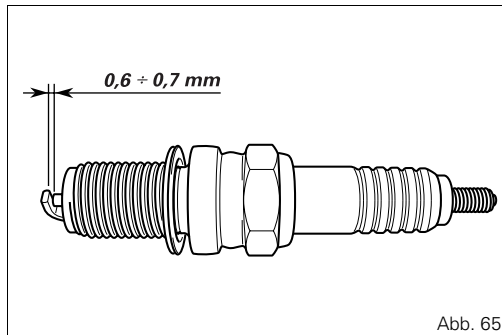
Bei abweichenden Farben oder dunklen Ablagerungen die Zündkerze austauschen und den Vorfall einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt melden. Ebenfalls den Verschleiß der mittleren Elektrode überprüfen. Die Zündkerze bei abgenutzter oder glasiger Elektrode austauschen.

Auch den Elektrodenabstand kontrollieren, der $0,6 \div 0,7$ mm betragen muss.



Wichtig

Nach einer etwaigen Einstellung die seitliche Elektrode umbiegen. Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen. Elektrode und Isolierung gründlich mit einer Metallbürste reinigen und den Zustand der Dichtung überprüfen. Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in die Brennkammer gelangen.



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 nach einem manuellen Anziehen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels eine weitere 1/2 Drehung angesetzt werden.



Wichtig

Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine andere Gewindelänge haben. Die Zündkerze muss wieder vorschriftsmäßig angezogen werden.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem 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 Sicherheit des Motorrads beeinträchtigen.

D Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für ihre 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 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 Innenflächen verteilen kann

das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben. Die Batterie abklemmen und ausbauen. Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. 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 usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.

Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.

Instandhaltung

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *)	km mal 1000	1	12	24	36	48	60
	mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Motorölwechsel		•	•	•	•	•	•
Austausch des Motorölfilters		•	•	•	•	•	•
Reinigung des Motorölansaugfilters					•		
Kontrolle des Motoröldrucks				•		•	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (1)			•	•	•	•	•
Spannungskontrolle der Zahnriemen (1)			•		•		•
Austausch der Zahnriemen				•		•	
Kontrolle und Reinigung der Zündkerzen Sie ggf. austauschen				•		•	
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters (1)			•		•		•
Austausch des Luftfilters				•		•	

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *)	km mal 1000	1	12	24	36	48	60
	mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Kontrolle Synchronisierung und Standgas am Drosselklappenkörper (1)		•	•	•	•	•	•
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		•	•	•	•	•	•
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit					•		
Kontrolle und Einstellung der Brems- und Kupplungssteuerungen			•	•	•	•	•
Kontrolle/Schmierung der Gas-/Startersteuerung			•	•	•	•	•
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		•	•	•	•	•	•
Kontrolle der Bremsbeläge. Sie ggf. austauschen		•	•	•	•	•	•
Kontrolle der Lenkkopflager				•		•	
Kontrolle der Antriebskettenspannung, -ausrichtung und -schmierung		•	•	•	•	•	•
Kontrolle des Kupplungsscheibenpakets. Ggf. austauschen (1)			•	•	•	•	•
Kontrolle des Kühflüssigkeitsstands			•	•	•	•	•
Kühflüssigkeitswechsel					•		
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion und Dichtheit des Kühlkreises			•	•	•	•	•
Kontrolle der elastischen Hinterradkupplung				•		•	
Kontrolle der Radnabenlager				•		•	
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen			•	•	•	•	•
Anzugskontrolle der Befestigungsmuttern der Motorschraube am Rahmen			•	•	•	•	•
Kontrolle des Seitenständers			•	•	•	•	•
Anzugskontrolle der Vorderradmutter			•	•	•	•	•

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *)	km mal 1000	1	12	24	36	48	60
	mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Monate	6	12	24	36	48	60
Anzugskontrolle der Hinterradmutter			•	•	•	•	•
Kontrolle der äußeren Kraftstoffleitungen			•	•	•	•	•
Gabelölwechsel					•		
Dichtheitskontrolle Ölfüllung von Vorderradgabel und Federbein			•	•	•	•	•
Kontrolle der Ritzelbefestigung			•	•	•	•	•
Allgemeines Schmieren und Einfetten			•	•	•	•	•
Kontrolle und Aufladen der Batterie			•	•	•	•	•
Testfahrt des Motorrads		•	•	•	•	•	•
Allgemeine Reinigung			•	•	•	•	•

* Instandhaltungseingriff beim zuerst eintretenden Intervall durchführen (km, mi oder Monate)

(1) Arbeit nur bei Erreichen der vorgegebenen Kilometer-/Meilenleistung

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *)	km mal 1000	1
	mi mal 1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen		●

*** Instandhaltungseingriff bei zuerst eintretenden Intervall (km, mi oder Monate)**

Technische Daten

Maße (mm) (Abb. 66)

Gewichte

Gewichte

Trockengewicht:

177 kg.

Voll beladen:

390 kg.



Achtung

Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads negativ beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

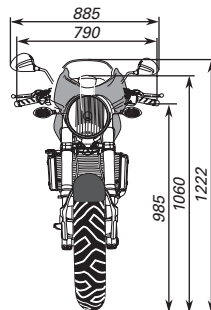
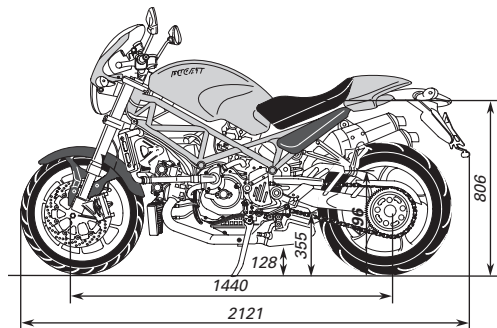


Abb. 66

Betriebsstoffe	Typ	dm ³ (Liter)
Kraftstofftank, einschließlich 3,5 dm ³ (Liter) Reserve	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	15
Schmiersystem	SHELL Advance Ultra 4	3,4
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel	SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA	0,443 (pro Holm) MS4R 0,492 (pro Holm) MS4RS
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL Advance Coolant oder GLYCO SHELL 35÷40% + Wasser	2,7



Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.

Bohrung mm:

100.

Hub mm:

63,5.

Gesamthubraum cm³:

998.

Verdichtung:

11,4±0,5:1.

Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):

88,8 kW - 119 PS bei 9.250 U/min.

Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):

96,9 Nm (9,9 kgm) bei 7.500 U/min.

Ventilsteuerung

Desmodromisch mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Schlepp- und Kipphebel gesteuert (vier für Öffnung und vier für Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen.

Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 67)

- 1) Öffner-Hebel (oder oberer Kipphebel)
- 2) Öffner-Einstellplättchen (oben)
- 3) Schließer-Einstellhülse (unten)
- 4) Rückholfeder des Schließer-Hebels
- 5) Schließer-Hebel (oder unterer Kipphebel)
- 6) Nockenwelle
- 7) Ventil.

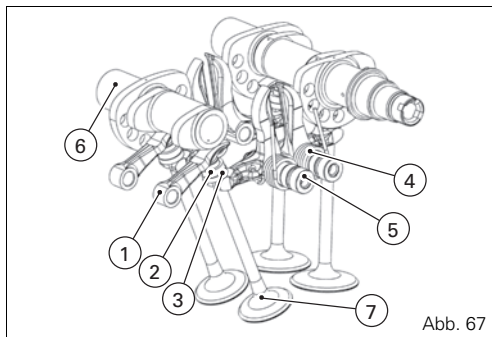


Abb. 67

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 worden sind.



Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Zündkerzen

Marke: CHAMPION

Typ: RG 4 HC

Kraftstoffsystem

Indirekte elektronische MARELLI Einspritzung.

Drosselklappendurchmesser:

50 mm

Einspritzventile pro Zylinder: 1

Düsen pro Einspritzventil: 1

Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Bremsen

Vorderrad

Typ:

Mit Stahl-Lochscheibe.

2 Bremsscheiben

Bremsscheibenmaterial:

Stahl

Material des Bremskorbs:

Aluminium

Scheibendurchmesser: 320 mm.

Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.

Bremsfläche, cm²: 52,52.

Bremssättel mit radialer Befestigung.

Fabrikat und Typ: BREMBO P4.34B.

Bremsbeläge: Toshiba TT2172.

Bremszylindertyp: PR 18/19

Hinterrad

Typ:

festе Lochbremsscheibe aus Stahl

Scheibendurchmesser: 245 mm.

Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.

Bremsfläche: 25 cm².

Bremssattel: Ø Zylinder 32 mm.

Fabrikat und Typ: BREMBO P32F.

Bremsbeläge: FERIT I/D 450 FF

Bremszylindertyp: PS 11B.



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Kupplung:

Mehrscheiben-Trockenkupplung

Hydraulische Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite

Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung
Übersetzung:

32/59.

Getriebe:

6 Gänge

mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern,
Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl Ritzel/Kettenblatt:

15/43.

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

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad
über Kette:

Marke: DID

Typ: 525 HV

Abmessungen: 5/8" x 5/16"

Anzahl Glieder: 106.



Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen 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 Übersetzungen zu empfehlen. 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 unweigerliche Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen

Gitterrohrrahmen mit oberem Käfig aus hochwiderstandsfähigen Stahlrohren.

Lenkwinkel (pro Seite): 27°

Nachlauf mm: 96

Lenkkopfwinkel: 24°.

Räder

5 Y-Speichen aus Leichtmetall

Vorderrad

Abmessungen: MT3.50x17".

Hinterrad

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.

Tauchrohrdurchmesser mm:

43.

Hub auf Holmachse:

130 mm.

Hinterrad

Mit progressiver Betätigung über eine Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung.

Das Federbein ist in Zugstufe, Druckstufe und Federvorspannung einstellbar. Es ist unten 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

Keine Eingriffe am Motorrad vornehmen, die zur Änderung der für die Zulassung ausschlaggebenden technischen Daten führen können.

Auspuffanlage

Mit Katalysator gemäß Umweltschutznorm Euro 3.
US-Version: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben

MS4R

Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. F_473.101 (PPG) (nicht Kalifornien, Kanada)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
mit weißem Streifen
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Titan Art.-Nr. 928D184 (PALINAL) (nur Kalifornien, Kanada)
Transparent Art.-Nr. 923i0652 (PALINAL)
mit schwarzem Streifen
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

MS4RS

Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. F_473.101 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
mit weißem Streifen
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Schwarz glänzend Art.-Nr. 248.514 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
mit grauem Streifen
Rahmen und Felgen in Schwarz.

Perlfarben Art.-Nr. *0040 (PPG)
Grund Art.-Nr. 490.019 (PPG)
Transparent Art.-Nr. 228.880 (PPG)
mit rotem Streifen
Rahmen in Rot 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).**

Elektrische Steuerungen am Lenker.

Blinker:

Lampentyp: **R10W (12 V-10 W).**

Hupe.

Bremslichtschalter.

Batterie, 12 V-10 Ah.

Lichtmaschine 12 V-520 W.

Elektronischer Spannungsregler mit 30 A Sicherung neben der Batterie.

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 Glühbirnen verweisen wir auf den Abschnitt „Austausch der Glühbirnen“ auf Seite 57.

Sicherungen

Der Sicherungskasten befindet sich unter dem Kraftstofftank. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1, Abb. 68) 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.

Zum Zugriff auf die Sicherung die entsprechende Schutzkappe abnehmen (2, Abb. 68).

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand der Unterbrechung ihres inneren Leiters (3, Abb. 69) zu erkennen.



Wichtig

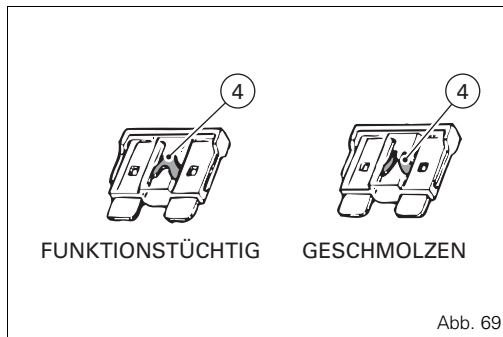
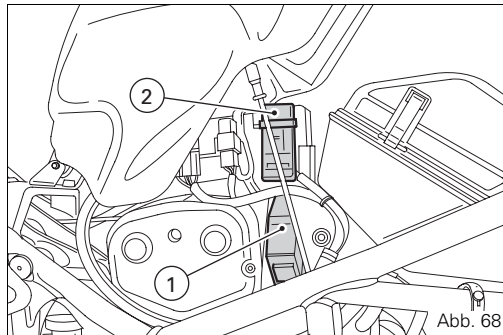
Um Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Sicherungen bei auf **OFF** stehendem Zündschlüssel ausgetauscht werden.



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) Relais Elektrolüfter
- 5) Lichtrelais
- 6) Sicherungskasten
- 7) Linker Elektrolüfter
- 8) Rechter Elektrolüfter
- 9) Anlassermotor
- 10) Fernanlassschalter
- 11) Schwingschutzdiode
- 12) Batterie
- 13) Master Sicherung
- 14) Spannungsregler
- 15) Lichtmaschine
- 16) Blinker hinten rechts
- 17) Rücklicht
- 18) Kennzeichenbeleuchtung
- 19) Blinker hinten links
- 20) Kraftstofftank
- 21) Einspritzrelais
- 22) Eigendiagnoseanschluss
- 23) Tachometersensor
- 24) Seitenständerschalter
- 25) Lambda-Sonde
- 26) Spule waagrecht Zylinder
- 27) Spule senkrecht Zylinder
- 28) Zündkerze waagrecht Zylinder
- 29) Zündkerze senkrecht Zylinder

- 30) Einspritzdüse waagrecht Zylinder
- 31) Einspritzdüse senkrecht Zylinder
- 32) Drosselklappenpotentiometer
- 33) Drehzahl-/Steuerzeitsensor
- 34) Wassertemperatursensor Steuergerät
- 35) Schrittmotor (Stepper)
- 36) Steuergerät 5AM
- 37) Leerlaufschalter
- 38) Öldruckschalter
- 39) Hinterer Bremslichtschalter
- 40) Vorderer Bremslichtschalter
- 41) Kupplungsschalter
- 42) Linke Schaltereinheit.
- 43) Wassertemperatursensor Instrument
- 44) Lufttemperatur-/Luftdrucksensor
- 45) Cockpitinstrumente
- 46) Linker vorderer Blinker
- 47) Hupe
- 48) Scheinwerfer
- 49) Rechter vorderer Blinker

Kabelfarben

B Blau

W Weiß

V Violett

Bk Schwarz

Y Gelb

R Rot

Lb Hellblau

G Grün

Bn Braun

O Orange

P Rosa

Gr Grau

Legende des Sicherungskastens (5)

Pos.	Verbraucher	Wert
1	Elektrolüfter	10 A
2	KEY-ON STEUERGERÄT, COCKPIT, FERNANLASSSCHALTER LAMBDA UND BREMSLICHT	10 A
3	STANDLICHT, FERN- UND ABBLENDLICHT	15 A
4	LASTEN	15 A
5	EINSPRITZSYSTEM (PUMPE, EINSPRITZVENTIL, SPULE)	20 A
6	STEUERGERÄT MOTOR	5 A
7	COCKPIT	5 A



Hinweis
Der Schaltplan der elektrischen Anlage ist am Ende
dieser Bedienungsanleitung eingefügt.

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

km	Name Ducati-Service	Kilometerstand	Datum
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

D



Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com

