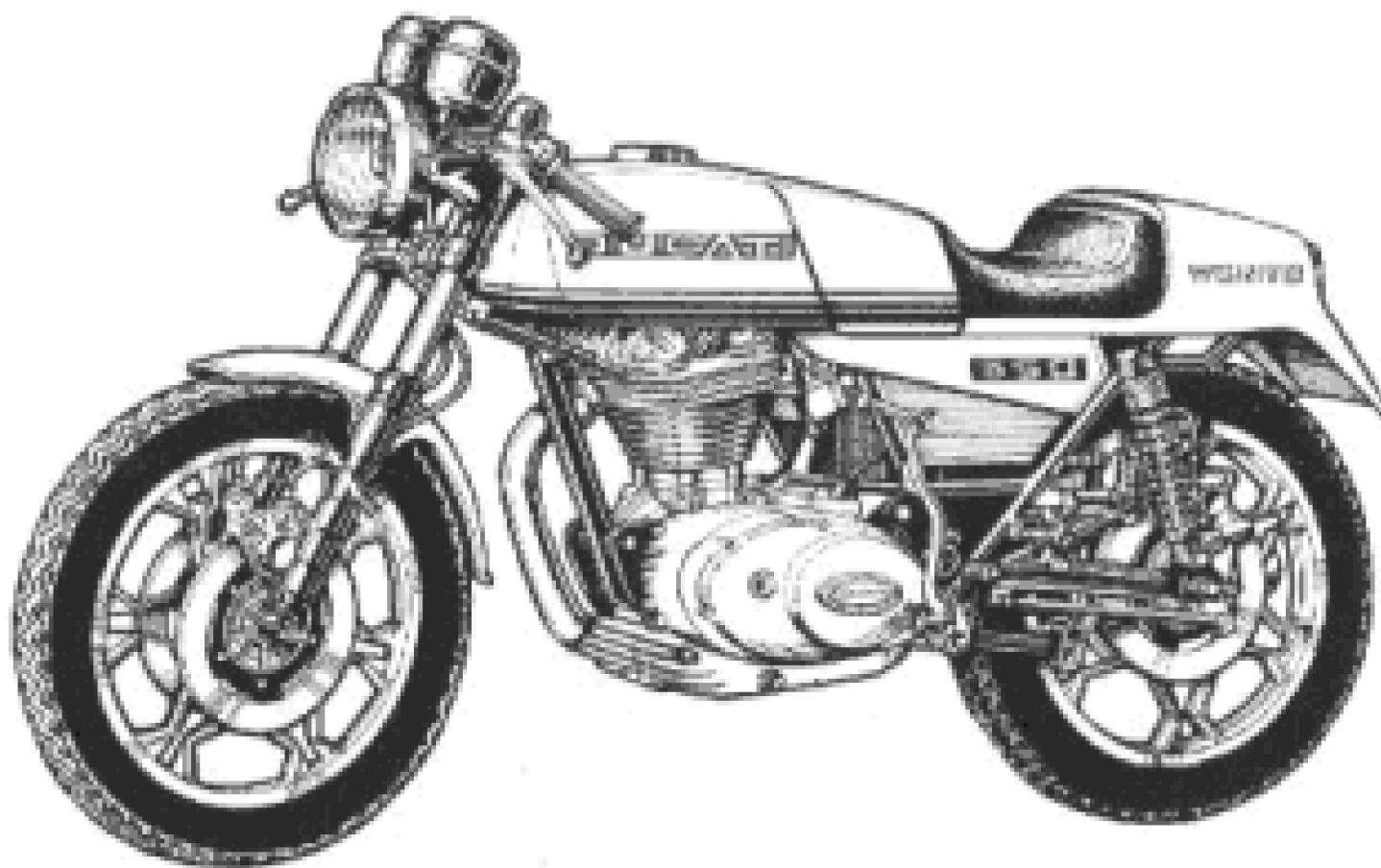




# *Ducati Vento 350 Manual de Usuario*

## ESTACIONES DE SERVICIO DUCATI

Cuando sea necesario efectuar revisiones que requieran un especial cuidado técnico, aconsejamos dirigirse a una «Estación de Servicio Ducati», las cuales están dotadas de personal especializado y cuentan con los medios necesarios para prestar un eficaz servicio de asistencia adecuado a las exigencias de cada caso.

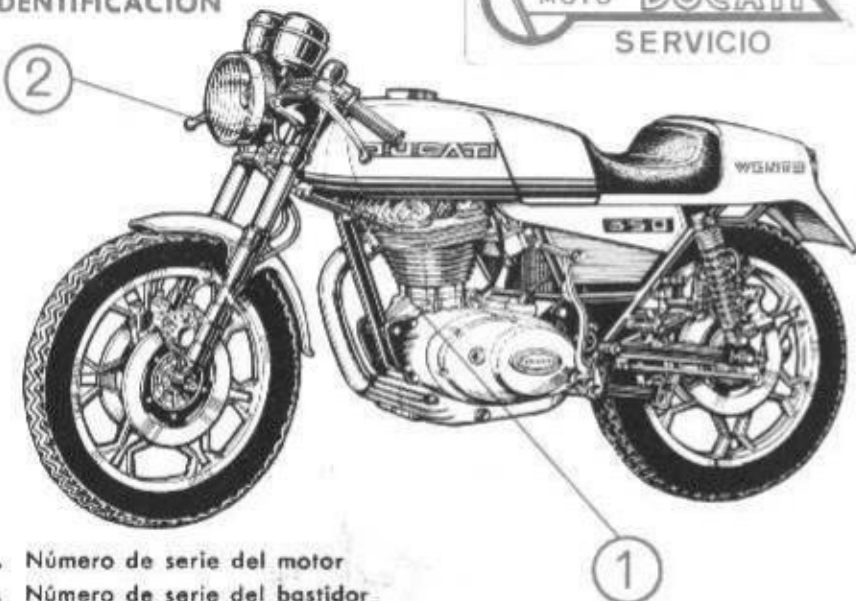
Además se tendrá la seguridad que las eventuales piezas que debieran sustituirse serán originales Ducati, con lo cual se evitarán posibles inconvenientes y, en cambio, se obtendrá la completa garantía de intercambiabilidad, funcionamiento y duración.

## RECAMBIOS

En los pedidos, es preciso detallar:

- 1) El número de referencia de la pieza (ver catálogo de piezas de recambio de la motocicleta correspondiente).
- 2) Número del motor (si se trata de una pieza para el motor).
- 3) Número del bastidor (si se trata de una pieza para el bastidor).

## IDENTIFICACION

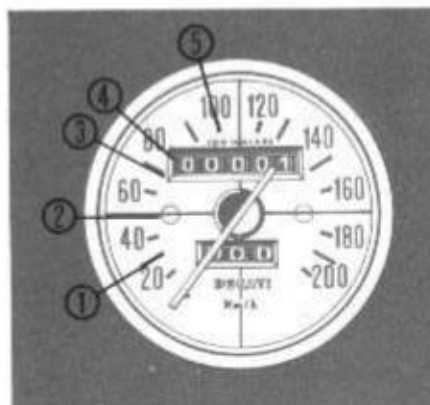


1. Número de serie del motor
2. Número de serie del bastidor

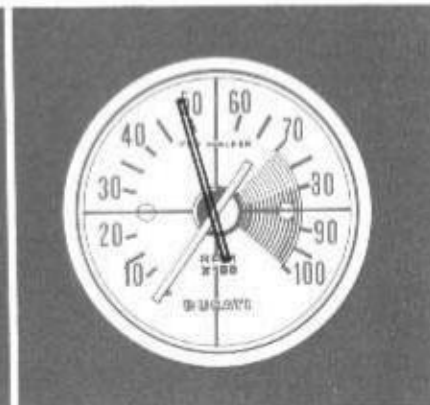
## PRECAUCIONES PARA EL PRIMER PERIODO DE USO DEL VEHICULO

La construcción de los modernos motores de motocicletas, exige tolerancias severísimas entre los diversos órganos en movimiento y, a pesar de que la Fábrica efectúa el rodaje de los motores en caliente, es necesario que el Cliente preste su colaboración para lograr un perfecto ajuste de dichos órganos, efectuando un rodaje racional, en cuyo período no deberá superar las velocidades máximas indicadas en los presentes gráficos.

### PRIMEROS 500 KMS.



CUENTA KILOMETROS



R. P. M.

| KILOMETROS RECORRIDOS      | Velocidades máximas permitidas en Km. hora |             |             |             |             |
|----------------------------|--------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                            | En 1.ª Vel.                                | En 2.ª Vel. | En 3.ª Vel. | En 4.ª Vel. | En 5.ª Vel. |
| Hasta 500 Kms.             | 25                                         | 45          | 60          | 70          | 90          |
| Desde 500 hasta 1.000 Kms. | 30                                         | 50          | 70          | 80          | 100         |
| De 1.000 a 2.000 Kms.      | 35                                         | 55          | 75          | 90          | 120         |

A partir de los 2.000 Kms. velocidades normales.

Se aconseja, además, observar las siguientes instrucciones:

- no mantener durante largos recorridos las velocidades máximas prescritas;
- no forzar el motor manteniéndolo durante largo tiempo a elevado número de revoluciones, especialmente en cuestas;
- después de los primeros 500 Km. efectuar, con el motor caliente, el cambio del aceite contenido en el cárter motor; verificar el juego entre balancines y las válvulas; comprobar los tornillos de fijación de la culata y cilindro al cárter y la tornillería en general; regular los contactos.

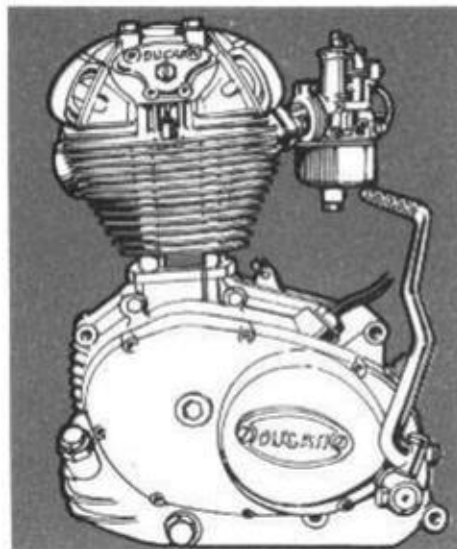
Cuanto más rigurosamente sean observadas las precedentes recomendaciones, mayor será la duración del motor y menor la necesidad de revisiones o afinaje.

MOTOTRANS, elude toda responsabilidad en los eventuales inconvenientes que pudieran producirse al no cumplir las precedentes instrucciones.

## CARACTERISTICAS

### MOTOR

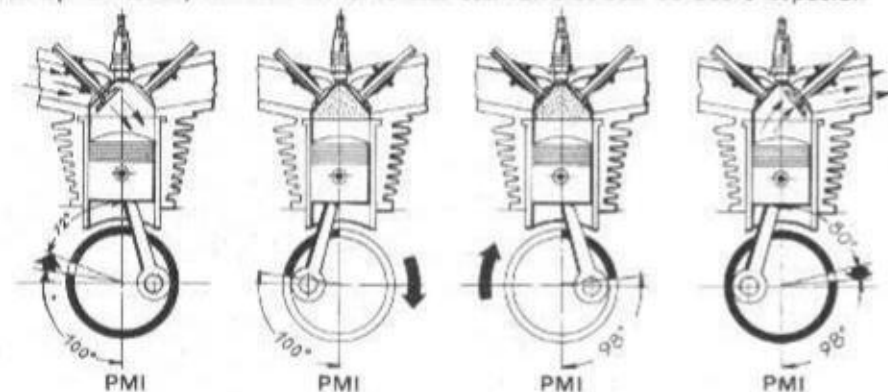
- Monocilíndrico, cuatro tiempos; cilindro inclinado 10° hacia delante respecto a la vertical; montado a cuna en el bastidor;
- cámara de explosión hemisférica;
- cilindro de aleación ligera, abundantemente aletado y camisa de hierro fundido;
- biela de acero especial con jaula de rodillos en la cabeza (eje cabeza biela) y casquillo en el pie (eje de pistón);
- pistón convexo de aleación ligera con 2 aros de compresión y 1 de engrase;
- culata de aleación ligera, finamente aletada. Asientos de válvula superpuestos.



| MODELO | Ø  | C. | CILINDRADA | Comp. | Pot. C.V. | REVOLUCIONES |
|--------|----|----|------------|-------|-----------|--------------|
| VENTO  | 76 | 75 | 340 c. c.  | 10:1  | 28'8      | 8.050        |

### DISTRIBUCION

La distribución es con válvulas en la culata, inclinadas a 80°, accionadas por un eje de levas, también en la culata. Las válvulas son de acero especial.



| VALVULA  | APERTURA             | CIERRE              |
|----------|----------------------|---------------------|
| Admisión | 72° antes del P.M.S. | 100° después P.M.I. |
| Escape   | 98° antes del P.M.I. | 80° después P.M.S.  |

ARBOL DE LEVAS RAPIDO. Ref. 0615.29.010 (NARANJA BLANCO)

## CARBURACIONES MEJORADAS

En pruebas de carretera se han logrado mejores carburaciones para los dos tipos de árbol de levas con que se puede suministrar el modelo VENTO.

### CARBURACION PARA ARBOL DE LEVAS LENTO. Ref. 0603.29.010 (Gris).

Compuerta 50  
Aguja pulverizador K-3 1.°  
Surtidor máximo 150  
Surtidor mínimo 55  
Surtidor starter 70  
Pulverizador AB/265  
Surtidor bomba 35  
Flotador 10 g.  
Vueltas tornillo mínimo 2

Capacidad bomba 2'5 cm<sup>3</sup>  
(20 pulsaciones)

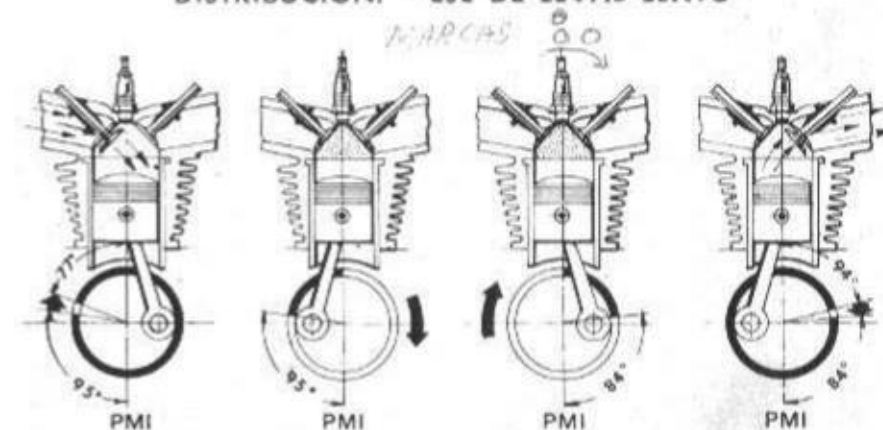
Aconsejamos realizar este cambio por un "SERVICIO DUCATI".

### CARBURACION PARA ARBOL DE LEVAS RAPIDO. Ref. 0615.29.010 (Naranja Blanco).

Compuerta 40  
Aguja pulverizador K-3 1.°  
Surtidor máximo 150  
Surtidor mínimo 58  
Surtidor starter 70  
Pulverizador 262 AB  
Surtidor bomba 35  
Flotador 10 g.  
Vueltas tornillo mínimo 1 1/2

Boquilla admisión Abrazadera S/P  
Tornillo regulación compuerta con ranura para destornillador.  
Capacidad de bomba, 5'5 cm<sup>3</sup>  
(20 pulsaciones)

### DISTRIBUCION. "EJE DE LEVAS LENTO"

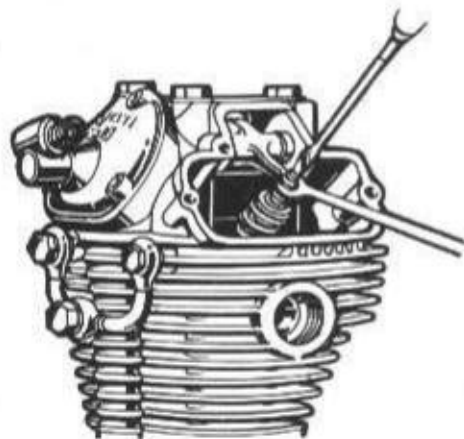


| VALVULA  | APERTURA             | CIERRE             |
|----------|----------------------|--------------------|
| Admisión | 68° antes del P.M.S. | 95° después P.M.I. |
| Escape   | 84° antes del P.M.I. | 78° después P.M.S. |

ARBOL DE LEVAS LENTO. Ref. 0603.29.010 (GRIS)

## REGLAJE

Datos de la distribución con regulación de control de 0,1 entre válvula y balancín.



## JUEGO

El juego de funcionamiento entre válvulas y balancines, con el motor frío, es de  $0,05 \pm 0,07$  mm. A estas tolerancias debe quedar el citado juego, una vez efectuado el control de los datos de la distribución.

## PUESTA A PUNTO

Los engranajes de la distribución, montados sobre el cigüeñal y sobre el eje de levas, llevan un punto de referencia marcado en la parte dentada. La distribución es correcta, cuando los puntos de referencia coinciden en la forma indicada en el grabado anterior.

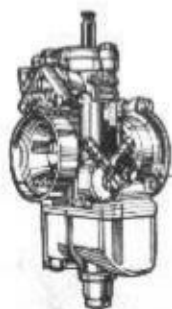
## ALIMENTACION

La alimentación del motor se obtiene por gravedad.

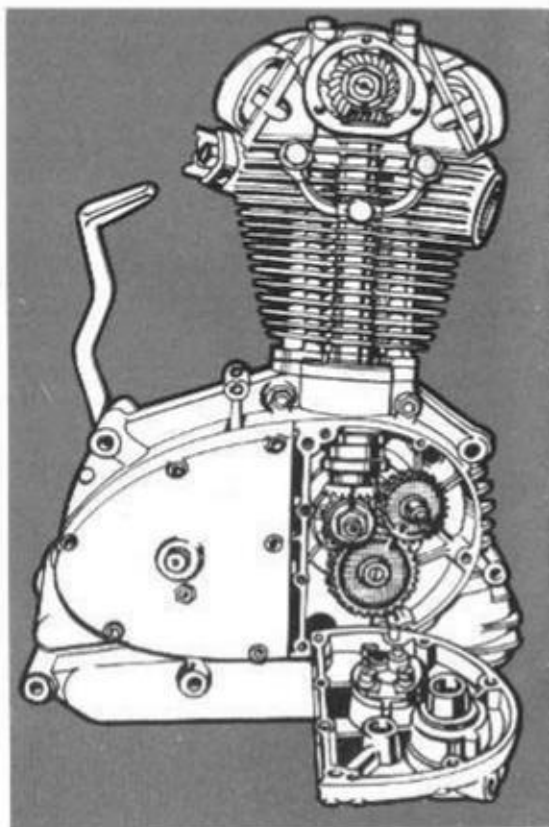
Carburador DELL'ORTO.

Consumo: 5 litros a los 100 Kms.

| CARBURADOR | S. Max. | S. Ml. |
|------------|---------|--------|
| P.H.F.     | 32 AS   | 160 SS |



REGULACION RALENTI.



## DEPOSITO COMBUSTIBLE

Capacidad para 16 litros.

Fabricado en poliéster, reforzado con fibra de vidrio.

## LUBRIFICACION

La lubricación es del sistema a presión y se obtiene mediante una bomba de engranajes accionada por el cigüeñal; dicha bomba aspira el aceite a través del filtro, situado en la parte más baja del cárter motor, que sirve, al propio tiempo, como depósito de aceite, y lo distribuye canalizándolo a las partes vitales del motor.

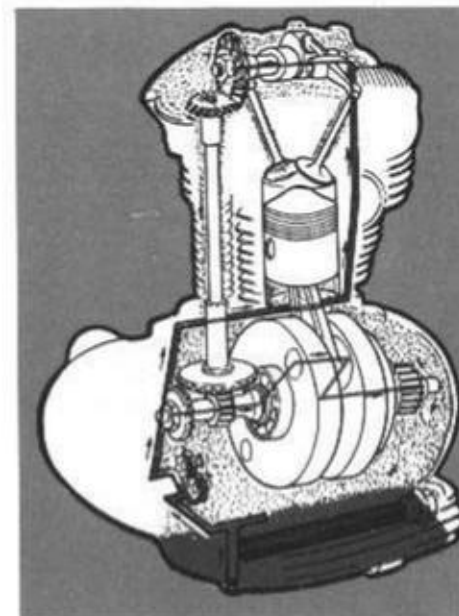
Recuperación por gravedad.

## ¡¡ ATENCION !!

Recomendamos utilizar aceite **REPSOL MOTOR OIL H. D. SAE 20-50**. Este aceite lleva aditivo detergente y **NO PUEDE MEZCLARSE** con aceites no detergentes.

Si por cualquier dificultad no puede utilizarse el aceite recomendado, y es necesario, por lo tanto, cambiar de marca, para efectuar la sustitución procedase de la siguiente forma:

- 1.º Mantener el motor en marcha el tiempo necesario para que el aceite se caliente hasta alcanzar la máxima fluidez.
- 2.º Quitar el tapón de vaciado del cárter y dejar escurrir totalmente el aceite usado.
- 3.º Sacar el filtro que va unido al tapón y limpiarlo con gasolina o petróleo.
- 4.º Para eliminar los restos de aceite usado, abastecer el cárter con 1 litro de aceite del tipo que se vaya a utilizar.
- 5.º Poner nuevamente el motor en marcha durante 5 minutos, aproximadamente, a régimen moderado.
- 6.º Vaciar de nuevo el cárter del aceite con el cual se ha lavado el motor y dejarlo escurrir completamente.
- 7.º Efectuar el abastecimiento normal con el nuevo tipo de aceite (SAE 20-50 invierno y verano).



La capacidad del cárter motor, es de 2'5 Kg. de aceite, aproximadamente. El nivel es correcto, cuando el aceite llega a los primeros hilos de rosca del tapón de introducción.

El procedimiento para llenar el cárter de aceite, cuando está vacío, es el siguiente:

- introducir 1,500 Kg. de aceite, aproximadamente, de forma que no llegue al nivel prescrito.
- poner el motor en marcha y dejarlo funcionar durante unos minutos, al objeto de que el aceite alcance a todos los órganos internos del motor.
- desenroscar nuevamente el tapón, introduciendo el aceite sobrante (0,500 Kg. aproximadamente) teniendo en cuenta de inclinar ligeramente la motocicleta en el sentido opuesto al orificio de introducción; roscar de nuevo el citado tapón.

El sistema de lubricación de las motocicletas DUCATI MONOARBOL, es sencillísimo y no requiere ningún cuidado especial, salvo la verificación del nivel de aceite (REPSOL MOTOR OIL HD 20-50) o equivalente, cada 500 Km.; la sustitución completa del mismo y limpieza del filtro, cada 2.000 Km.; aproximadamente.

## REFRIGERACION

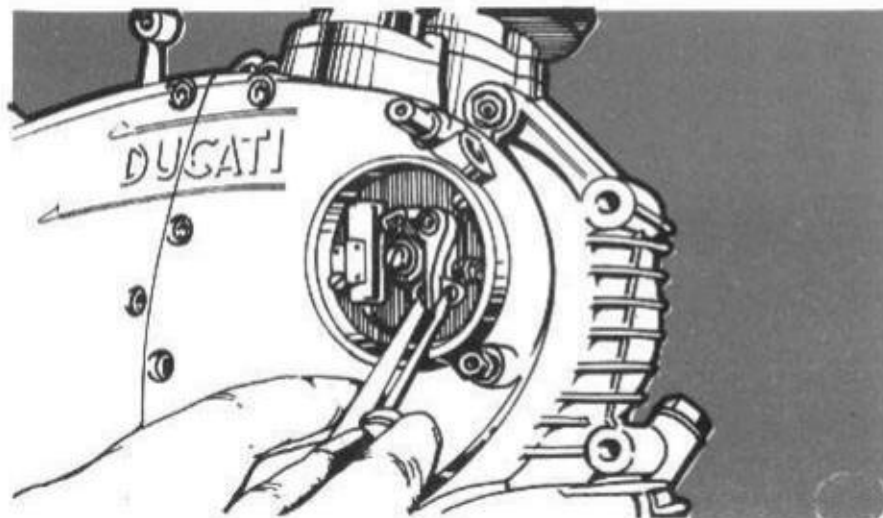
El motor es refrigerado por aire, siendo el cilindro y la culata abundantemente aletados para favorecer la dispersión del calor.

## ENCENDIDO

El encendido es por batería.

El avance del encendido es automático. A continuación se detallan los datos correspondientes.

La apertura del ruptor es de  $0,35 \div 0,4$  mm. y se verifica mediante un calibrador como indica el grabado.



## BUJIA

Recomendamos, los tipos BOSCH, W 225 TI o Champión L-86.

## NORMAS PARA LA VERIFICACION DEL AVANCE

El avance es parcialmente automático y tiene los valores que se detallan a continuación:

| TIPO MOTOR | AVANCE MOTOR PARADO          | AMPLITUD AVANCE AUTOMATICO | AVANCE TOTAL MOTOR EN MARCHA, a 3.000 r.p.m. |
|------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------------------------|
| VENTO      | $2,5^{\circ} \div 4^{\circ}$ | $26^{\circ}$               | $28,5^{\circ} \div 30^{\circ}$               |

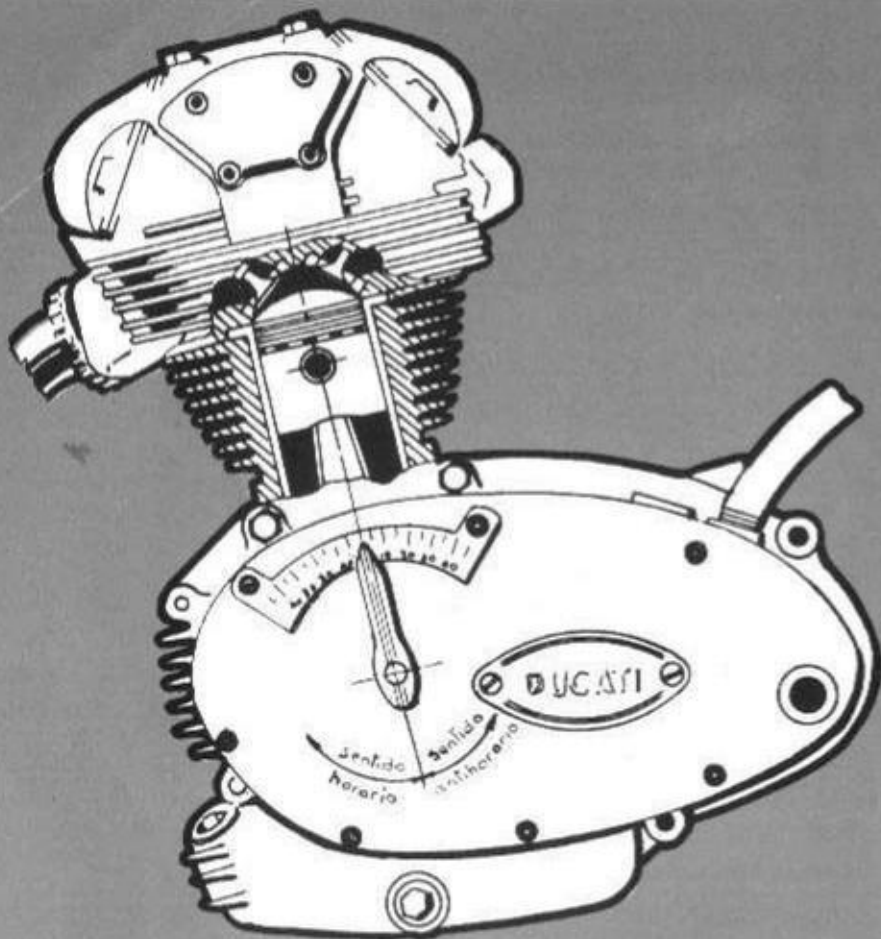
Los precedentes datos se obtienen con una apertura de los contactos del ruptor de  $0,35 \div 0,4$  mm.

Para efectuar el control periódico del avance (después de los primeros 1.000 Km. y luego cada 2.000 Km.), es preciso asegurarse que el dispositivo automático esté en debidas condiciones y que los muelles no estén deformados o fuera de su asiento normal.

La amplitud del avance deberá corresponder a los valores indicados, siendo dobles en el cigüeñal. Si se tienen dudas, hágase efectuar dicho control a un taller especializado.

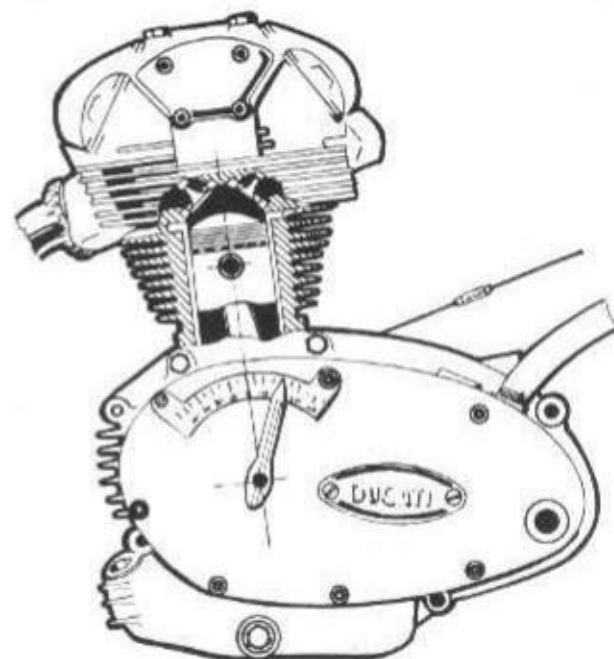
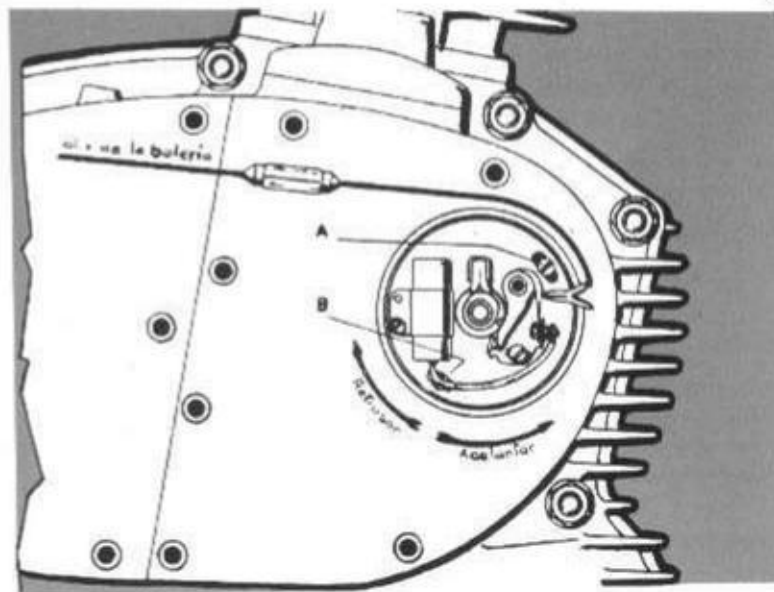
Para la verificación, procédase de la siguiente forma:

- 1.º — Sacar el tapón que coincide con el extremo del cigüeñal y aplicar el indicador de posición del pistón que se suministra como (accesorio) por MOTOTRANS.
- 2.º — Montar un sector graduado en la tapa del cárter. Dicho sector lo suministra MOTOTRANS.
- 3.º — Poner el pistón en el PMS en fase de compresión y situar el índice del indicador de posición del pistón en el CERO del sector graduado.
- 4.º — Hacer girar el cigüeñal en sentido horario aproximadamente  $1/4$  de vuelta.



- 5.º — Conectar al muelle de la palanca móvil del ruptor (cuyos contactos deberán reglarse precedentemente con una apertura de 0'4) una lámpara de 12 V. 3 W. en serie con terminal + de la batería. Dicha lámpara deberá encenderse.
- 6.º — Girar lentamente el cigüeñal en sentido antihorario hasta que se apague la lámpara. En aquel instante, el índice, deberá indicar los grados de avance que señala la tabla.
- 7.º — Se aconseja repetir la prueba, para mayor seguridad.
- 8.º — En el caso de que los datos obtenidos no correspondieran a los indicados en la tabla, aflojar los tornillos A y B y hacer girar la base del ruptor, adelantando o retrasando el encendido, hasta encontrar el avance correcto, (figura página siguiente).

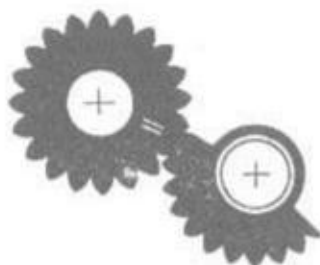
9.º — Hay que tener presente que si el fieltro que lubrica la leva del ruptor no está engrasado, la pastilla de fibra que abre los contactos, puede desgastarse, disminuyendo la apertura entre los mismos. No usar aceite para engrasar el fieltro y sí, únicamente, grasa de alta temperatura de fusión.



## PUESTA EN MARCHA

Se obtiene por medio del pedal articulado situado en la parte izquierda del motor.

En el caso de que se tuviera que montar el grupo de la puesta en marcha, es indispensable que el primer diente del piñón unido a la palanca, coincida con la señal de referencia que figura en la corona dentada.



## TRANSMISION

La transmisión comprende embrague y cambio. El embrague es del tipo a discos múltiples de acero y resina fenólica, funciona en baño de aceite y va montado sobre el eje primario del cambio. El embrague es accionado por la palanca izquierda del manillar.

La transmisión entre el motor y el eje primario del cambio es por medio de engranajes, siendo la relación entre sí de los respectivos modelos, la siguiente. El cambio, que forma bloque con el motor, es de 5 velocidades, con engranajes de toma constante.

Relaciones entre los engranajes del cambio:

| VELOCIDADES     | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Relación Cambio | 1:2'46 | 1:1'73 | 1:1'35 | 1:1'10 | 1:0'97 |

La transmisión entre el motor y el eje primario del cambio es por medio de engranajes, siendo la relación entre sí de 1:2'19.

## BASTIDOR

El bastidor de la DUCATI MONOARBOL es del tipo monotubo en acero de alta resistencia, ofreciendo una línea muy deportiva.

## SUSPENSION

La suspensión delantera es por medio de horquilla telehidráulica de gran recorrido.

Cada uno de los dos brazos contiene 280 cm<sup>3</sup> de aceite Houghton Hydraulic 100, (tipo SAE 20).

La suspensión trasera es por medio de horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos de doble efecto regulables.

## RUEDAS

## FE DE ERRATAS

Debe decir:

## TRANSMISION

La transmisión comprende embrague y cambio. El embrague es del tipo a discos múltiples de acero y resina fenólica, funciona en baño de aceite y va montado sobre el eje primario del cambio. El embrague es accionado por la palanca izquierda del manillar.

La transmisión entre el motor y el eje primario del cambio es por medio de engranajes, siendo la relación entre sí de 1:2'19.

El cambio, que forma bloque con el motor, es de 5 velocidades, con engranajes de toma constante.

Relaciones entre los engranajes del cambio:

| VELOCIDADES     | 1      | 2      | 3      | 4      | 5      |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Relación Cambio | 1:2'46 | 1:1'73 | 1:1'35 | 1:1'10 | 1:0'97 |

La transmisión entre el cambio y la rueda trasera, se obtiene por medio de cadena, siendo la reducción la siguiente: 1:3

## FRENOS

De disco doble delante, y monodisco trasero, hidráulicos de 260 mm. de circuitos independientes.

En caso de que por limpieza, o pérdida se vacíe el líquido del depósito, después de haber puesto a nivel, el mismo, para sangrar los frenos debe de aflojar el tornillo de purga, que se encuentra encima del porta pastillas, y bombear varias veces hasta que brote líquido por el mismo, con objeto de sacar todo el aire que pudiera haberse introducido en la tubería, y apretarlo en el momento que se ve salir el líquido sin soltar la palanca de freno, si fuera necesario poner a nivel de líquido el depósito nuevamente.

## PUESTA EN MARCHA

## RUEDAS

Llantas integrales de 18" de aluminio fundido.

Cubiertas tipo alta velocidad: Delantera 3'25 x S-18. Trasera 3'50 x S-18.

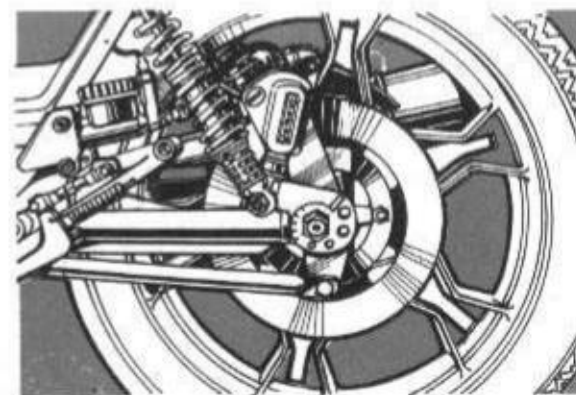
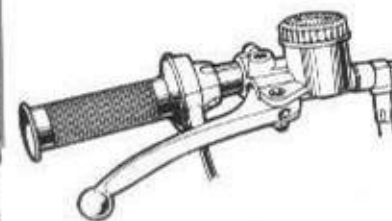
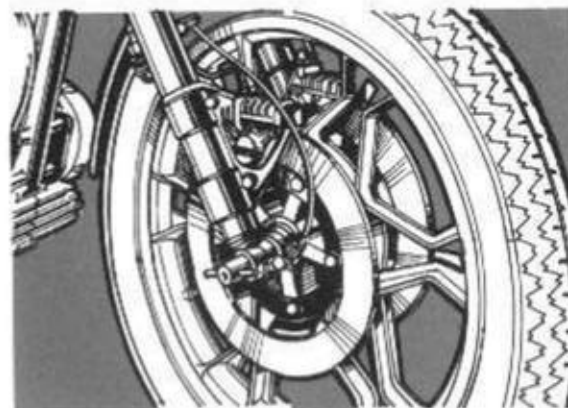
Presión de los neumáticos: Delantero 1'8 Kg/cm<sup>2</sup>. Trasero 1'9 Kg/cm<sup>2</sup>.

La rueda posterior está provista, en la corona de arrastre, de un sistema especial que amortigua las variaciones bruscas de tracción.

## FRENOS

De disco doble delante, y monodisco trasero, hidráulicos de 260 mm. de circuitos independientes.

En caso de que por limpieza, o pérdida se vacíe el líquido del depósito, después de haber puesto a nivel, el mismo, para sangrar los frenos debe de aflojar el tornillo de pulga, que se encuentra encima del porta pastillas, y bombear varias veces hasta que brote líquido por el mismo, con objeto de sacar todo el aire que pudiera haberse introducido en la tubería, y apretarlo en el momento que se ve salir el líquido sin soltar la palanca de freno, si fuera necesario poner a nivel de líquido el depósito nuevamente.



## INSTALACION ELECTRICA

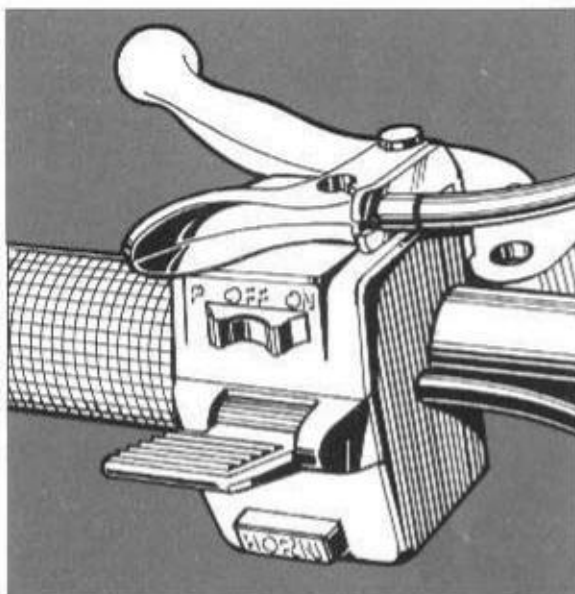
La iluminación es por batería de 12 V. tipo 12 AH, la cual obtiene su recuperación por medio de un volante alternador MOTOPLAT a través de su correspondiente rectificador estático.

El faro delantero de gran diámetro dispone de dos luces, larga y corta, luz ciudad.

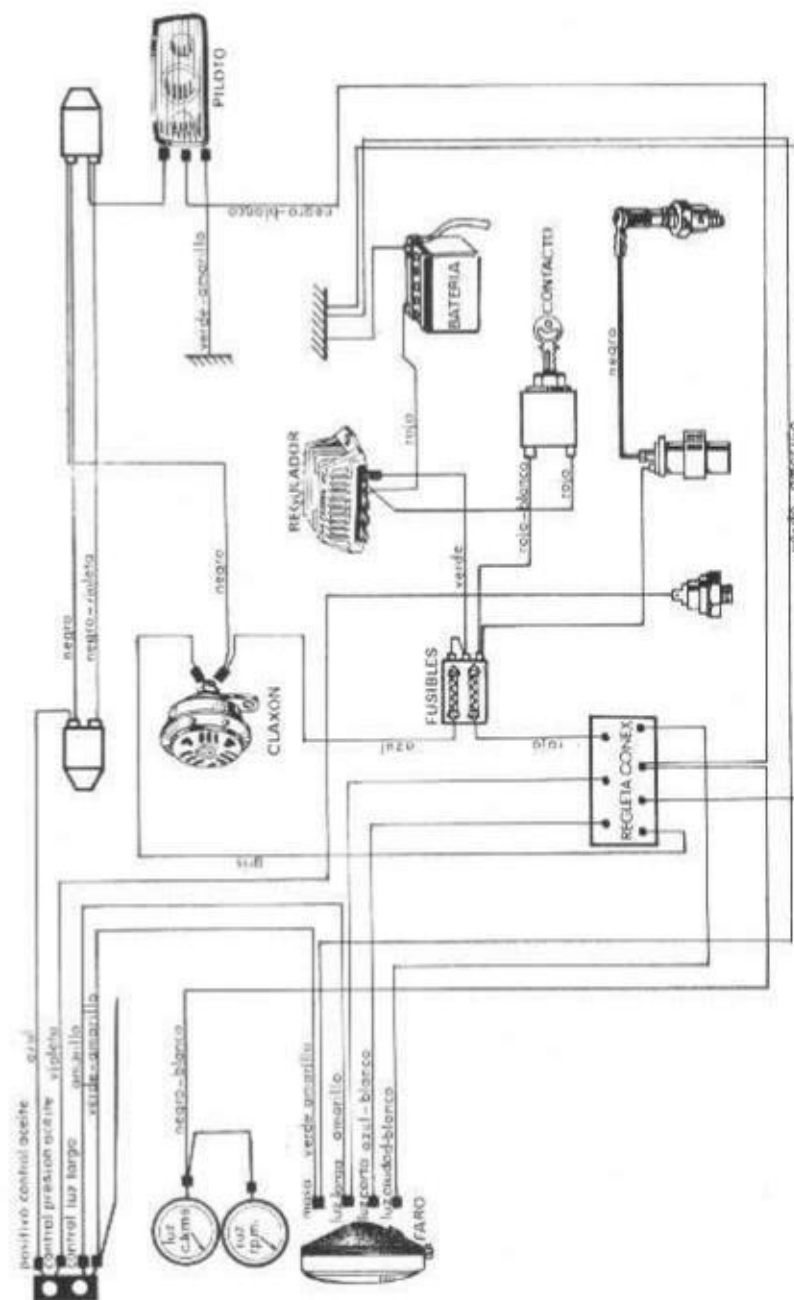
Dispone de 3 indicadores luminosos de contacto y presión de aceite, intermitencias (accesorias), luz larga, así como luz en el cuenta kilómetros y cuenta revoluciones.

Junto al puño izquierdo del manillar, está colocado el conmutador para el cambio de luces (cruce carretera) pulsador del claxon, y luz ciudad.

El piloto trasero está equipado con lámpara bifoco, para la luz de paro (Stop).

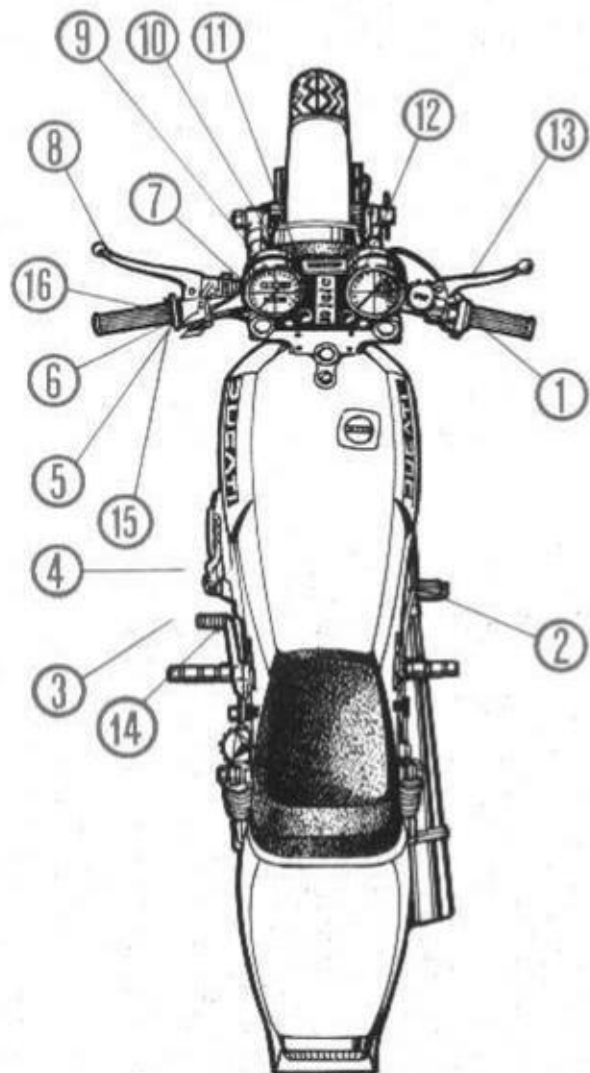


## ESQUEMA ELECTRICO



## SITUACION DE LOS MANDOS

- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Mando gas.                     | 9. Indicador luz larga.            |
| 2. Pedal cambio velocidades.      | 10. Indicador intermitencias.      |
| 3. Pedal freno trasero.           | 11. Indicador presión aceite.      |
| 4. Pedal arranque.                | 12. Cuenta revoluciones.           |
| 5. Interruptor luz larga y corta. | 13. Palanca freno delantero.       |
| 6. Interruptor luces.             | 14. Llave contacto.                |
| 7. Cuenta kilómetros.             | 15. Pulsador claxon.               |
| 8. Palanca embrague.              | 16. Mando aire (arranque en frío). |



## CARACTERISTICAS GENERALES

Distancia entre ejes, 1.370 mm.

Peso en vacío Kg. 141.

Velocidad máxima (con suplemento silencioso) 154 Km. hora.

Velocidad máxima (sin suplemento silencioso) 168 Km. hora.

Potencia DIN eje motor HP 28,8/8.050 r. p. m.

Par máximo DIN Kgm. 8,4/5.900 r. p. m.

## DOTACION DE HERRAMIENTAS

Bolsa herramientas.

Varilla para llave tubo.

Destornillador.

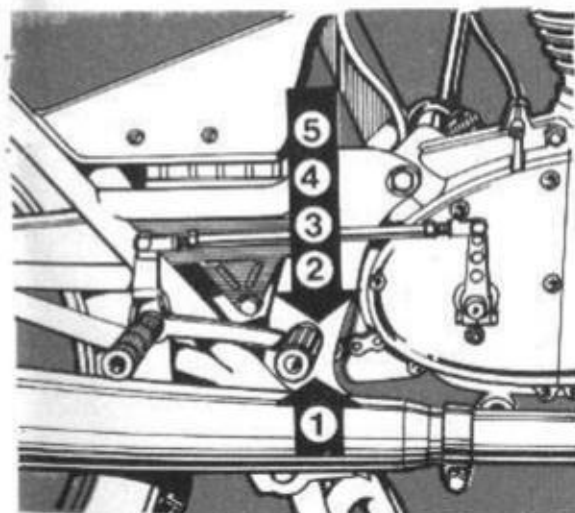
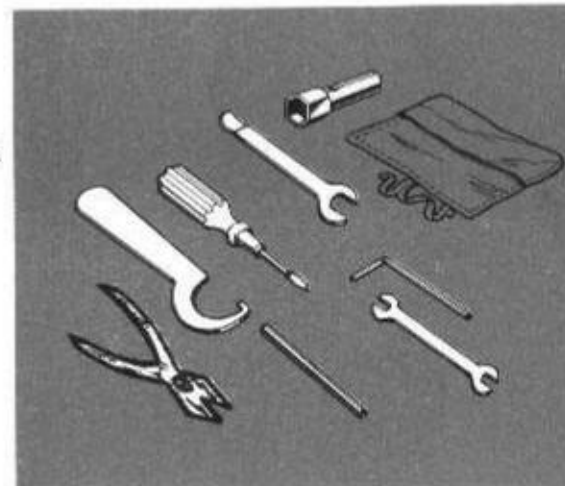
Llave exagonal para interiores 5.

Llave fija 22.

Llave fija 24.

Llave amortiguador TELESCO.

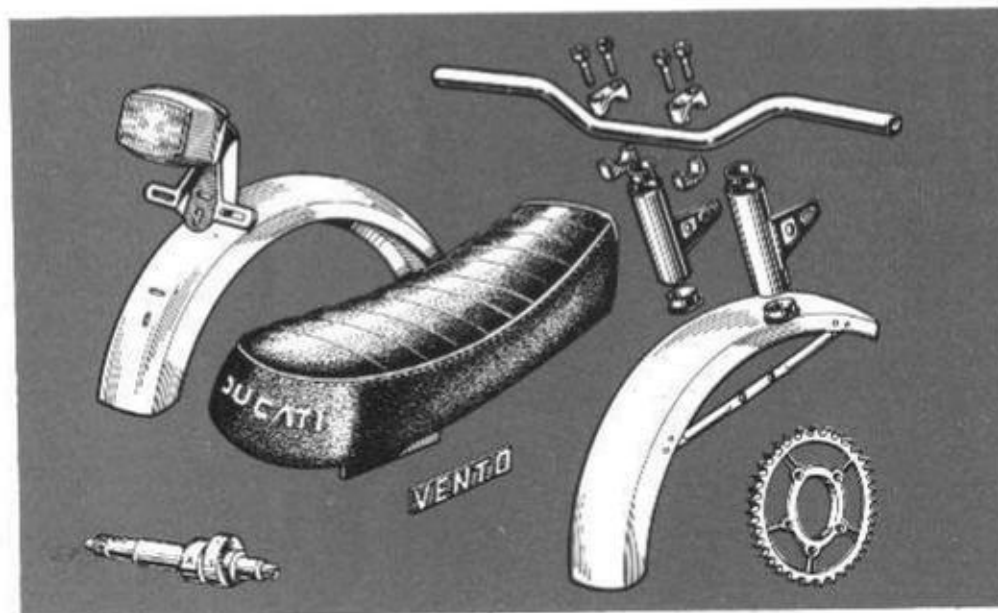
Alicate universal.



## CAMBIO

1.º velocidad hacia arriba; 2.º, 3.º, 4.º y 5.º hacia abajo; punto muerto entre 1.º y 2.º.

# Kit. turismo.



1. Sillín biplaza.
2. Manillar alto.
3. Fijación manillar.
4. Guardabarros delantero.
5. Guardabarros trasero.
6. Piloto porta matricula.
7. Soportes faro.
8. Placa modelo VENTO.
9. Corona Z = 38.
10. Arbol de levas lento.