

Onderhouds- en gebruiksaanwijzingen
Manuel d'utilisation et entretien

DUCATISPORTCLASSIC 
PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

DUCATISPORTCLASSIC



PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

Welkom in de club van de Ducati-liefhebbers, u hebt een bijzonder goede keuze gemaakt. Wij denken dat u deze nieuwe Ducati niet alleen als normaal vervoersmiddel zal gebruiken, maar ook voor lange reizen. Ducati Motor Holding S.p.A. wenst u dan ook veel rijplezier toe. Omdat wij ons altijd inspannen voor een steeds betere service, raadt Ducati Motor Holding S.p.A. u aan deze eenvoudige voorschriften zorgvuldig na te leven, met name de voorschriften voor het inrijden van de motorfiets. Alleen op die manier kunt u zeker altijd van uw Ducati genieten. Voor reparaties en advies contacteert u een van onze erkende servicecentra.

Veel rijplezier!



Opmerkingen

Ducati Motor Holding S.p.A. kan niet aansprakelijk worden gesteld voor eventuele fouten die zijn gemaakt tijdens het samenstellen van deze gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen. Alle informatie in deze handleiding is bijgewerkt tot op de publicatiedatum. Ducati Motor Holding S.p.A. behoudt zich het recht voor alle wijzigingen aan te brengen die de technische evolutie van haar producten noodzakelijk maken.

Gebruik voor de veiligheid, garantie, betrouwbaarheid en de waarde van uw Ducati motorfiets alleen originele onderdelen van Ducati.



Opgelet

Deze handleiding maakt integraal deel uit van de motorfiets en dienen aan de nieuwe bezitter te worden overhandigd als de motor wordt verkocht.

<i>Aanwijzingen van algemene aard</i>	6	<i>De gashendel</i>	22
<i>Garantie</i>	6	<i>De remhendel van de voorrem</i>	22
<i>Symbolen</i>	6	<i>Het pedaal voor de achterrem</i>	23
<i>Nuttige informatie voor veilig reizen</i>	7	<i>De versnellingspedaal</i>	24
<i>Rijden met volle bepakking</i>	8	<i>De stand van de koppelingspedaal en achterrem</i>	25
<i>Identificatiegegevens van de motorfiets</i>	9	 <i>Belangrijkste elementen en mechanismen</i>	27
 <i>Bedieningsorganen</i>	10	<i>Plaats van deze elementen op de motorfiets</i>	27
<i>Plaats van de bedieningsorganen op de motorfiets</i>	10	<i>Dop op de brandstoftank</i>	28
<i>Instrumentenpaneel</i>	11	<i>Zadelslot en helmhouder</i>	29
<i>Functies van de LCD-eenheid</i>	12	<i>Zijstandaard</i>	31
<i>Antidiefstalsysteem</i>	14	<i>Achteruitkijkspiegeltjes</i>	32
<i>Sleutels</i>	14	<i>Stuur schokdemper</i>	33
<i>Codekaart</i>	15	<i>Regelknoppen op de voorvork</i>	34
<i>Het antidiefstalsysteem uitschakelen met de gashendel</i>	16	<i>De achterste schokdemper afstellen</i>	36
<i>De sleutels laten bijmaken</i>	17	 <i>Gebruiksvoorschriften</i>	37
<i>Contactschakelaar en stuurslot</i>	18	<i>Voorzorgen tijdens de inrijperiode</i>	37
<i>Stuurschakelaar links</i>	19	<i>Controleren voor het starten</i>	38
<i>De koppelingshendel</i>	20	<i>De motor aanzetten</i>	39
<i>De stuurschakelaar rechts</i>	21	<i>De motorfiets starten en ermee rijden</i>	41
		<i>Remmen</i>	42
		<i>De motorfiets stilzetten</i>	43
		<i>Parkeren</i>	43
		<i>Brandstof tanken</i>	44
		<i>Bijgeleverde accessoires</i>	45
		 <i>Belangrijkste gebruiks- en</i>	

onderhoudswerkzaamheden 46
Het peil van de remvloeistof en de koppelingsolie
controleren 46
De slijtage van de remblokjes controleren 48
De scharnierpunten smeren 49
De gaskabel afstellen 50
De accu opladen (afb. 45) 51
De transmissieketting spannen 53
De ketting smeren 54
De lampjes vervangen 55
Richtingaanwijzers aan de voorkant 57
Richtingaanwijzers aan de achterkant 58
Nummerplaatverlichting 59
Stoplicht 60
De hoogte van de koplamp afstellen 61
Bandenspanning 62
Het motoroliepeil controleren 64
De bougies reinigen en vervangen 65
De motor reinigen 66
De motor een lange tijd niet gebruiken 67
Belangrijke waarschuwingen 67

Technische kenmerken 68
Afmetingen 68
Gewichten 68
Motor 70
Distributie 70
Prestaties 71
Remmen 71
Transmissie 72

Frame 73
Wielen 73
Bandenspanning 73
Ontstekingskaarsen 73
Voeding 74
Ophangingen 74
Uitlaat 74
Beschikbare kleuren 74
Elektrische uitrustingen 75

Geheugensteuntje voor onderhoudsbeurten 79

Garantie

In uw eigen belang en voor de garantie en betrouwbaarheid van dit product, raden wij nadrukkelijk aan een Ducatidealer te raadplegen voor alle handelingen die bijzondere technische deskundigheid vereisen. Ons uiterst gespecialiseerd personeel beschikt over alle uitrustingen en machines die nodig zijn voor perfect uitgevoerde reparaties en onderhoudsbeurten en gebruikt alleen originele onderdelen van Ducati die altijd passen en garant staan voor een motorfiets die altijd perfect rijdt en lang meegaat.

Bij alle Ducati motorfietsen hoort een Garantieboekje. De garantie is niet geldig voor motorfietsen die worden gebruikt voor wedstrijden. In de geldigheidsperiode van de garantie mag er aan geen enkel component worden geknoeid en mag niets worden gemodificeerd of vervangen door andere, niet originele delen. Overtreding hiervan heeft het onmiddellijk vervallen van de garantierechten tot gevolg.

Symbolen

Ducati Motor Holding S.p.A. verzoekt u vriendelijk deze gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen aandachtig te lezen om vertrouwd te raken met uw motorfiets. Contacteer in geval van twijfel een Dealer of een Erkende Garage. U zult de informatie in deze handleiding goed kunnen gebruiken tijdens uw reizen die Ducati Motor Holding S.p.A. u altijd even rustig en aangenaam toewenst, en u vrijwaart de prestaties van uw motorfiets ermee. In dit boekje staat informatie die van bijzonder belang kan zijn:



Opgelet

Het niet naleven van deze voorschriften kan gevaarlijke situaties veroorzaken met ernstige, tot dodelijke, verwondingen.



Belangrijk

Kans op schade aan de motorfiets en/of onderdelen ervan.



Opmerkingen

Meer informatie over uit te voeren werkzaamheden.

*Bij richtingaanduidingen (**links** en **rechts**) wordt uitgegaan van de rijrichting van de motorfiets.*

Nuttige informatie voor veilig reizen



Opgelet

Eerst lezen voordat u de motorfiets gebruikt.

Vaak zijn ongevallen te wijten aan rijden zonder ervaring. Rijd nooit zonder rijbewijs; om met deze motorfiets te rijden, dient u in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. Leen de motor niet uit aan onervaren bestuurders of mensen die geen geldig rijbewijs hebben.

De bestuurder moet **altijd** adequate kleding en een helm dragen.

Draag geen wijde kleren die in de motor verstrikt kunnen raken of het zicht kunnen belemmeren.

Zet de motor nooit aan in een gesloten ruimte. De uitlaatgassen zijn giftig en kunnen bewusteloosheid of zelfs een snelle dood tot gevolg hebben.

De bestuurder dient zijn voeten tijdens het rijden altijd op de voetsteunen te zetten.

De bestuurder dient **altijd** zijn handen op het stuur te hebben, om zo klaar te staan voor iedere verandering van richting of voor iedere variatie aan het wegdek.

Leef de nationale en plaatselijke wettelijke voorschriften na.

Leef altijd de snelheidsbeperkingen na waar deze zijn aangeduid en rijd in elk geval **nooit** sneller dan de zichtbaarheid, het wegdek en het verkeer toestaan.

Gebruik **altijd** en op tijd de richtingaanwijzers om aan te duiden dat u van richting gaat veranderen, rechtsomkeer maakt of een andere rijbaan kiest.

Zorg ervoor dat u altijd goed zichtbaar bent en rijd niet in de "dode hoek" van de voertuigen die voor u rijden.

Let goed op op kruispunten, als u een privé-ruimte of een parking verlaat of als u de autoweg oprijdt.

Zet de motor **altijd** uit als u tankt en mors geen benzine op de motor of op de uitlaatpijp.

Rook nooit tijdens het tanken.

Tijdens het tanken komen dampen vrij die schadelijk zijn voor de gezondheid. Als brandstofdruppeltjes op uw huid of kleren komen, was deze dan onmiddellijk met water en zeep en trek andere kleren aan.

Haal de sleutel **altijd** uit het contact als u de motor ergens onbewaakt laat staan.

De motor, de uitlaatpijp en de geluidsdempers blijven nog lang heet.



Opgelet

Het hele uitlaat gedeelte kan warm blijven, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatgedeelte dus niet aan met uw lichaam, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren enz.).

Parkeer de motorfiets zo dat niemand ertegen kan stoten en zet hem altijd op de zijstandaard.

Parkeer nooit op een ongelijke of zachte ondergrond, aangezien de motorfiets dan kan omvallen.

Rijden met volle bepakking

Dit motorvoertuig is ontworpen voor het absoluut veilig rijden van lange afstanden met volle bepakking.

Het is zeer belangrijk dat het gewicht goed over de motorfiets verdeeld is om de motorfiets veilig te kunnen manoeuvreren en niet in moeilijkheden te komen bij plotselinge stuurbewegingen of op slecht wegdek.

Inlichtingen omtrent de lading

*Het totale gewicht van het motorvoertuig tijdens het rijden, met bestuurder, passagier, bagage en extra accessoires mag niet meer bedragen dan:
320 kg*

De zwaarste bagage of accessoires dienen zo laag mogelijk en zo veel mogelijk in het midden van het voertuig te worden vastgemaakt.

Maak de bagage stevig vast op de motorfiets; bagage die niet goed is vastgemaakt, kan de motorfiets uit zijn evenwicht brengen.

Maak geen zware of grote voorwerpen vast aan het stuur of het voorste spatbord, omdat dit de motorfiets gevaarlijk uit evenwicht brengt.

Steek geen lading tussen de frameconstructie die verstrikt kan raken in bewegende delen van de motorfiets.

Controleer de bandenspanning die zoveel moet bedragen als is voorgeschreven op pag. 62 en controleer of de banden in goede staat zijn.

Identificatiegegevens van de motorfiets
Elke Ducati-motorfiets heeft twee identificatienummers,
een voor het frame (afb. 2) en een voor de motor (afb. 2).

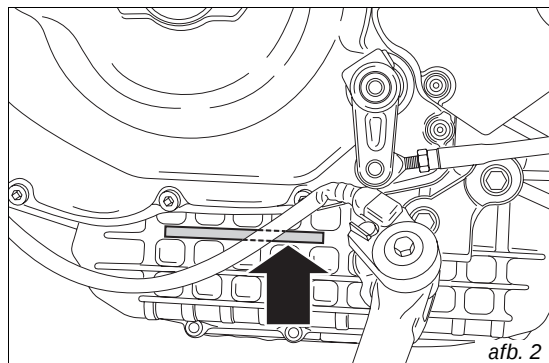
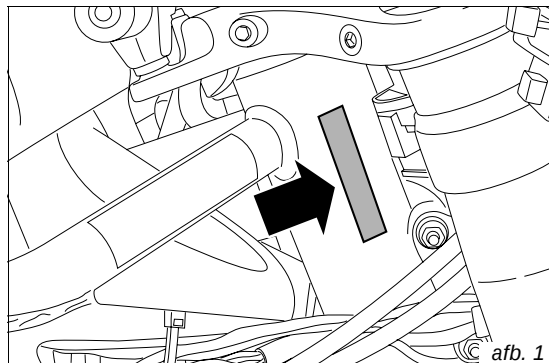
Framenummer

Motornummer



Opmerkingen

Deze nummers identificeren het model en dienen te worden vermeld als men onderdelen bestelt.

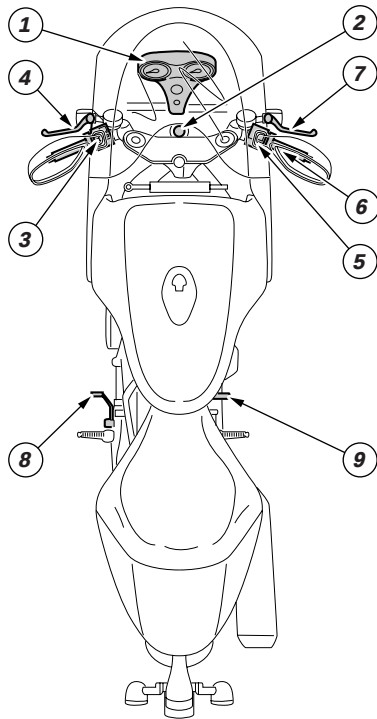




Opgelet
In dit hoofdstuk wordt uitgelegd waar de bedieningsorganen zitten die moeten worden gebruikt om te kunnen rijden met de motorfiets. Lees de beschrijvingen aandachtig voordat u deze bedieningsorganen gebruikt.

Plaats van de bedieningsorganen op de motorfiets (afb. 3)

- 1) Instrumentenpaneel
- 2) De startschakelaar en het stuurslot.
- 3) Stuurschakelaar links
- 4) De koppelingshendel
- 5) De stuurschakelaar rechts
- 6) De gashendel.
- 7) De remhendel van de voorrem
- 8) Het versnellingspedaal
- 9) Het pedaal voor de achterrem



afb. 3

Instrumentenpaneel (afb. 4)

1) **Waarschuingslampje groot licht**  (**blauw**).
Dit gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat het groot licht brandt.

2) **Waarschuingslampje richtingaanwijzers**  (**groen**).

Gaat branden en knippert zodra een van de richtingaanwijzers wordt gebruikt.

3) **Controlelampje brandstofreserve**  (**geel**).

Gaat branden als de reservebrandstof wordt aangesproken en er nog ong. 4 liter brandstof in de tank zit.

4) **Waarschuingslampje vrijloop N (groen)**.

Gaat branden als de versnelling in zijn vrij staat.

5) **Waarschuingslampje motoroliedruk**  (**rood**).

Dit gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat er onvoldoende motoroliedruk is. Het moet even branden als de startschakelaar op ON wordt gezet, maar moet enkele seconden nadat de motor is beginnen te draaien, weer uit gaan.

Soms kan dit lampje even gaan branden als de motor erg heet is geworden, maar het zou uit moeten gaan als het aantal toeren toeneemt.



Belangrijk

Gebruik het voertuig niet als dit waarschuingslampje blijft branden aangezien u de motor kunt beschadigen.

6) **Ambergeel lampje**

Gaat branden en knippert als het voertuig stil staat (antidiefstalsysteem actief) en wordt ook gebruikt om te controleren of het antidiefstalsysteem werkt.



Opmerkingen

Als het antidiefstalsysteem is ingeschakeld, blijft dit lampje 24 uur lang knipperen, waarna het uitgaat maar het antidiefstalsysteem ingeschakeld blijft.

7) **EOBD lampje**  (**ambergeel**).

Als dit gaat branden, betekent dit dat de motor geblokkeerd is. Het gaat na enkele seconden weer uit (meestal na 1.8 - 2 sec.).

8) **Snelheidsmeter (km/u)**.

Geef de rijsnelheid aan.

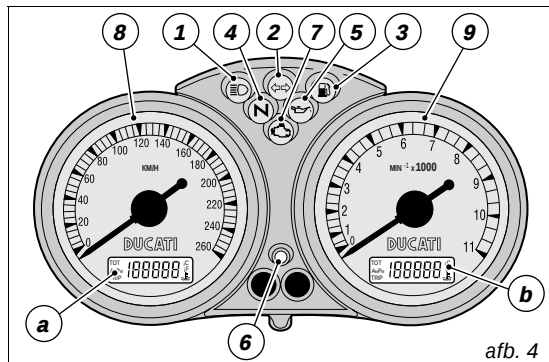
a) **LCD (1):**

- **Kilometerteller (km).**

Geeft het totaal aantal gereden kilometers aan.

- **Dagteller (km).**

Geeft de kilometers aan die zijn gereden vanaf de laatste reset.



afb. 4

9) Toerenteller (min-1).

Duidt het aantal toeren per minuut van de motor aan.

b) LCD (2):

- Klok
- Olietemperatuur

Funcities van de LCD-eenheid

Als het voertuig wordt aangezet (sleutel van **OFF** op **ON**), worden alle instrumenten gecontroleerd (wijzertjes, display, lampjes) (afb. 5 en afb. 6).

Funcities van de LCD-eenheid (1)

Door op de knop (A, afb. 6) te drukken terwijl de sleutel op ON staat, verandert de weergave van de dagteller en de totaalteller.

De dagteller resetten

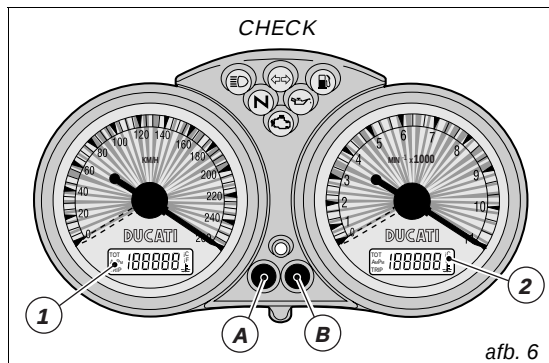
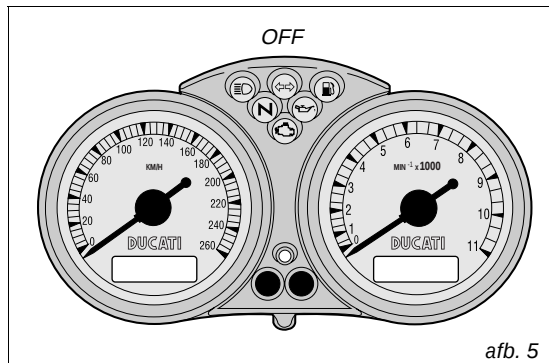
Als de knop (A, afb. 6) langer dan 2 seconden wordt ingedrukt als de **TRIP** functie aan staat (dagteller), wordt de teller op het display (LCD 1) op nul gezet.

Funcities van de LCD-eenheid (2)

Door op de knop (B, afb. 6) te drukken terwijl de sleutel op ON staat, worden de klok en de olietemperatuur weergegeven.

De klok instellen:

Druk de knop (A, afb. 6) gedurende minimaal 2 seconden in. Stel AM/PM in door knop (A, afb. 6) in te drukken. De toets (A, afb. 6) indrukken om het uur te kunnen programmeren.



De toets (A) herhaaldelijk indrukken om de uuraanduiding te wijzigen. Toets (B) indrukken om de minutenaanduiding te kunnen instellen.

Toets (A) indrukken om de minutenaanduiding te wijzigen; als men deze langer dan 5 seconden ingedrukt houdt, tellen de minuten sneller. Toets (B) indrukken om het klokmenu te sluiten.

De olietemperatuur

Als de temperatuur van de olie onder 50 °C/122 °F daalt, verschijnt op het display de lettercombinatie "LO"; als deze hoger dan 170 °C/338 °F wordt, verschijnt de combinatie "HI".

Controlelampje brandstofpeil

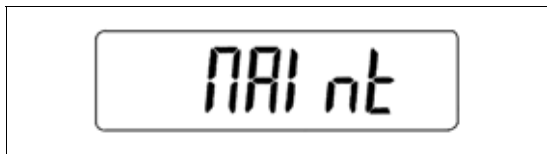
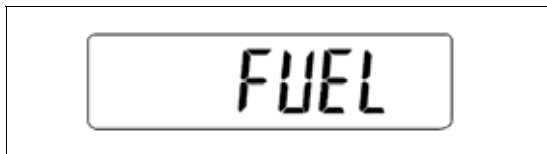
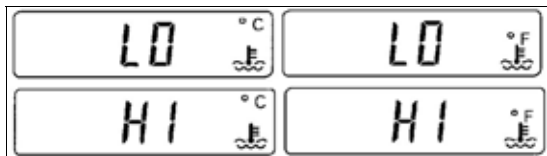
Als het controlelampje van het brandstofpeil gaat branden, verschijnt op het display het woord "FUEL".

Waarschuwing onderhoud

Na de eerste 1000 Km/621 mijl en vervolgens om de 10.000 Km/ 6210 mijl, verschijnt telkens als de sleutel op ON wordt gezet voor meer dan 5 seconden, op het display de vermelding "MAInt", wat betekent dat het tijd is voor een voor de garantie verplichte onderhoudsbeurt.

Achterverlichting

Als men de toets (B, fig. 6) indrukt binnen de 5 seconden nadat men de sleutel op ON heeft gedraaid, wijzigt men, telkens als men deze toets indrukt, de achtergrondverlichting van het instrumentenpaneel.



 **Opgelet** Programmeer alleen parameters als de motorfiets stil staat. Kom op geen enkele manier aan het instrumentenpaneel terwijl u rijdt.

Antidiefstalsysteem

Voor een betere beveiliging tegen diefstal is het voertuig uitgerust met een elektronisch antidiefstalsysteem (IMMOBILIZER) dat de motor blokkeert en dat automatisch wordt ingeschakeld telkens als het instrumentenpaneel wordt uitgezet.

In elke sleutelhandgreep zit hiervoor een elektronisch mechanisme dat het signaal verwerkt dat wordt uitgezonden telkens als het voertuig wordt aangezet door een speciale antenne in de stuurschakelaar. Dit signaal is een "wachtwoord" dat wijzigt telkens als de motor wordt aangezet en dat wordt herkend door de computer om de motor aan te zetten.

Sleutels (afb. 7)

Samen met het voertuig worden de volgende sleutels geleverd:

- 1 sleutel A (ROOD)
- 2 sleutels B (ZWART)



Opgelet

Rond de rode sleutel A zit een rubberen bescherming die belet dat de sleutel in contact kan komen met de andere sleutels. Haal deze bescherming er niet af, tenzij in geval van nood.

De B-sleutels zijn de normaal gebruikte sleutels en dienen om:

- het starten.
- de tankdop open te maken.

- het zadel te sluiten.

De A-sleutel heeft dezelfde functies, maar men kan er andere zwarte sleutels mee wissen en herprogrammeren, indien nodig.



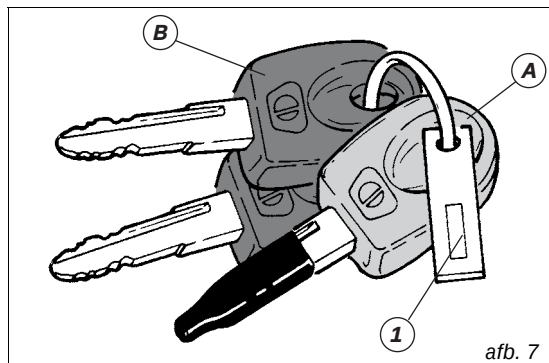
Opmerkingen

Samen met de sleutels wordt ook een plaatje (1) geleverd waarop het identificatienummer van de sleutels staat.



Opgelet

Haal de sleutels en het plaatje (1) uit elkaar en bewaar het plaatje en de A-sleutel op een veilige plaats. Wij raden bovendien aan slechts 1 van de zwarte sleutels te gebruiken om de motorfiets te starten.



afb. 7

Codekaart

Bij de sleutels hoort ook de CODEKAART (afb. 8) waarop de elektronische code staat (A, afb. 9), te gebruiken als de motor blokkeert en dus starten dmv **key-on** niet mogelijk is.

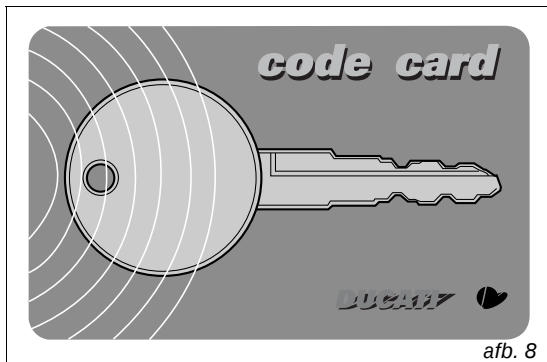


Opgelet

De CODEKAART dient op een veilige plaats te worden bewaard. Wij raden de gebruiker aan altijd de elektronische code die op de CODEKAART bij zich te hebben om de motor te deblokken door middel van de starthendelprocedure.

De volgende procedure biedt de gebruiker daarom de mogelijkheid om, in geval van problemen met het antidiefstalsysteem, de functie "motor blokkeren" uit te schakelen, wat wordt weergegeven doordat het ambergele EOBD-controlelampje (7, afb. 4) gelijktijdig gaat branden.

Dit kan men alleen als men de elektronische code (electronic code) kent die op de codekaart staat.



afb. 8



afb. 9

Het antidiefstalsysteem uitschakelen met de gashendel

- 1) De sleutel op ON zetten en de gashendel helemaal opendraaien en in deze stand houden.
Het EOBD-waarschuwinglampje (7, afb. 4) gaat na 8 seconden uit.
- 2) De gashendel loslaten zodra het EOBD-lampje uitgaat.
- 3) Het EOBD-lampje zal nu opnieuw gaan branden, maar knippert. Toets nu de elektronische deblokkeer-code in, aangegeven op de CODE CARD, die de dealer afgegeven heeft aan de klant bij de aflevering van de motor.
- 4) Tel een aantal knipperlichten van het controlelampje EOBD (7, afb. 4) gelijkwaardig aan het eerste cijfer van de geheime code.
De starthendel 2 seconden lang helemaal opendraaien en dan loslaten. Op deze manier herkent de computer het cijfer, het EOBD-lampje gaat continu branden en blijft 4 seconden lang branden. Herhaal de handelingen totdat alle cijfers zijn ingevoerd. Wanneer men geen gas geeft, klikt het controlelampje EOBD 20 maal, vervolgens blijft het branden en de procedure moet herhaald worden vanaf punt (1).
- 5) Als de starthendel nu wordt losgelaten en de code is correct ingevoerd, zal het EOBD-lampje gaan knipperen om te bevestigen dat de motor niet meer geblokkeerd is. Het lampje gaat na 4 seconden uit.
- 6) Als de code NIET correct is ingevoerd, blijft het EOBD-lampje branden en kan men de procedure herhalen door eerst de sleutel op OFF te zetten en dan alle

stappen vanaf punt (1) zo vaak te herhalen als men wenst.



Opmerkingen

Als de hendel te snel wordt losgelaten, zal het lampje weer gaan branden en dient men de sleutel op OFF te zetten en opnieuw te beginnen vanaf punt (1).

Werking

Telkens als de schakelaarsleutel van ON op OFF wordt gezet, blokkeert het beveiligingssysteem de motor. Op het moment dat de motor wordt gestart, door de sleutel van OFF op ON te zetten:

- 1) zal het lampje (6, afb. 4), op het instrumentenbord kort knipperen als de code wordt herkend; het beveiligingssysteem herkent de code in de sleutel en zet de motorblokkering uit. Door op de START-knop (2, afb. 13) te drukken, start de motor;
- 2) Wanneer het controlelampje (6, afb. 4) of het controlelampje EOBD (7, afb. 4) blijft branden is de code niet herkend. In dit geval is het raadzaam de sleutel eerst op OFF en dan weer op ON te zetten en als de blokkering aan blijft staan, met de andere zwarte sleutel proberen te starten. Als de motor nog niet start, dient men een technische service van DUCATI te contacteren.
- 3) Als het lampje (6, afb. 4) blijft knipperen, betekent dit dat het antidiefstalsysteem een signalering heeft gereset (bijvoorbeeld met de gashendelprocedure). Als de sleutel op OFF en dan weer op ON wordt gezet, moet het lampje van het systeem weer normaal gaan werken (zie punt 1).



Opgelet
Hard stoten kan de elektronische onderdelen in de sleutel beschadigen

Gebruik altijd dezelfde sleutel tijdens de procedure. Als u een andere sleutel gebruikt, kan het zijn dat het systeem de sleutelcode niet herkent.

De sleutels laten bijmaken

Als de klant duplicaten van de sleutels nodig heeft, dient hij zich tot de technische servicecentra van DUCATI te wenden en alle sleutels die hij nog in zijn bezit heeft met zich mee te nemen samen met de CODEKAART.

De technische service van DUCATI programmeert (tot een maximum van sleutels) alle nieuwe en oude sleutels. De technische service van DUCATI kan de klant verzoeken te bewijzen dat hij de rechtmatige eigenaar van het voertuig is.

Sleutelcodes die niet worden overhandigd tijdens de programmeringsprocedure, worden uit het geheugen gewist zodat sleutels die eventueel zoek zijn geraakt, niet meer kunnen worden gebruikt om de motor te starten.



Opmerkingen
Als de motor een andere eigenaar krijgt, dienen aan deze laatste ook alle sleutels en de CODEKAART te worden overhandigd.

Contactschakelaar en stuurslot (afb. 10)

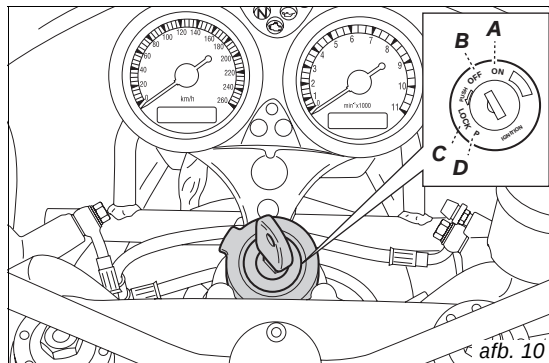
Deze zit voor de brandstoftank en heeft vier standen:

- A) **ON**: stelt de lichten en de motor in werking;
- B) **OFF**: schakelt de werking van de lichten en de motor uit;
- C) **LOCK**: het stuur is vergrendeld;
- D) **P**: parkeerlicht en stuurslot.



Opmerkingen

Om de contactsleutel in deze laatste twee standen te zetten, dient men de sleutel in het contact te duwen en er dan aan te draaien. De sleutel kan uit het contact worden getrokken in de standen (B), (C) en (D).



afb. 10

Stuurschakelaar links (afb. 11)

1) Lichtschakelaar met twee standen:

stand  = dimlicht aan;

stand  = groot licht aan.

2) Schakelaar = richtingaanwijzer met drie standen:

midden = uit;

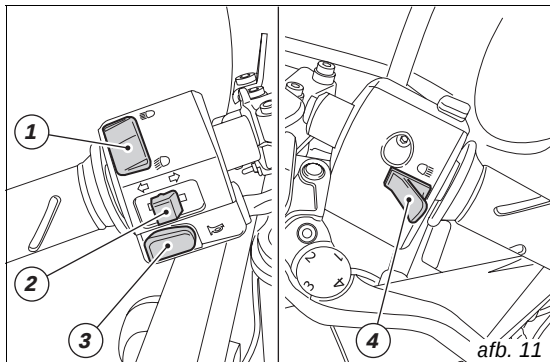
stand  = linksaf;

stand  = rechtsaf.

Om de richtingaanwijzer uit te schakelen, drukt u het hendeltje in zodra deze weer in het midden staat.

3) Schakelaar = claxon.

4) Schakelaar = met groot licht signaal geven.



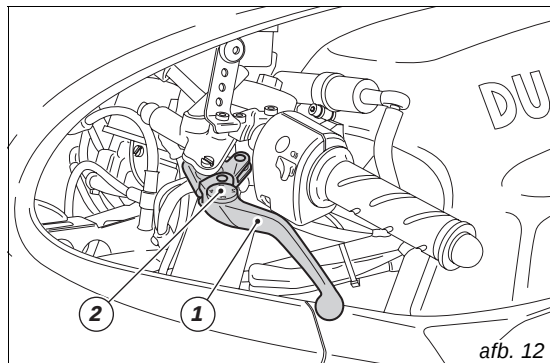
De koppelingshendel (afb. 12)

De hendel (1) voor het intrekken van de koppeling, is uitgerust met een ring (2) voor het afstellen van de afstand tussen de hendel en de knop op het stuur.

Houd hiervoor de hendel (1) helemaal vooruit en draai de knop (2) in een van de vier voorzien standen, waarbij u er rekening mee houdt dat:

de eerste stand n° 1 overeenstemt met de grootste afstand tussen de hendel en de knop, terwijl stand 4 overeenstemt met de kleinste afstand.

Als de koppelingshendel wordt ingetrokken (1) wordt de transmissie van de motor naar de koppeling en dus naar het aandrijf wiel, onderbroken. Het gebruik van deze handel is zeer belangrijk tijdens alle rijfasen, vooral bij het starten.



Opgelet

De rem- en koppelingshendels dienen te worden afgesteld terwijl de motorfiets uit en stil staat.



Belangrijk

Als u de koppeling op een correcte manier gebruikt, gaat de motor langer mee en voorkomt u beschadigingen aan de transmissiedelen.



Opmerkingen

De motor kan gestart worden als hij zijn vrij en op de standaard staat, of als de motor in zijn versnelling staat door de koppelingshendel aangetrokken te houden (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).

De stuurschakelaar rechts (afb. 13)

1) Noodstop-schakelaar (**MOTORSTOP**), met twee standen:

stand  (**RUN**) = rijden;

stand  (**OFF**) = uitschakelen van de motor.



Opgelet

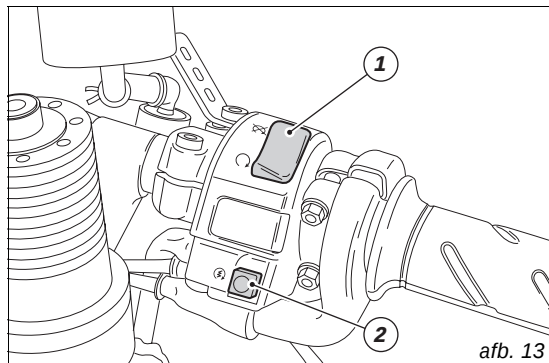
Deze schakelaar dient vooral om de motor snel uit te zetten in noodgevallen. Als de motor uit staat, zet men deze schakelaar  weer in de ruststand om het voertuig weer aan te kunnen zetten.



Belangrijk

Als u na het rijden met brandende lichten, de motor uitzet met de noodstop-schakelaar (1) en de contactsleutel op ON laat staan, kan de accu leeg raken omdat het licht blijft branden.

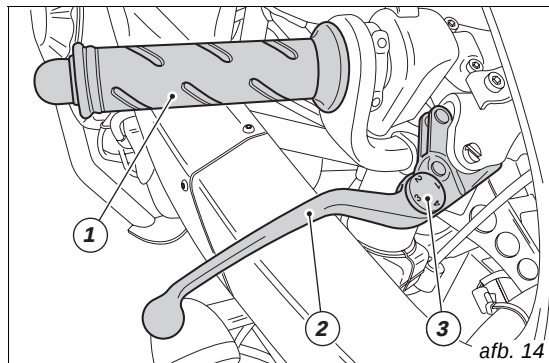
2) Knop  = motor starten.



afb. 13

De gashendel (afb. 14)

Met de draaibare gashendel (1), aan de rechterkant van het stuur, opent men de gaskleppen. Als de hendel wordt losgelaten, keren deze automatisch terug in de oorspronkelijke minimumstand.



De remhendel van de voorrem (afb. 14)

Als men de hendel (2) in de richting van de gashendel trekt, remt men met de voorrem. Lichtjes trekken is voldoende omdat dit mechanisme hydraulisch werkt.

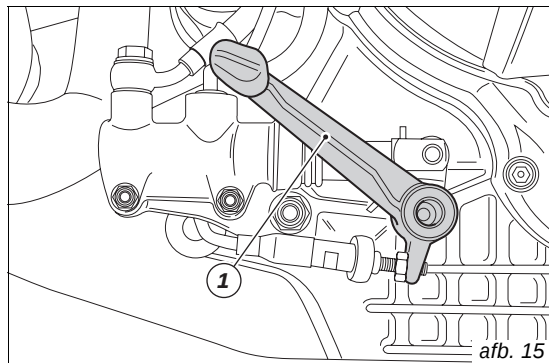
De remhendel is uitgerust met een knop (3) waarmee men de afstand tussen de hendel zelf en de draaiknop op het stuur kan afstellen.



Opgelet

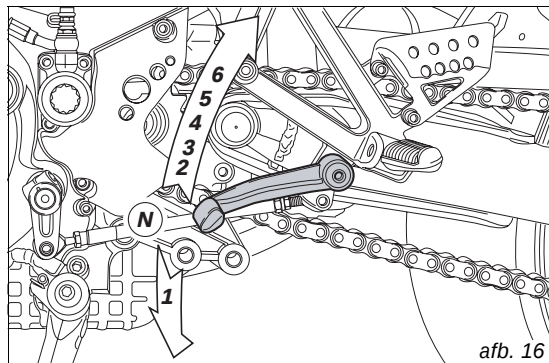
Lees voordat u deze bedieningsorganen gebruikt, de instructies op pag. 41.

Het pedaal voor de achterrem (afb. 15)
Om met de achterrem te remmen, drukt men het pedaal
(1) met de voet in.
Dit remsysteem is hydraulisch.



De versnellingspedaal (afb. 16)

De ruststand van het versnellingspedaal is in het midden (**N**). Hij keert automatisch terug in twee bewegingen: naar beneden = het pedaal indrukken voor de 1e versnelling en om terug te schakelen. Het waarschuwingsslampje **N** op het instrumentenpaneel gaat uit; naar boven = het pedaal naar boven trekken voor de 2e versnelling, de 3^e, 4^e, 5^e en 6^e. Elke verplaatsing van het pedaal staat voor maar een verandering van versnelling.



*De stand van de koppelingspedaal en achterrem
De stand van de versnellingshendel en de
achterrembediening kan aan de behoeften van elke
bestuurder worden aangepast.*

*De stand van de versnellingspedaal op de volgende manier
wijzigen:*

*de stang (1) vasthouden en de contra moeren (2) en (3)
losdraaien.*

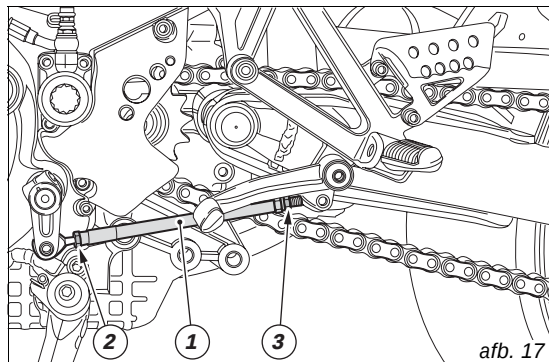


Opmerkingen

De moer (2) heeft linkse schroefdraad.

*Draai stang (1) door middel van een open steeksleutel op
de zeshoekige kant totdat het pedaal op de gewenste
positie staat.*

Beide contra moeren vastdraaien tegen de stang.



De stand van de achterremhendel op de volgende manier wijzigen:

De contraarmoer (4) losdraaien.

Aan de regelschroef (5) van het pedaal draaien totdat deze in de gewenste stand staat.

De contraarmoer (4) vastdraaien.

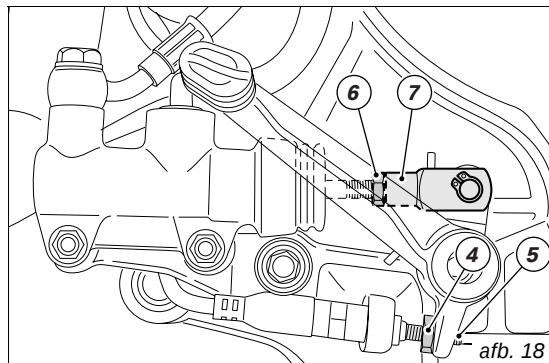
Met de hand controleren of er een speling van ongeveer $1,5 \div 2$ mm op de pedaal zit voordat u ermee remt.

Als de speling niet correct is, past u de lengte van het pompstangetje op de volgende manier aan:

De contraarmoer (6) op het pompstangetje losdraaien.

Het stangetje op het gaffeltje (7) vastdraaien voor meer speling en losdraaien voor minder speling.

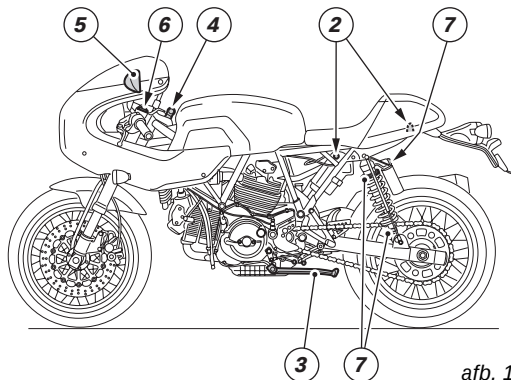
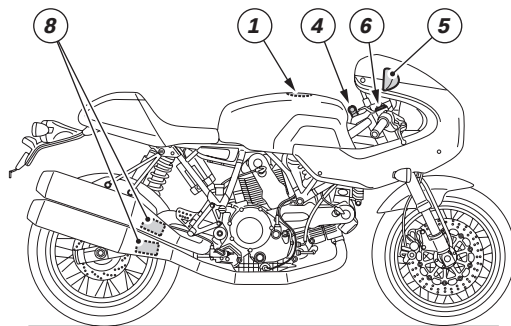
De contraarmoer (6) vastdraaien en de speling opnieuw controleren.



BELANGRIJKSTE ELEMENTEN EN MECHANISMEN

*Plaats van deze elementen op de motorfiets
(afb. 19)*

- 1) Dop op benzinetank
- 2) Zadelslot en helmhouder
- 3) De zijstandaard
- 4) Stuur schokdemper
- 5) Achteruitkijkspiegeltjes
- 6) Regelknoppen voor de voorvork.
- 7) Regelknoppen voor achterste schokdemper.
- 8) Katalysator (behalve de uitvoering USA).



afb. 19

Dop op de brandstoftank (afb. 20, afb. 21)

Openen

Het dekseltje (1) openmaken en de sleutel in het slot steken. De sleutel 1/4 slag naar rechts draaien om het slot te openen.

De dop optillen.

De dop sluiten

De dop sluiten met de sleutel en deze er goed induwen. De sleutel naar links draaien totdat het slot weer in zijn oorspronkelijke stand staat en de sleutel eruit halen. Het dekseltje (1) op het slot sluiten.



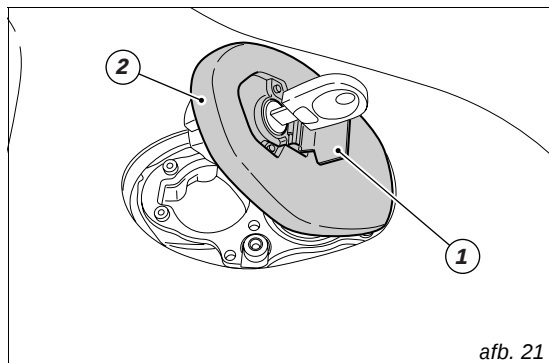
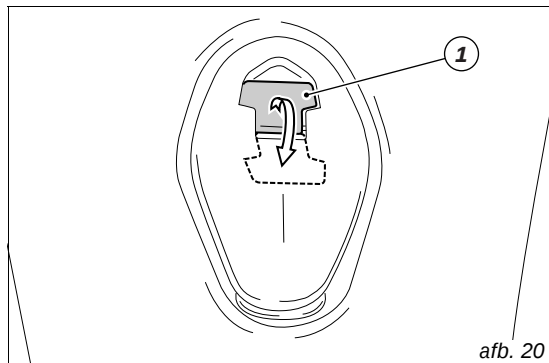
Opmerkingen

De dop kan alleen worden gesloten als de sleutel erin zit.



Opgelet

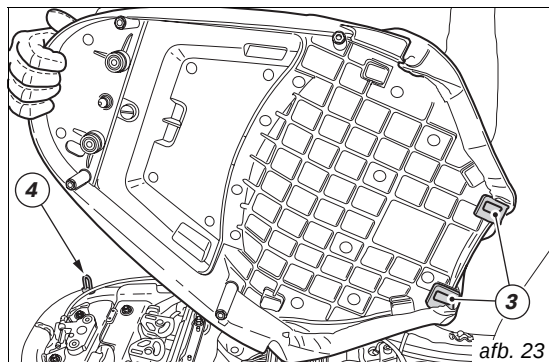
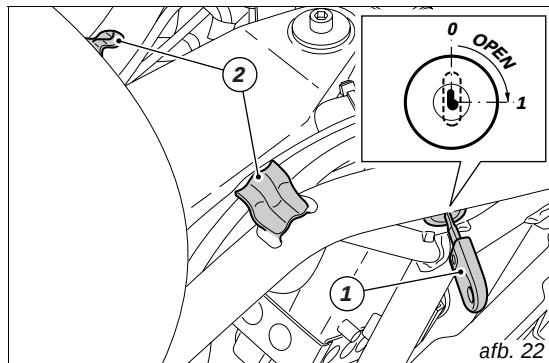
Telkens als men getankt heeft (zie pag. 44) dient men te controleren of de dop perfect op zijn plaats zit en gesloten is.



Zadelslot en helmhouder

Openen (afb. 22)

De sleutel in het slot (1) steken en naar rechts draaien om de achterkant van het zadel los te maken en op te tillen. Door de sluitpinnen (3) van het zadel van de haken (2) op het chassis eruit te trekken, haal het zadel eruit door het naar achteren te trekken.



Aan de achterkant van het chassis, onder het zadel, vindt u de haak (4, afb. 23 - afb. 24) voor de helm voor de bestuurder. Steek het uiteinde van het riempje van de helm in de haak, laat de helm naar onder hangen en monteer het zadel weer om de helm vast te steken.

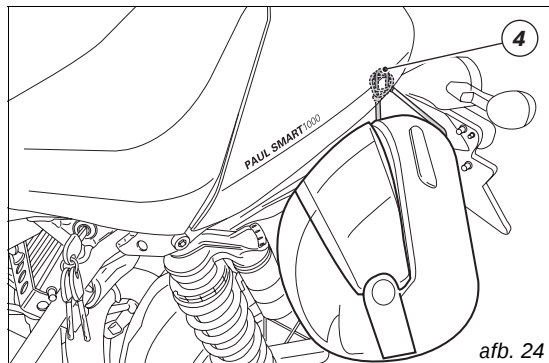


Opgelet

Dit mechanisme dient om de helm te beveiligen als men de motor ergens parkeert. Laat de helm niet op deze manier vastgemaakt op de motorfiets zitten tijdens het rijden; de helm kan uw bewegingen tijdens het rijden belemmeren en u kunt de controle over het voertuig verliezen.

De dop sluiten

Controleer of alle elementen op hun plaats zitten en goed zijn vastgemaakt in de ruimte onder het zadel. Zet de sluitpinnen (3, afb. 23) van het zadel in de haken (2, afb. 22) van het chassis, dus duw op het achterste uiteinde van het zadel tot u de klik van de grendel van het slot hoort. Wees er zeker van dat het zadel goed vastzit aan het chassis en haal de sleutel uit het slot (1, afb. 22).



Zijstandaard (afb. 25)



Belangrijk

Voordat u de zijstandaard gebruikt, controleert u of het oppervlak waarop u hem wenst te zetten stevig en vlak genoeg is.

Op zachte grond, kiezelsteen, door de zon verhit asfalt enz. kan de geparkeerde motor omvallen.

Als u op een helling parkeert, zet u het achterwiel altijd in de richting van de helling die naar beneden gaat.

Om de zijstandaard open te klappen, drukt u met uw voet (terwijl u beide handen op het stuur van de motorfiets houdt) tegen de standaard (1) en duwt u deze helemaal uit. Laat de motorfiets naar links overhellen om de standaard op de grond te zetten.



Opgelet

Niet op de motor blijven zitten als deze op de zijstandaard geparkeerd is.

Om de zijstandaard in de ruststand in te "klappen" (horizontaal) zet men de motorfiets recht en duwt men tegelijkertijd de standaard met de voet naar boven (1).



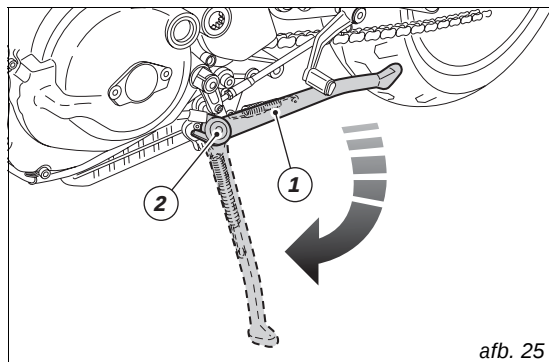
Opmerkingen

Wij raden aan regelmatig te controleren of het systeem waarmee de standaard in zijn ruststand blijft zitten (twee in elkaar gedraaide trekveren) en de veiligheidssensor (2) goed functioneren.



Opmerkingen

De motor kan gestart worden als hij zijn vrij en op de standaard staat, of als de motor in zijn versnelling staat door de koppelingshendel aangetrokken te houden (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



Achteruitkijkspiegeltjes (afb. 26)

De achteruitkijkspiegeltjes van deze motorfiets bestaan uit twee delen die met een speciale veer aan de binnenkant samen worden gehouden zodat de spiegel op de koepel kan draaien als er tegen wordt gestoten. Als er tegen wordt gestoten, zorgt de veer ervoor dat de spiegel gewoon terugklapt.



Opmerkingen

De achteruitkijkspiegels moeten nooit verbogen worden: de binnenveer dient alleen voor de veiligheid.



Belangrijk

Indien een van de onderdelen voor reparatie of vervanging van de spiegel moet worden losgemaakt, dient u zich te wenden tot een dealer of een erkende garage.



Opgelet

Rijd nooit zonder achteruitkijkspiegeltjes: geen zicht hebben op wat er achter u gebeurt kan zware ongevallen veroorzaken.

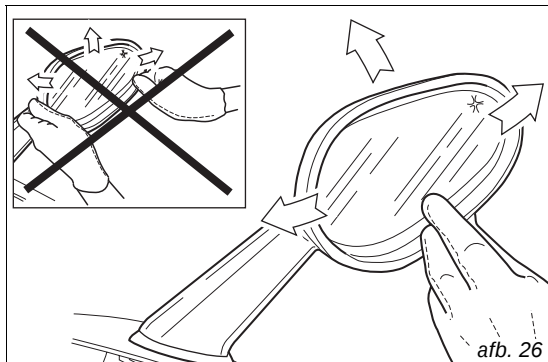
U kunt het regelen door het spiegeltje tot het uiteinde in de gewenste richting te duwen.

Om de spiegel in de definitieve positie te blokkeren, draait u de schroef aan in het onderste gedeelte van de steun.



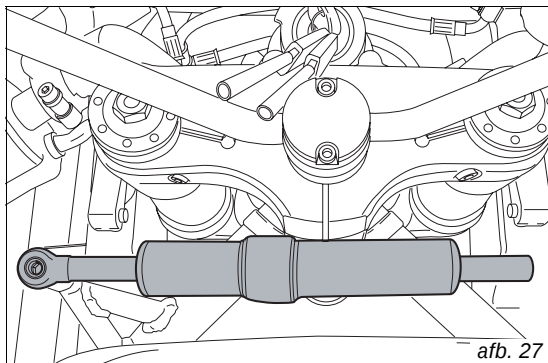
Opgelet

Reguleer het nooit door aan de binnenkant van het spiegeltje te duwen, het kan hierdoor stuk gaan.



Stuur schokdemper (afb. 27)

Het is gepositioneerd voor de tank en het is aan het chassis en aan het hoofd van het stuur vastgemaakt. Het zorgt ervoor dat het stuur preciezer en stabiel wordt om zo de bestuurbaarheid van het motorvoertuig in iedere conditie te verbeteren.



Regelknoppen op de voorvork (afb. 28, afb. 29)
De vork van de motorfiets S is zowel afstelbaar in de uitgetrokken fase (retour) als in de precarico della molla.

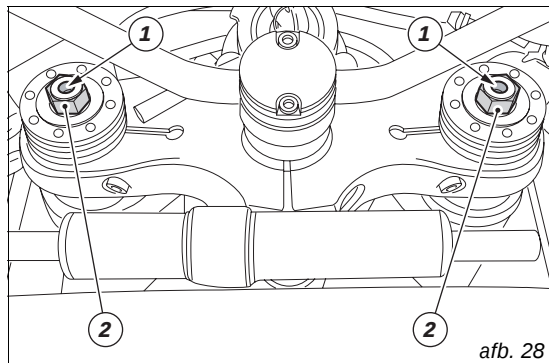
Dit doet men met de regelschroefknoppen op de buitenkant:

- 1) Om de hydraulische rem in de uitgetrokken fase te wijzigen (afb. 28);
- 2) om de voorspanning van de binnenste veren te wijzigen (afb. 28);
- 3) om de samengedrukte hydraulische rem te wijzigen (afb. 29).

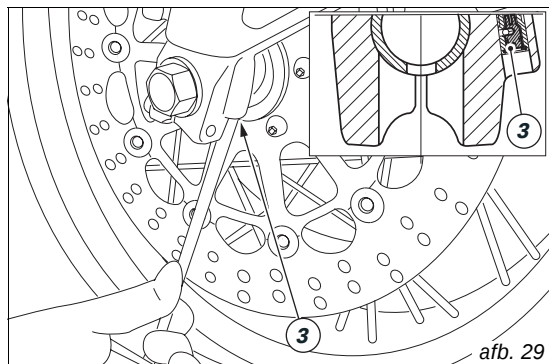
Positioneer het motorvoertuig stabiel op de zijstandaard. Draai met een inbussleutel van 3 mm aan de afstelknop (1), op het uiteinde van elke vorktelescoop, om de hydraulische uitbeweging bij te stellen.

Draai met een inbussleutel van 3 mm aan de regelknop (3), aan de achterkant van het wielsupport, om de hydraulische rem te wijzigen in compressie.

Als u aan de regelknoppen (1 en 3) draait, voelt u deze klikken. Elke klik stemt overeen met een schokdempingstand. Als u aan de regelknop draait totdat u deze blokkeert, krijgt u de positie "0", die overeenkomt met de maximale demping. Startend uit deze positie, tegen de klok in draaiend, kunt u de verschillende klikken tellen die overeenkomen met de posities "1", "2", enz, of de hoekrotatie van de regelknop.



afb. 28



afb. 29

De STANDAARD standen zijn de volgende:

induwen: 9 klikken;

uitzetting: 8 klikken.

Voorspanning veer: 10 mm.

Regulatie range

induwen: 24 klikken

uittrekken: 24 klikken.

Voorspanning veer: 15 mm.

*Om de veervoorspanning in elke telescoop te wijzigen,
draait u aan de zeshoekschroef (2) met een
zeshoeksleutel van 22 mm.*



Belangrijk

**Zet de stelschroeven op beide telescopen op
dezelfde stand.**

De achterste schokdemper afstellen (afb. 30)

De achterste schokdemper is uitgerust met regelknoppen aan de buitenkant, om de gewichtsverdeling van de motorfiets aan te passen aan de lading.

De regelknop (1), die overeenkomt met de onderste bevestiging van de schokdemper aan de achtersvork, stelt de hydraulische rem af in de uitgetrokken fase (retour).

De regelknop (2,) op het expansievat van de schokdemper stelt de hydraulische rem af tijdens de compressie.

Door de regelknoppen (1 en 2) naar rechts te draaien, verhoogt men de remkracht H; naar links vermindert men de remkracht S.

De STANDAARD ijking van de volledig gesloten positie (kloksgewijs)

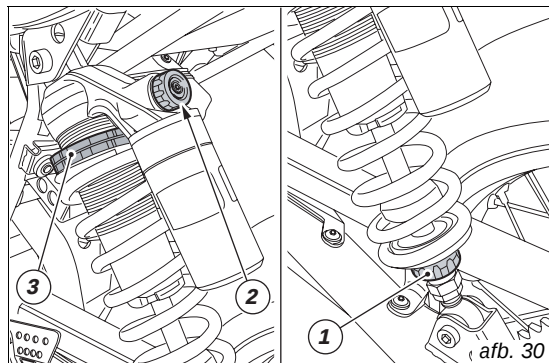
- Draai de regelknop (1) 12 klikken los.
- Draai de regelknop (2) 12 klikken los.

Voorspanning veer: 18,5 mm.

Met de twee ringen (3), aan de bovenzijde van de schokdemper, wordt de voorspanning van de buitenste veer afgesteld.

Om de voorspanning van de veer te wijzigen, draait u eerst aan de bovenste ring. **Vervolgens draait u de onderste ring losser of vaster voor een grotere of kleinere voorspanning.**

De STANDAARD lengte van de voorgespannen veer op de schokdemper is: 211,5 mm.



Opgelet

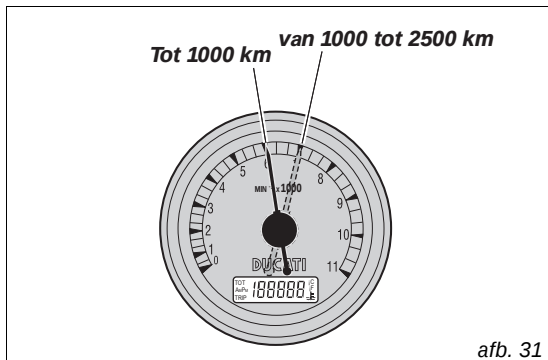
In de schokdemper zit gas onder hoge druk dat ernstige schade kan veroorzaken als onervaren personen deze demonteren.

Voorzorgen tijdens de inrijperiode

Maximale snelheid (afb. 31)

Snelheid tijdens het inrijden en het normale rijden:

- 1) Tot 1000 km;
- 2) van 1000 tot 2500 km.



afb. 31

Tot 1000 km

Tijdens de eerste 1000 km dient men de kilometerteller in het oog te houden: dit zijn de snelheden die absoluut niet mogen worden overschreden:

$5.500 \div 6.000 \text{ min}^{-1}$.

Tijdens de eerste inrij-uren van de motor, is het aangeraden de lading en het toerental voortdurend te wijzigen, binnen de voorgeschreven limieten.

Bijzonder goed hiervoor geschikt zijn wegen met veel bochten en hellingen waarop de motor, de remmen en de ophangingen goed kunnen inlopen.

Voorzichtigheid is geboden tijdens de eerste 100 Km, met name tijdens het remmen: niet bruusk en lang remmen om het wrijvingsmateriaal op de remblokken de kans te geven gelijkmatig af te slijten.

Om alle mechanische onderdelen tegelijkertijd de kans te geven hun bewegingen op elkaar af te stemmen en de duurzame werking van de belangrijkste motoronderdelen niet in gevaar te brengen, raden wij u aan niet abrupt te versnellen en de motor niet te lang op het hoogste toerental te laten draaien, vooral niet op hellingen. Wij raden bovendien aan de ketting vaak te controleren en indien nodig te smeren.

Van 1000 tot 2500 Km

Men kan de prestaties van de motor nu gaan opdrijven maar nooit meer dan 7.000 min^{-1} .

**Belangrijk**

Tijdens de inrijperiode dient men het onderhoudsprogramma strikt na te leven en de garantiecontroles die in het boekje staan te laten uitvoeren. Het niet naleven van deze voorschriften ontheft Ducati Motor Holding S.p.A. van elke vorm van aansprakelijkheid voor eventuele schade aan de motor en de levensduur ervan.

De motor gaat langer mee als u dit voorschrift naleeft en de noodzaak tot reviseren en afstellen vermindert.

Controleren voor het starten**Opgelet**

Als u de motor niet inspecteert voordat u vertrekt, kunt u deze ernstige schade berokkenen en loopt u het risico zowel de bestuurder als de passagier ernstig te verwonden.

Voordat u begint te rijden, dient u de volgende punten te controleren:

De brandstof in de brandstoftank

Controleren hoeveel brandstof er in de tank zit. Eventueel bijtanken (pag. 44).

Controleren hoeveel olie er in de motor zit

Het olieniveau kan gecontroleerd worden via het controleruitje. Eventueel bijvullen (pag. 64).

Rem- en koppelingsvloeistof

Controleer hoeveel vloeistof er in elk reservoir zit.

Staat van de banden

De spanning en de slijtage van de banden controleren (pag. 62).

De bedieningsorganen

Controleren of de hendels en pedalen van de remmen, de koppeling, gas en versnelling correct werken.

Lampen en waarschuwingsignalen

Controleer of de lampen, de richtingaanwijzers en de claxon goed werken. Als de lampen stuk zijn, dient u deze te vervangen (pag. 55).

Sloten

Controleer of de dop op de benzinetank goed sluit en het slot van het zadel goed werkt.

Standaard

Controleer of de zijstandaard goed opent en sluit en op de goede plaats zit (pag. 31).

**Opgelet**

In geval van onregelmatigheden stelt u het vertrek uit en contacteert u een erkende Ducati dealer.

De motor aanzetten



Opgelet

Zorg ervoor dat u de bedieningsorganen kent die u nodig hebt tijdens het rijden (pag. 10).

- 1) De startschakelaar op **ON** zetten (afb. 32). Controleer of het groene lampje **N** en het rode  lampje op het instrumentenbord branden.



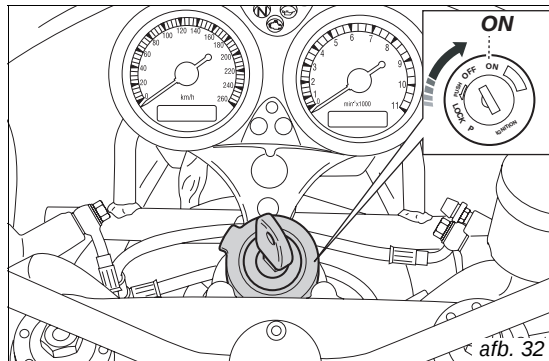
Belangrijk

Het oliedruklampje moet enkele seconden nadat de motor is aangeslagen, weer uit gaan (pag. 11).



Opmerkingen

De motor kan gestart worden als hij zijn vrij en op de standaard staat, of als de motor in zijn versnelling staat door de koppelingshendel aangetrokken te houden (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



- 2) De stopschakelaar (1, afb. 33) moet op  (RUN) staan; nu de startknop indrukken (2, afb. 33).

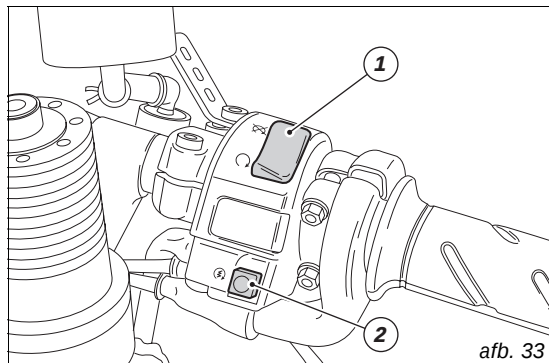
Dit model is uitgerust met een "startstelselbekrachtiging". Dit systeem bedient u door de knop (2) in te drukken en meteen weer los te laten. Als de knop (2) wordt ingedrukt, start de motor automatisch en wordt de starttijd aangepast aan de temperatuur van de motor.

Als de motor is aangeslagen belet dit systeem het starten van de startmotor. Als de motor niet start, dient men minstens 2 seconden te wachten voordat men de startknop (2) opnieuw gebruikt.

Het voertuig moet spontaan starten, zonder gas te geven.

Belangrijk

De motor niet op een hoog toerental brengen als deze koud is. Wachten tot de olie warm is en alle punten heeft gesmeerd die dit nodig hebben.



De motorfiets starten en ermee rijden

- 1) *De koppeling met de koppelingshendel uit zetten.*
- 2) *Met de punt van uw voet en een besliste beweging de versnellingshendel induwen om deze in eerste versnelling te zetten.*
- 3) *Gas geven met de gashendel, tegelijkertijd langzaam de koppelingshendel loslaten; de motor begint te rijden.*
- 4) *De versnellingshendel helemaal loslaten en gas geven.*
- 5) *Om over te schakelen naar een volgende versnelling, de gashendel helemaal sluiten voor een lager toerental, de koppeling uit zetten, de versnellingshendel naar boven duwen en de koppelingshendel loslaten. Op de volgende manier schakelt u terug naar een lagere versnelling: de gashendel loslaten, koppelingshendel intrekken, even gas geven om alle tandwielen te synchroniseren, terugschakelen en de koppelingshendel loslaten. De hendels dienen snel en op intelligente wijze te worden bediend: op een helling, wanneer de motor snelheid mindert, dient u onmiddellijk naar een lagere versnelling terug te schakelen. Doet u dit niet, dan zet u het hele voertuig (en niet alleen de motor) onder druk.*



Belangrijk

Niet bruusk gas geven: u kunt er de motor mee "verzuipen" of de transmissieorganen mee forceren. Laat de koppeling niet in zijn vrij staan tijdens het rijden: dit kan tot oververhitting en dus een abnormale slijtage van alle schijven leiden.

Remmen

Op tijd vertragen, terugschakelen om met de motor te remmen en vervolgens remmen met beide remmen. Voordat de motor stilstaat, de koppeling in zijn vrij zetten om te voorkomen dat de motor plotseling uitvalt.



Opgelet

Als u maar 1 rem gebruikt om te remmen, remt u niet goed.

Rem niet te bruusk en niet te hard; u kunt er de wielen mee vast laten lopen waardoor u de controle over de motorfiets verliest.

Als het regent of als u op een glad wegdek rijdt, is het remverhogen aanzienlijk minder. Rem in deze gevallen zachtjes en voorzichtig. Door plotselinge bewegingen kunt u de controle over het voertuig verliezen.

Op lange en steile dalingen is het beter de motorrem te gebruiken, terug te schakelen en de remmen afwisselend en kort te gebruiken: door voortdurend remmen wordt het wrijvingsmateriaal oververhit en het remvermogen drastisch verminderd.

Een lagere bandenspanning dan de voorgeschreven spanning, vermindert ook het remvermogen, maakt het rijden minder precies en de motorfiets gaat in de bochten minder goed liggen.

De motorfiets stilzetten

Vertragen, terugschakelen en de gashendel loslaten. Naar de eerste versnelling terugschakelen en dan in de neutrale stand zetten. Remmen en stoppen. De motor uitzetten door de sleutel op **OFF** te zetten (pag. 18).



Belangrijk

De sleutel niet op **ON** laten staan terwijl de motor uit staat om schade aan de elektrische componenten te voorkomen.

Parkeren

De stilstaande motor op de zijstandaard zetten (zie pag. 31).

Het stuur helemaal naar links draaien en de sleutel op **LOCK** zetten om diefstal te voorkomen.

Als je in een garage of in een andere ruimte parkeert, controleer dan dat deze goed verlucht is en dat de motor niet te dicht bij warmtebronnen staat.

In geval van nood laat u de standlichten branden door de sleutel in de stand **P** te zetten.



Belangrijk

Laat de sleutel niet te lang in deze stand **P** staan omdat de accu leeg kan raken. Laat de sleutel nooit in een onbewaakt voertuig zitten.



Opgelet

Het hele uitlaat gedeelte kan warm blijven, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatgedeelte dus niet aan met uw lichaam, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren enz.).



Opgelet

Sloten of vergrendelingsystemen die beletten dat de motor kan worden verplaatst (bijv. schijfremsloten, kettingtandwielsloten enz...) zijn bijzonder gevaarlijk en kunnen de motor, de bestuurder en de passagier in gevaar brengen.

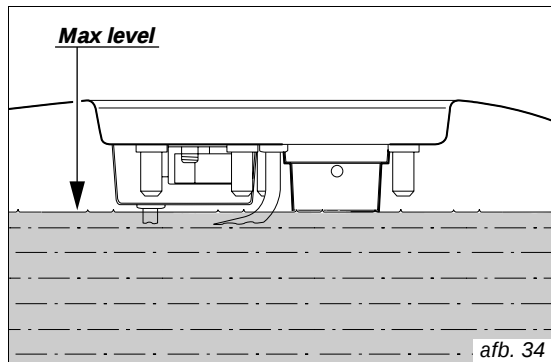
Brandstof tanken

Niet te veel brandstof in de tank doen. Het brandstofniveau moet onder het vulgat in het putje van de dop blijven (afb. 34).

**Opgelet**

Gebruik loodvrije brandstof met een octaangetal van 95.

Er mag geen benzine in de vulpijp onder de dop blijven zitten.



Bijgeleverde accessoires (afb. 35)

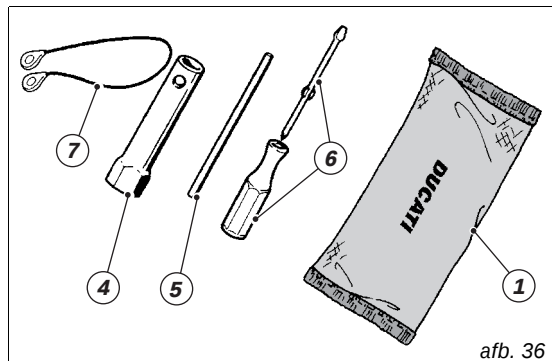
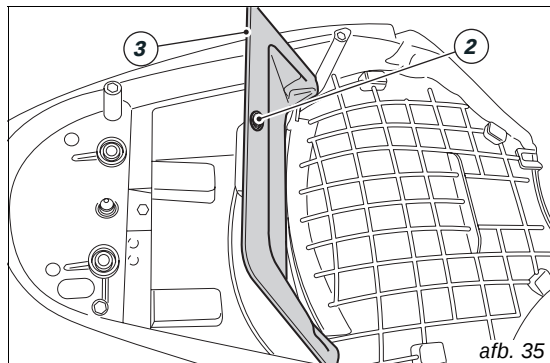
In de ruimte onder het zadel zit een zak (1) met:
de gebruiks- en onderhoudsaanwijzingen;
een helmhouder;
een gereedschapssetje voor normale controle- en
onderhoudsverrichtingen.

Om toegang te krijgen tot de opbergruimte moet het zadel
worden verwijderd door aan het slot te werken (zie pag.
29), haal de schroef los (2) en haal het deksel eraf (3).

In de gereedschapset (afb. 36)

zitten:

- een bougiesleutel (4);
- een pen voor de bougiesleutel (5);
- een dubbele schroevendraaier (6);
- een helmhouder (kabeltje) (7).



BELANGRIJKSTE GEBRUIKS- EN ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN

Het peil van de remvloeistof en de koppelingsolie controleren

De vloeistof of olie mag niet onder de MIN-streepjes op beide reservoirs komen (afb. 37, afb. 38, afb. 39).

Als er te weinig vloeistof in zit, kan er lucht in de leidingen komen en werkt het systeem op de duur niet meer.

Laat de vloeistof of olie bijvullen of vervangen op de in de onderhoudstabel in het garantieboekje voorgeschreven tijdstippen door een Dealer of een Erkende Garage.



Belangrijk

Om de 4 jaar is het raadzaam de leidingen te laten vervangen.

Remleiding

Als er speling op het rempedaal of remhendel zit ook al zijn de remblokken in goede staat, dient u contact op te nemen met een erkende Ducati dealer om het remsysteem te laten controleren en eventueel het mechanisme te laten ontluchten.



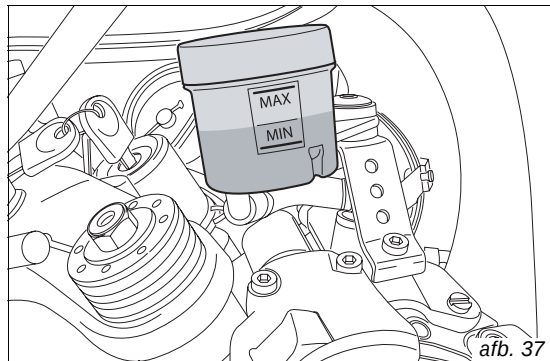
Opgelet

De vloeistof voor de remmen en de koppeling is schadelijk voor plastic en gelakte delen, zorg dus dat hier geen vloeistof op valt.

Hydraulische vloeistof is bijtend en kan schade en verwondingen veroorzaken.

Meng geen verschillende kwaliteiten met elkaar.

Controleer of alle pakkingen in goede staat zijn.



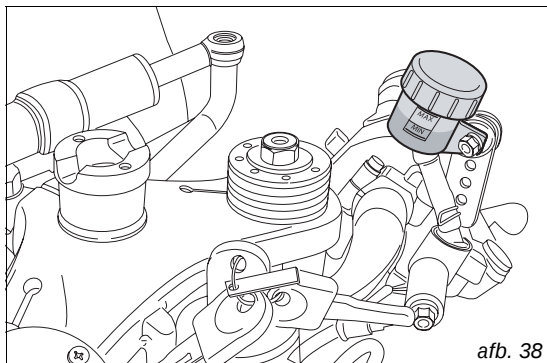
De koppeling

Als er te veel speling op de koppelingshendel zit en de motor schokt of uitvalt bij het schakelen, betekent dit dat er lucht in de leiding van de koppeling zit. Contacteer een erkende Ducati dealer om de leiding te laten controleren en/of te laten ontluchten.

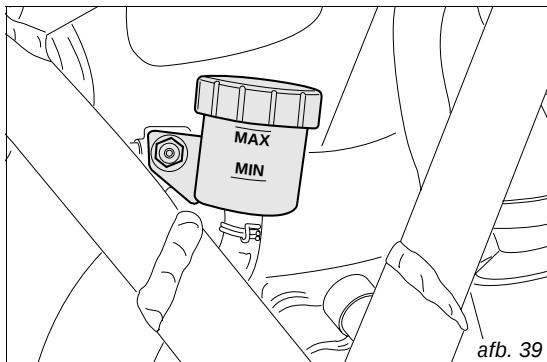


Opgelet

Naarmate de koppelingschijven slijten, staat het peil van de koppelingsolie hoger: giet er dus nooit meer in dan de voorgeschreven hoeveelheid (3 mm boven het minimum).



afb. 38



afb. 39

De slijtage van de remblokjes controleren (afb. 40)

Voorrem

Om de remblokjes te kunnen controleren zonder de klauw te demonteren, zitten op alle blokjes slijtagegroeven. Op een goed blokje moeten de groeven goed zichtbaar zijn.

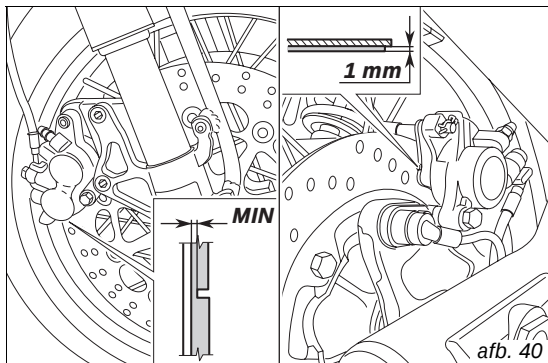
Achterrem

Het wrijvingsmateriaal op elk blokje moet minstens 1 mm dik zijn.



Belangrijk

Om de remblokjes te laten vervangen, contacteert u een erkende Ducati dealer.



afb. 40

De scharnierpunten smeren

Het is noodzakelijk periodiek de conditie van de buitenmantel van de gaskabels te controleren. Het plastic aan de buitenkant mag niet platgedrukt zijn of barsten vertonen. Als ze haperen of stroef bewegen, dienen ze te worden vervangen door een Dealer of een Erkende Garage.

Om te voorkomen dat de kabels stroef gaan bewegen, hoeft u slechts regelmatig de uiteinden van elke flexibele transmissiekabel te smeren met vet van het type SHELL Advance Grease of Retinax LX2.

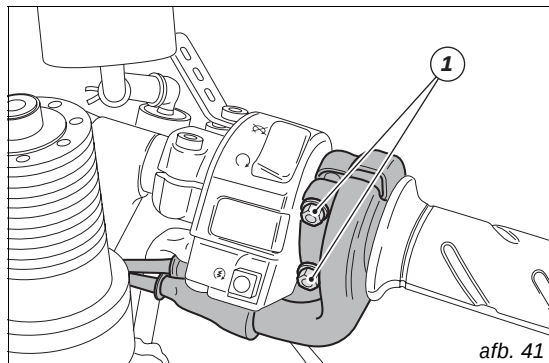
Om deze nadelen te voorkomen, raden wij u aan de besturingsbus van de gashendel te openen door de twee schroeven (1, afb. 41) los te draaien, dus smeert u periodiek de uiteinden van de kabels en de katrol in met het vet SHELL Advance Grease of Retinax LX2.

⚠ Opgelet

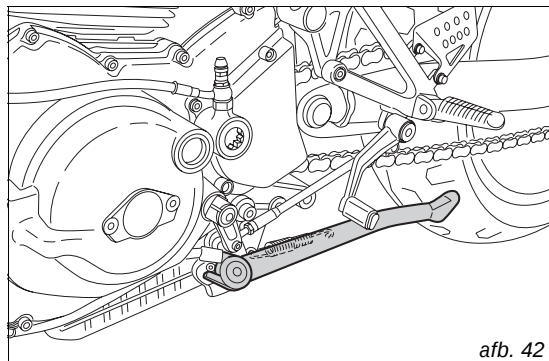
Sluit de hendel voorzichtig door de kabel in de katrol te steken.

De kap monteren en de schroeven (2) aandraaien met een aanhaalmoment van 6 Nm.

Om een optimale werking van de geleiding van de zijstandaard te garanderen, is het noodzakelijk, nadat u ieder spoor van vuil heeft weggehaald, alle punten die onderhevig zijn aan wrijving (afb. 42), in te vetten met het vet SHELL Alvania R3.



afb. 41



afb. 42

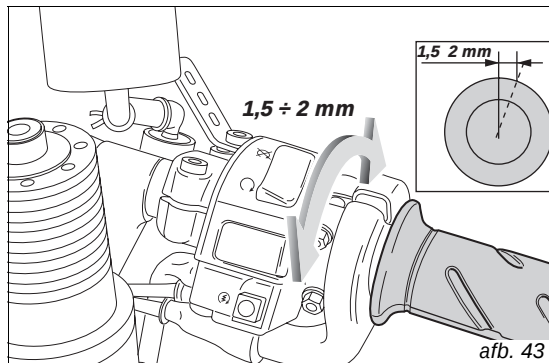
De gaskabel afstellen

De gashendel moet in iedere zwenkpositie een speling hebben, gemeten vanaf de opstaande rand van de gashendel, van $1,5 \div 2$ mm. Als dit niet het geval is, is het noodzakelijk de speling te regelen door aan de daarvoor bestemde regelknoppen (1) van de vlindermoer (afb. 44) te draaien.

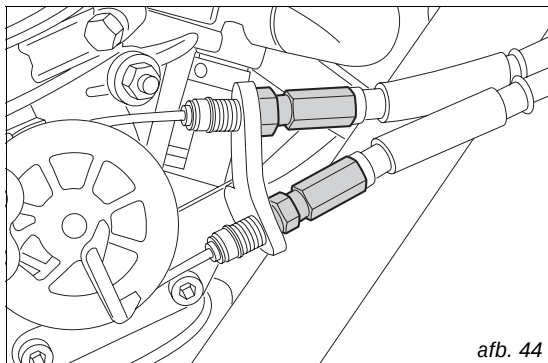


Belangrijk

Wendt u zich voor de regulering van de speling van de gashendel tot een dealer of een Geautoriseerde Garage.



afb. 43



afb. 44

De accu opladen (afb. 45)

Het is raadzaam de accu te demonteren om deze op te laden.

De schroeven (1) van de accusteun losdraaien.

Haal het deksel (2) eraf, door het blokkeeringselastiek van de twee zijsteunen los te maken.

Maak eerst de negatieve zwarte pool (-) los, en dan de positieve rode (+) pool.

Haal de accu er tegen de achterkant van het motorvoertuig uit om hem zo uit de acculader te kunnen halen.



Opgelet

De accu produceert explosieve gassen: houd de accu ver uit de buurt van warmtebronnen.

Laad de accu op in een goed geventileerde ruimte.

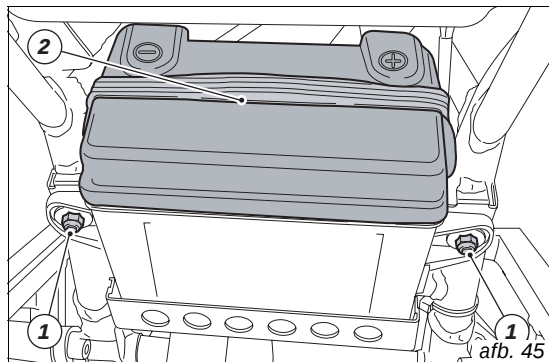
Sluit de kabeltjes eerst aan de rode positieve (+) pool, en dan aan de zwarte negatieve (-) pool aan.



Belangrijk

Sluit de accu eerst aan op de acculader voordat u deze aanzet om vonken op de accupolen te voorkomen waardoor het gas in de accucellen kan exploderen.

Maak altijd eerst de positieve pool vast (rode).



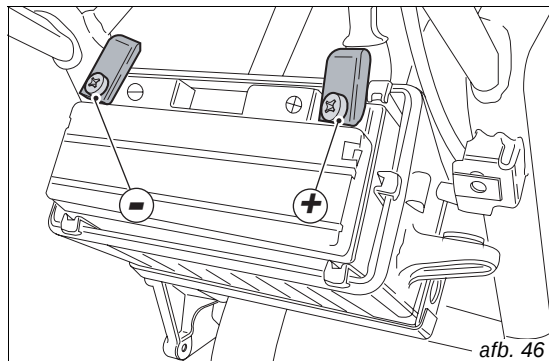


Opgelet

Houd de accu ver uit het bereik van kinderen.

Laat de accu op 1A ong. 5 ÷ 10 uren opladen.

Zet de accu weer in de acculader terug, blokkeer het deksel (2, afb. 45), zet de acculader vast aan het chassis en zet het aanhaalmoment van de schroeven (1, afb. 45) op 10 Nm.



De transmissieketting spannen

Laat het achterwiel langzaam draaien om de stand te vinden waarin de ketting het strakst gespannen is. Zet de motor op de zijstandaard, duw de ketting met een vinger naar boven, ongeveer tot in het midden van de achtersvork. De onderkant van de ketting moet: $30 \div 32$ mm.

Om de ketting te spannen, draait u de moer (1, afb. 48) op de steekas los en draait u de moeren (2) op beide kanten van de achtersvork evenveel vast. Als je deze laatste moeren losdraait, gaat de ketting losser zitten. In dit geval moet het wiel naar voor worden verzet.

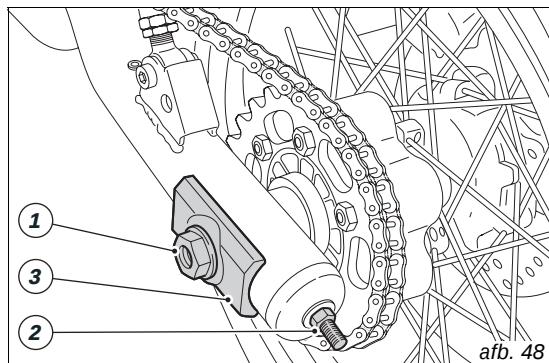
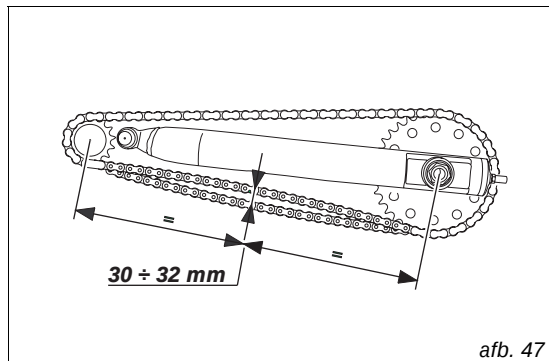
Belangrijk

Een slecht gespannen ketting doet de transmissiedelen snel slijten.

Op beide kanten van de achtersvork zit een schaalverdeling: beide kanten moeten op hetzelfde streepje zitten (3, afb. 48 en); voor een perfect uitgebalanceerd wiel.

Smeer wat vet op de draad van de moer (1) van de steekas (SHELL Retinax HDX2) en draai de moer vast met een aanhaalmoment van 72 Nm.

Smeer wat vet op de draad van de moeren van de regelnop (2) (SHELL Alvania R3) en draai ze vast met een koppel van 8 Nm.



De ketting smeren

Op de ketting zitten O-ringen om de glijdende elementen te beschermen tegen invloeden van buitenaf en de smering langer te vrijwaren.

Om deze ringen tijdens het schoonmaken niet te beschadigen, gebruikt u liefst speciaal hiervoor bestemde oplosmiddelen en een hogedrukreiniger (zonder te overdrijven). Droog de ketting met perslucht of met een vochtopslopend materiaal en smeer elk kettingelement met SHELL Advance Chain of Advance Teflon Chain.



Belangrijk

Met verkeerde smeermiddelen kunt u de ketting, het grote kroonwiel en het kleine motortandwiel beschadigen.

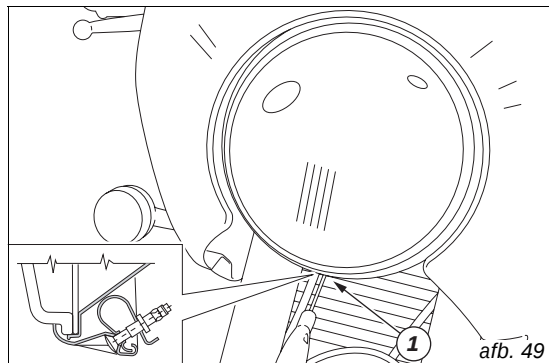
De lampjes vervangen

Voordat u een lampje dat stuk is vervangt, dient u te controleren of de spanning en het vermogen van het nieuwe lampje voldoen aan de voorschriften die zijn opgesomd onder het punt "Elektrische uitrustingen" op pag. 75. Controleer altijd eerst of het nieuwe lampje brandt voordat u de gedemonteerde delen weer monteert.

Koplamp

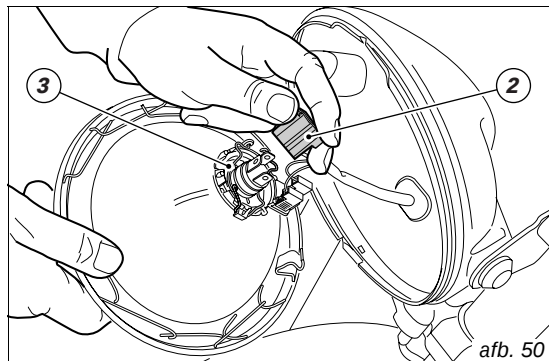
Om de lampjes uit de koplamp te halen, draait u eerst de onderste schroef (1) los waarmee de hele lamp (parabool en lampframe) vastzitten.

Maak de connector (2, afb. 50) los van het lampje van de koplamp. Ontkoppel de borgveer (3, afb. 50) van de lamp en verwijder de lamp van de steun.



Opmerkingen

Het glas van het nieuwe lampje kan zwart worden al het wordt aangeraakt, waardoor de lichtsterkte vermindert.



Vervang de lampen (4).

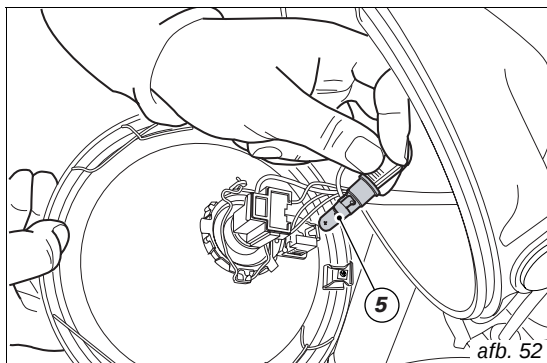
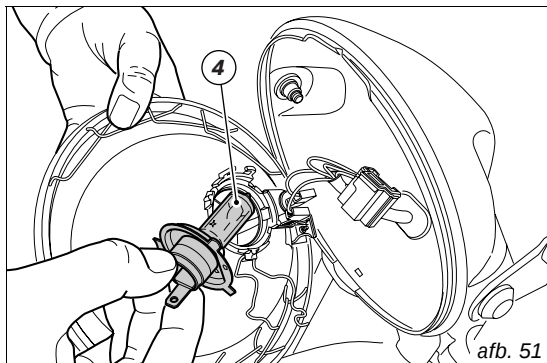


Opmerkingen

Het doorzichtige gedeelte van het nieuwe lampje mag niet met de handen worden aangeraakt, omdat het hierdoor zwart kan worden en de verlichtingssterkte kan verminderen.

Breng de spieën van de lampbasis aan in de betreffende zittingen, om de juiste richting te verkrijgen; maak het uiteinde van de veer (3, afb. 50) vast aan de steunen van de koplampbehuizing. Maak de draden weer vast.

Om het lampje van het parkeerlicht te vervangen, moet de connector worden losgemaakt. Het lampje (5) heeft een bajonetkoppelingsmechanisme. Om het lampje te verwijderen, dient men erop te drukken en naar links te draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken. Sluit het lampje weer aan en maak het frame en de parabool weer vast.

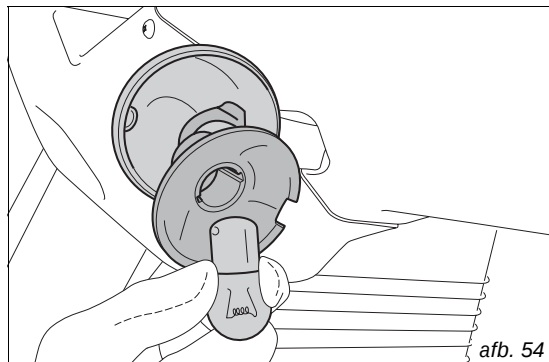
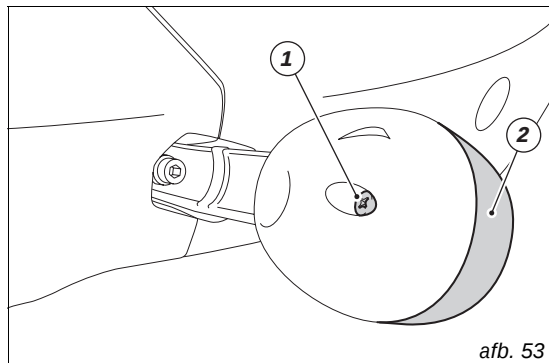


*Richtingaanwijzers aan de voorkant
(afb. 53 e afb. 54)*

*De schroef (1) losdraaien en de cup (2) van de houder
halen.*

*Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst
even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het
nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het
naar rechts tot u het hoort klikken. Monteer het gekleurde
glas opnieuw.*

De schroef (1) weer vastdraaien.



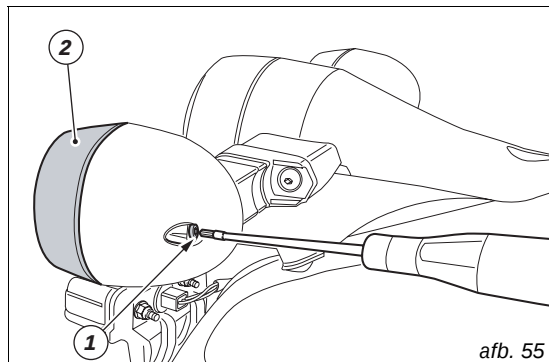
Richtingaanwijzers aan de achterkant

(afb. 55 e afb. 56)

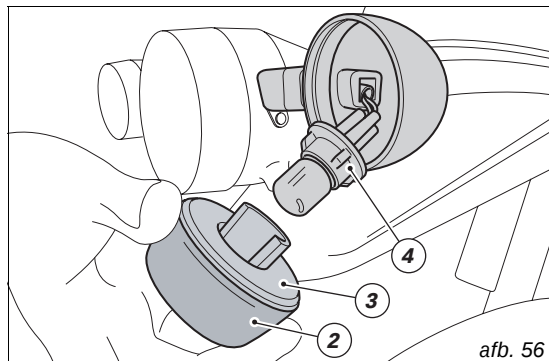
De schroef (1) losdraaien en het gekleurde glas (2) 3 van de houder halen. Haal het lampinsteekblokje (4) uit de lamphouder (5).

Vervang het lampje en zet het lampinsteekblokje (4) weer in de lamphouder (5). De cup monteren (2) met de lampsteun (5) op de indicatiesteun (3). De twee tandjes moeten in de uitsparingen van de lampsteun (5) in het interne uitsteekel van de indicatiesteun (3) gevoegd worden.

De schroef (1) weer vastdraaien.



afb. 55



afb. 56

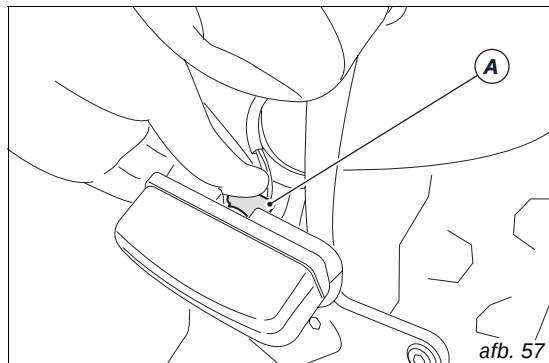
Nummerplaatverlichting (afb. 57)

Om aan het lampje van de nummerplaat te kunnen, haalt u eerst de lamphouder eruit, en dan het lampje. Haal het lampje eruit en steek het nieuwe erin.



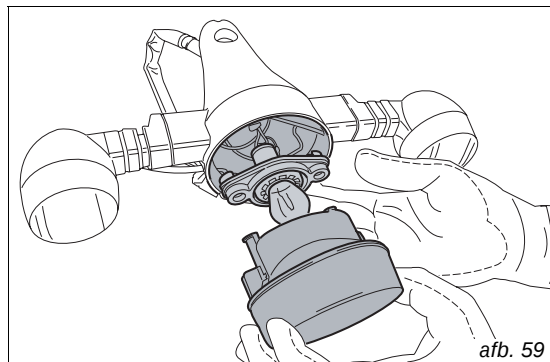
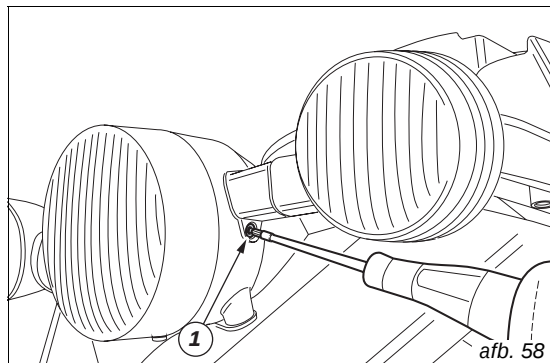
Opmerkingen

Op de lamphouder zit een uiteinde (A, afb. 57) waarmee deze uit de nummerplaathouder kan worden gehaald zonder de kabels stuk te trekken.



Stoplicht

Om de lampjes van de stop- en standlichten te vervangen, draait u eerst de twee schroeven (1, afb. 58) waarmee het glas vastzit. Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan naar links eruit draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u het in en draait u het naar rechts tot u het hoort klikken (afb. 59). Het glas monteren en de schroeven vastdraaien (1).

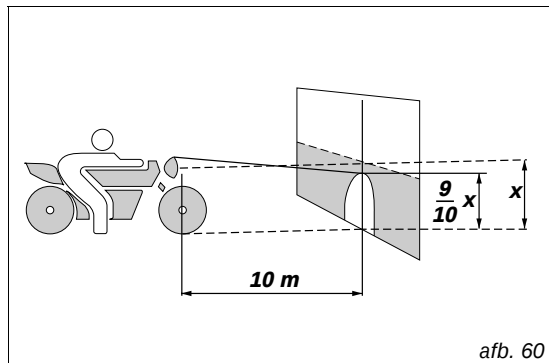


De hoogte van de koplamp afstellen (afb. 60)
 Controleer de lichtbundel van de koplamp door de motor met op druk gebrachte banden en een bestuurder op het zadel, perfect loodrecht op de lengteas op een afstand van meter voor een muur of een scherm te zetten. Teken een horizontale lijn op de hoogte van het midden van de koplamp en een verticale lijn op de lengtelijn van het voertuig.

Controleer dit zo mogelijk met schemerlicht.

Zet het dimlicht aan:

de bovenste scheidelijns tussen de donkere zone en de verlichte zone op de muur, mag niet hoger dan $\frac{9}{10}$ komen van de hoogte, gemeten bij de vloer tot aan het midden van de koplamp.

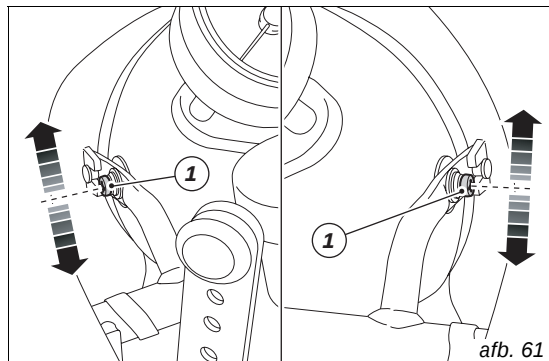


Opmerkingen

De hierboven beschreven meetprocedure is de "Italiaanse wettelijk" voorgeschreven procedure om de maximale koplamphoogte te berekenen.

Pas de procedure dus aan de wettelijke voorschriften van uw eigen land aan.

De correctie van de verticale richting van de koplamp kan worden uitgevoerd door aan de schroeven (1, afb. 61) te draaien die de koplamp op de zijsteunen bevestigen.



Bandenspanning

Spanning voorband:

2,2 bar

Spanning achterband:

2,2 bar

De bandenspanning wijzigt naar gelang van de buitentemperatuur en de hoogte; meet de spanning en pas deze aan telkens als u in gebieden rijdt met grote temperatuur- en hoogteverschillen.

**Belangrijk**

De bandenspanning moet met "koude banden" worden gemeten.

Om de velg van het voorwiel te beschermen op erg oneffen wegdekken, verhoogt u de bandenspanning met $0,2 \div 0,3$ bar.

De banden repareren of vervangen

Als er een gaatje komt in een band met binnenband, duurt het niet lang voordat deze helemaal leegloopt omdat ze niet erg lekvast zijn. Controleer dus zorgvuldig of er geen lekken zitten in een band als deze een beetje is leeggelopen.

**Opgelet**

In het geval er een gaatje inzit, vervang dan de band en de binnenband. Vervang de banden en de binnenbanden door het merk en het type van de eerste uitrusting te gebruiken. Controleer goed of u de stofdopjes op de ventielen goed hebt vastgeschroefd zodat de lucht er niet tijdens het rijden uit kan lopen. Monteer nooit een band zonder een binnenband; als dit voorschrift wordt overtreden, zal de druk aan de binnenkant van de band verminderen, met zware gevolgen voor de bestuurder en passagier.

Als een band en een binnenband worden vervangen, dient het wiel te worden uitgebalanceerd.

**Belangrijk**

De contragewichten van de wielen niet verwijderen of verplaatsen.

**Opmerkingen**

Om de banden te laten vervangen, contacteert u een dealer of een Erkende Garage zodat u er zeker van bent dat de wielen op de juiste manier worden ge(de)monteert.

Minimumdiepte van het loopvlak

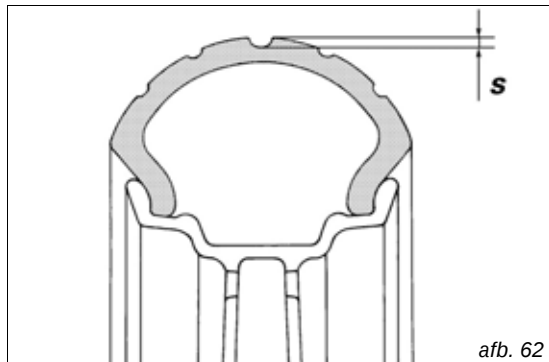
De minimumdiepte (S, afb. 62) van de groeven in het loopvlak dient op het punt met de grootste slijtage te worden gemeten: de dikte mag niet minder dan 2 mm bedragen en in elk geval niet minder dan de wettelijk voorgeschreven dikte in het land waarin de motor wordt gebruikt.



Belangrijk

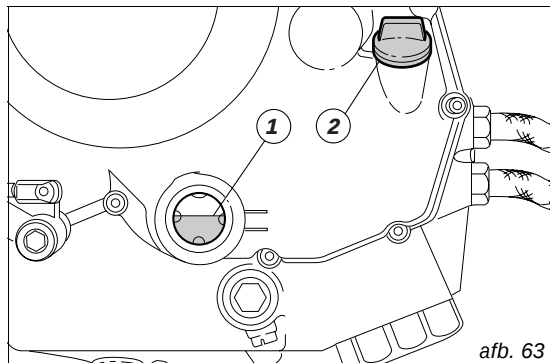
Controleer regelmatig of er geen barsten of sneden in de banden zitten, vooral op de zijkanten, en of er geen verdikkingen of grote slijtageplekken op zitten die wijzen op schade aan de binnenkant van de band; vervang ze als ze ernstig beschadigd zijn.

Haal steentjes of ander vuil dat in de groeven van de band zit, eruit.



Het motoroliepeil controleren (afb. 63)

Het motoroliepeil is zichtbaar via het glazen raampje. Controleer de olie als het voertuig perfect recht staat en de motor warm is; wacht enkele minuten nadat de je de motor hebt uitgezet, totdat de olie afgekoeld is. Het peil moet tussen de streepjes op het venstertje staan. Als er te weinig in zit, vult u motorolie bij van het type 4 SHELL Advance Ultra 4. Haal de vuldop (2) eraf en vul olie bij totdat het peil juist is. Steek de dop er weer op.



afb. 63

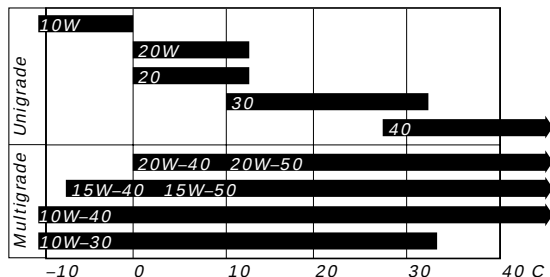
Belangrijk

Laat de olie verversen of de oliefilters vervangen op de in de onderhoudstabel in het garantieboekje voorgeschreven tijdstippen door een erkende Ducati dealer.

Viscositeit

SAE 10W-40

De andere viscositeitswaarden in de tabel kunnen worden gebruikt als de gemiddelde temperatuur van het gebied waarin de motor wordt gebruikt, binnen de aangeduide limieten ligt.



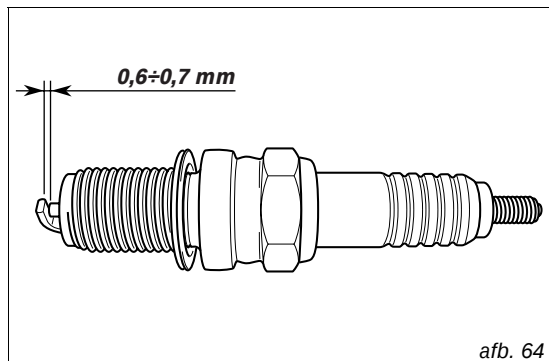
De bougies reinigen en vervangen (afb. 64)
 De bougies vormen een belangrijk element van het voertuig en dienen regelmatig te worden gecontroleerd. Dit is een vrij eenvoudige verrichting waarmee ook wordt gecontroleerd of de motor goed functioneert. Verwijder de linker kuiphelft, haal de doppen van de bougies en draai de bougies uit de motorkop met de bougiesleutel die in de gereedschapset zit. Controleer de kleur van de elektrode in het midden van de bougie: als de kleur overal even lichtbruin is, betekent dit dat de motor goed werkt.

Als de bougies een andere kleur hebben of als er donkere korsten op zitten, vervangt u ze en breng je een erkende Ducati dealer hiervan op de hoogte.
 Controleer ook de slijtage van de elektrode in het midden; als er veel slijtage op zit, of de bougie ziet er glazig uit, dien je de bougie te vervangen.
 Controleer hoeveel ruimte er tussen de elektrodes zit; de voorgeschreven ruimte bedraagt:
 $0,6 \div 0,7 \text{ mm}$.

Belangrijk
 Om de ruimte aan te passen, moet u voorzichtig de elektrode aan de zijkant verbuigen. Meer of minder ruimte kan niet alleen de prestaties van het voertuig verminderen, maar kan ook startmoeilijkheden veroorzaken of problemen op het minimumtoerental.
 Maak de elektrode en het porselein zorgvuldig schoon met een metalen borsteltje en controleer de dichting.

Maak het tapgat in de kop zorgvuldig schoon en zorg dat er niets in de verbrandingskamer valt.
 Schroef de bougie weer in de kop en draai deze helemaal aan. Aanhaalmoment: 20 Nm.
 Als u geen momentsleutel hebt, schroeft u de bougie eerst met de hand aan en draait u er dan nog een 1/2 slag aan met de bougiesleutel.

Belangrijk
 Monteer geen bougies met een andere warmtegraad of met een andere schroefdraad.
 De bougie dient correct te worden aangeschroefd.



afb. 64

De motor reinigen

Om de metalen en gelakte delen mooi glanzend te houden, moet de motorfiets regelmatig gewassen en gereinigd worden. Hoe vaak hangt af van de manier waarop je ermee rijdt, en op welke wegen de motor rijdt. Gebruik er speciale, als het kan biologisch afbreekbare, producten voor en vermijd bijtende of schurende wasmiddelen of oplosmiddelen.



Belangrijk

Was de motor niet onmiddellijk nadat u ermee hebt gereden om "kringen" van te snel opdrogende producten op de nog warme oppervlakken te vermijden. Spuit niet met heet water of water onder hoge druk op de motor. Hogedrukreinigers kunnen de veerelementen, de velgen, de elektrische componenten, de dichtingen van de veerelementen, luchtopeningen en uitlaat laten vastlopen of ernstige onregelmatigheden veroorzaken, waardoor het voertuig onveilig wordt en niet meer aan de veiligheidsvereisten voldoet.

Als bepaalde motordelen bijzonder vuil zijn of er zit olie of vet op, gebruik dan een ontvettend middel en zorg ervoor dat dit niet in aanraking komt met transmissieorganen (ketting, klein en groot tandwiel enz.). Spoel het voertuig af met lauw water en droog alle oppervlakken met een zeem.



Opgelet

Na het wassen kunnen de remmen soms minder goed werken.

Smeer geen vet of olie op de remschijven waardoor het remvermogen afneemt. Reinig de remschijven met een oplosmiddel dat geen vet bevat.

De motor een lange tijd niet gebruiken

Als de winter een lange tijd niet wordt gebruikt, raden wij aan het volgende te doen:

de motorfiets helemaal reinigen;

de brandstof uit de tank aftappen;

via de bougiegaten een beetje motorolie in de cilinders gieten en de motor met de hand enkele keren laten draaien zodat de binnenkanten met een dun laagje olie worden bedekt;

de motorfiets op de hoofdstandaard zetten;

de accu losmaken en eruit halen. Als de motorfiets langer dan een maand stilstaat, dient u de accu te controleren en eventueel op te laden.

Bedek de motorfiets met een speciaal zeil dat de lak niet beschadigt en geen condens vasthoudt.

Dit zeil kunt u bij Ducati Performance kopen.

Belangrijke waarschuwingen

In sommige landen (Frankrijk, Duistland, Engeland, Zwitserland, enz.) zijn plaatselijke wettelijke milieu- en lawaaivoorschriften.

Voer regelmatig de eventuele voorgeschreven controles uit en gebruik alleen originele onderdelen van Ducati die voldoen aan de voorschriften van de verschillende landen.

Afmetingen (mm) (afb. 65)

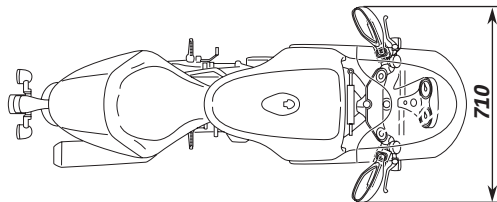
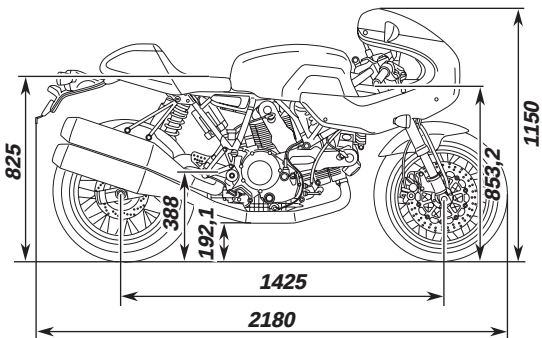
Gewichten

Drooggewicht:

190 Kg zonder vloeistoffen en accu.

Gewicht met volle lading:

320 kg



Opgelet

Als u de motorfiets zwaarder laadt dan de voorgeschreven limieten, presteert hij minder en worden de handteerbaarheid en de wegligging minder goed zodat u er de controle over kunt verliezen.

afb. 65

Brandstof	Type	dm³ (liter)
<i>Brandstoftank inclusief een reserve van 3,5 dm³ (liter)</i>	<i>Loodvrije benzine met een octaangetal van minstens 95</i>	15
<i>Oliecarter en -filter</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	3,9
<i>Voor- en achterremcircuit en koppeling</i>	<i>Speciale vloeistof voor hydr.systemen SHELL - Advance Brake DOT 4</i>	—
<i>Beschermmiddel voor elektrische contacten</i>	<i>Spray voor de behandeling van elektr. circuits SHELL - Advance Contact Cleaner</i>	—
<i>Voorvork</i>	<i>SHELL - Advance Fork 7.5 of Donax TA</i>	<i>(per telescoop) 0,400</i>



Belangrijk

Het is niet toegestaan additieven te gebruiken voor brandstof of smeermiddelen.

Motor

Viertakt met twee in 90° in de lengte liggende "L" cilinders.

Boring mm:

94.

Slag mm:

71,5.

Totale cilinderinhoud cm³:

992.

Compressieverhouding $\pm 0,5:1$:

10,0.

Max. koppel op de as (95/1/EG):

61 kW - 83 CV bij 8.000 min⁻¹.

Max. koppel op de as (95/1/EG):

83 Nm (8,5 kgm) bij 6.000 min⁻¹.

 Belangrijk

In geen enkele rijconditie mag men de voorgeschreven snelheidsbeperkingen overschrijden.

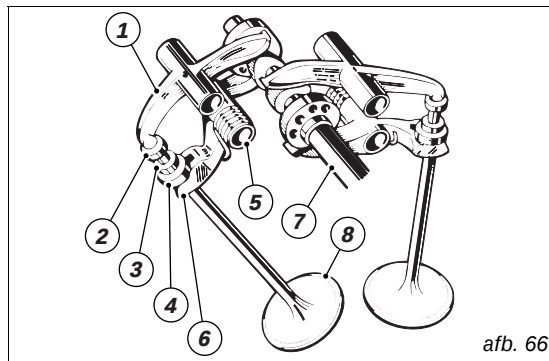
Distributie

Desmodromisch met twee kleppen per cilinder, aangedreven door vier tuimelaars (twee open en twee dicht) en door een frontale distributie-as.

Motorasaandrijving met cilindertandwielen, poelies en tandriemen.

Schema van de desmodromische distributie (afb. 66)

- 1) Tuimelaar voor openen (of bovenste tuimelaar);
- 2) regelaar bovenste tuimelaar;
- 3) halve ringen;
- 4) regelaar tuimelaar voor sluiten (of onderste tuimelaar);
- 5) drukveer onderste drukveer;
- 6) tuimelaar voor sluiten (of onderste tuimelaar);
- 7) nokkenas;
- 8) klep.



afb. 66

Prestaties

U haalt de maximale snelheid bij elke versnelling als u de voorschriften voor het inrijden stipt naleeft en regelmatig het voorgeschreven onderhoud uitvoert.

Remmen

Vooraan

Met twee geperforeerde stalen schijven.

*Materiaal van de koppelingklok:
staal.*

Remmateriaal:

roestvast staal

Schijfdiameter:

320 mm.

Hydraulisch bedieningsorgaan: hendel op rechterkant van stuur.

Remoppervlak:

88 cm².

Remklauwen met afzonderlijke zuigers.

Merk:

BREMBO

Type:

30/32zuigers.

Wrijvingsmateriaal:

Toshiba TT 2172 HH.

Pomp type:

PSC 16.

Achteraan

Met vaste geperforeerde stalen schijf.

Remmateriaal:

roestvast staal

Schijfdiameter:

245 mm.

Hydraulisch bedieningsorgaan: pedaal op rechterkant.

Remoppervlak:

25 cm².

Merk:

BREMBO

Type:

P 32.

Wrijvingsmateriaal:

FERIT I/D 450 FF.

Pomp type:

PS 11.



Opgelet

De remvloeistof is corrosief. Als er toevallig remvloeistof in contact komt met de ogen of de huid, dient men deze met overvloedig stromend water te wassen.

Transmissie**Koppeling:***droge multischijf;**bedieningsorgaan: hendel op linkerkant van het stuur.**Overbrenging tussen motor en versnellingsas: tandwielen met kroontanden.***Verhouding:***32/59.***Versnellingen:***met 6 versnellingen;**constante aangrijping, pedaal links.***Verhouding motortandwiel/koppelingstandwiel:***15/38.***Totale verhoudingen:***1ste 15/37**2e 17/30**3e 20/27**4e 22/24**5e 24/23**6e 28/24***Kettingoverbrenging tussen versnelling en achterwiel:****Merk:***RK***Type:***525 GXW.***Afmetingen:***5/8"x5/16"***Aant. schakels:***100.***Belangrijk**

De motorfiets is goedgekeurd met de hier vermelde verhoudingen die dus niet mogen worden gewijzigd.

Als u de motorfiets wenst aan te passen voor speciale parcoursen of wedstrijden, is Ducati Motor Holding S.p.A. te uwer beschikking om andere dan de seriegeleverde verhoudingen aan te duiden; raadpleeg hiervoor een erkende Ducati dealer.

**Opgelet**

Als het achterste kroontandwiel moet worden vervangen, raadpleegt u een Dealer of een Erkende Garage. Als dit component niet correct wordt vervangen, kan dit uw veiligheid en die van de passagier ernstig in gevaar brengen en de motorfiets onherroepelijk beschadigen.

*Frame**Raamwerkconstructie: bovenste kooi inhardstalen buizen.**Stuurhoek (op elke kant):**30°.**Balhoofdhoek:**24°.**Naloop:**92 mm.**Wielen**Velgen en spaken.***Vooraan***Afmetingen:**3,50x17"***Achteraan***Afmetingen:**5,50x17"**Het voorwiel heeft een demontabele steekas.**Bandenspanning***Vooraan***Radiaal met binnenband.**Afmetingen:**120/70-R17.***Achteraan***Radiaal met binnenband.**Afmetingen:**180/55-R17.**Ontstekingskaarsen**Merk:**CHAMPION**Type:**RA 6 HC.**Alternatief:**Merk:**NGK**Type:**DCPR8E*

Voeding

Indirecte elektronische injectie MARELLI CPU 5AM2.

Doorsnede van de gasklep: 45

Injectors per cilinder: 1

Gaten voor injectoren: 1

Benzinetoevoer: 95-98 RON.

Ophangingen**Vooraan**

Hydraulische vork met omgekeerde telescoop.

De achtersvork van het model is uitgerust met een afstelsysteem aan de buitenzijde voor het afstellen van de uitgetrokken of samengedrukte hydraulische rem en voor het afstellen van de veervoorspanning aan de binnenzijde van de stangen.

Diameter telescopen:

43 mm.

Totale inveringslengte:

120 mm.

Achteraan

De demper, verstelbaar in extensie, in compressie en in de voorcompressie van de veer, is gestoken in een oscillerende aluminiumvork.

De achtersvork draait rond de steekas die door de motor zit.

Dit systeem maakt dit voertuig uiterst stabiel.

De demper beschikt ook over de regulering van de totale lengte; de standaardlengte is 336 mm, en het is mogelijk hem 4 mm in te korten en 8 mm uit te rekken.

Op deze manier regelt u de hoogte van het achterste gedeelte onafhankelijk van de veervoorspanning.

Loop schokdemper:

94,5 mm.

Slag achterwiel:

132,9 mm.

Uitlaat

Gekatalyseerd volgens de milieuvoorschriften EURO2.

Versie voor USA: niet gekatalyseerd.

Beschikbare kleuren

Metallicgrijs cod.*0039 (PPG);

Lichtblauw chassis, chroomkleurige velgen.

Elektrische uitrustingen

De volgende belangrijkste componenten:

Koplamp:

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

Parkeerlicht

lamp type: **W5W (12V-4W).**

Elektrische bedieningen op het stuur:

Richtingaanwijzers:

lamp type: **W16W (12V-16W).**

Claxon.

Schakelaars voor remlichten.

Accu, 12V-10 Ah.

Wisselstroomdynamo 12V-520W.

Elektronische regelaar metzekering van **40A** die naast de accu zit.

Startmotor, 12V-0,7 kW.

Achterste lamp en stoplicht

lamp type: **W5W 21V-12W.**

Nummerplaatverlichting:

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



Opmerkingen

Raadpleeg om de lampjes te vervangen de paragraaf "lampjes vervangen" op pag. 55.

Zekeringen

De hoofdzekeringsdoos is gepositioneerd onder het zadel in het kuipje elektrisch systeem. (afb. 67).

De gebruikte zekeringen zijn bereikbaar door eerst het beschermkap van de houder (1) te halen waarop de montage en de stroomsterkte zijn beschreven.

9 zekeringen zijn verbonden aan het systeem en u vindt deze aan de binnenkant van de zekeringendoos, waarvan er 2 reserve van 20A zijn.

De zekering van 40A (2) aan de zijkant van de zekeringendoos (afb. 68) beschermt de elektronische regelaar.

Om deze zekering te kunnen bereiken, moet het beschermkapje (3) er eerst af worden gehaald.

Men herkent een doorgeslagen zekering aan een onderbroken gloeidraad (4, afb. 69).



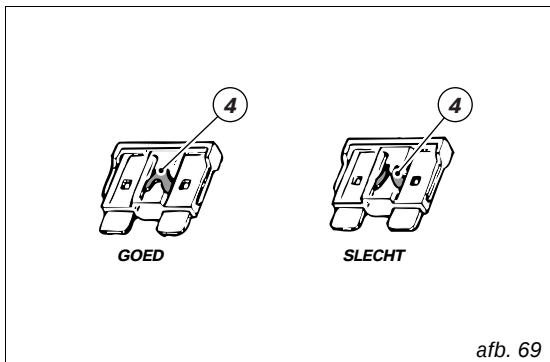
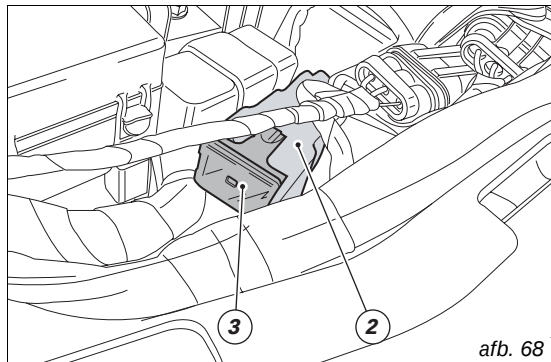
Belangrijk

Om mogelijke kortsluitingen te voorkomen, dient de zekering te worden vervangen terwijl de start sleutel op **OFF** staat.



Opgelet

Nooit zekeringen monteren met andere dan de voorgeschreven waarden. Als u dit voorschrift overtreedt, kunt u het elektrische systeem beschadigen of zelfs brand veroorzaken.



Legenda bedradingschema elektrische leiding/ ontsteking

- 1) De stuurschakelaar rechts
- 2) Transponderantenne
- 3) Sleutelcontact
- 4) Zekeringendoos
- 5) Startmotor
- 6) startrelais
- 7) Accu
- 8) Zekering van de spanningsregelaar
- 9) Regelaar
- 10) Wisselstroomdynamo
- 11) Achterste richtingaanwijzer RECHTS
- 12) Achterlicht
- 13) Achterste richtingaanwijzer links
- 14) Nummerplaatverlichting
- 15) Tank
- 16) Chargerverbinding
- 17) Aansluiting automatisch testsysteem
- 18) Snelheidssensor
- 19) Schakelaar zijstandaard
- 20) Lambdasonde
- 21) Bobine horizontale cilinder
- 22) Bobine verticale cilinder
- 23) Bougie 1 horizontale cilinder
- 24) Bougie 2 horizontale cilinder
- 25) Bougie 1 verticale cilinder
- 26) Bougie 2 verticale cilinder
- 27) Stepper motor
- 28) Injector horizontale cilinder
- 29) Injector verticale cilinder
- 30) Potentiometer luchtverdeelklep
- 31) Toerental/timing sensor
- 32) Olietemperatuursensor regeleenheid
- 33) Regeleenheid 5 M
- 34) Neutraalschakelaar
- 35) Schakelaar oliedruk
- 36) Schakelaar remlicht achteraan
- 37) Schakelaar remlicht vooraan
- 38) Koppelingschakelaar.
- 39) Temperatuursensor instrumentenolie
- 40) Stuurschakelaar links
- 41) Sensor voor temperatuur/luchtdruk
- 42) Instrumenten (dashboard)
- 43) Richtingaanwijzer voor LINKS
- 44) Claxon
- 45) Koplamp
- 46) Richtingaanwijzer vooraan RE
- 47) Injectierelais

Kabelkleuren**B** Blauw**W** Wit**V** Paars**Bk** Zwart**Y** Geel**R** Rood**Lb** Felblauw**Gr** Grijs**G** Groen**Bn** Bruin**O** Oranje**P** Roze**Zekeringenhouder (4)**

- nr.	Beschrijving	Waarde
1	Key on, startschakelaar, lambdasonde	10 A
2	Stadslicht, groot licht/dimlicht	15 A
3	Stop, claxon, knipperlicht	15 A
4	Instrumentenpaneel	5 A
5	Injectie (pomp injector spoelen)	20 A
6	Centrale motor controle	5 A
7	Charger	7,5 A

**Opmerkingen**

Het bedradingschema zit achteraan in dit boekje.

GEHEUGENSTEUNTJE VOOR ONDERHOUDSBEURTEN

NL

Km	Naam Ducati Service	Kilometerstand	Datum
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Manuel d'utilisation et entretien

DUCATISPORTCLASSIC



PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.

Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.

Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!



Remarque

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

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



Attention

Ce manuel est partie intégrante du motorcycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6

Garantie 6

Symboles 6

Informations utiles pour rouler en sécurité 7

Conduite à pleine charge 8

Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10

*Position des commandes pour la conduite
du motorcycle* 10

Tableau de bord 11

Fonctions des unités LCD 12

Le système antidémarrage 14

Clés 14

Code card 15

*Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique
avec la poignée des gaz* 16

Double des clés 17

Commutateur d'allumage et antivol de direction 18

Commutateur gauche 19

Levier d'embrayage 20

Commutateur droit 21

Poignée des gaz 22

Levier du frein avant 22

Pédale de commande frein arrière 23

Pédale de changement vitesse 24

*Réglage position de la pédale de changement vitesses et
frein arrière* 25

Principaux éléments et dispositifs 27

Position sur le motorcycle 27

Bouchon réservoir de carburant 28

Serrure de selle et élément porte-casque 29

Béquille latérale 31

Rétroviseurs 32

Amortisseur de direction 33

Éléments de réglage fourche avant 34

Vis de réglage amortisseur arrière 36

Mode d'emploi 37

*Précautions pour la première période d'utilisation du
motorcycle* 37

Contrôles avant la mise en route 38

Démarrage du moteur 39

Démarrage et mise en route du motorcycle 41

Freinage 42

Mise à l'arrêt du motorcycle 43

Stationnement 43

Ravitaillement carburant 44

Accessoires en dotation 45

Principales opérations d'entretien 46

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 46
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 48
Lubrification des articulations 49
Réglage du câble des gaz 50
Charge de la batterie 51
Mise en tension de la chaîne de transmission 53
Graissage de la chaîne de transmission 54
Remplacement des ampoules d'éclairage 55
Clignotant de direction avant 57
Clignotant de direction arrière 58
Éclairage plaque 59
Feux stop 60
Assiette du phare 61
Pneus 62
Contrôle niveau huile moteur 64
Nettoyage et remplacement des bougies 65
Nettoyage général 66
Inactivité prolongée 67
Consignes importantes 67

Caractéristiques techniques 68
Encombrement 68
Poids 68
Moteur 70
Distribution 70
Performances 71
Système de freinage 71
Transmission 72
Cadre 73
Roues 73

Pneus 73
Bougies d'allumage 73
Alimentation 74
Suspensions 74
Système d'échappement 74
Coloris disponibles 74
Circuit électrique 75

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 79

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

F

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :



Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.



Important

Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.



Remarque

Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relativement à **droite** ou à **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".

Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".

Le pilote doit **toujours** revêtir un équipement adéquat et le casque de protection.

Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.

Le pilote doit appuyer ses pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

Pour être prêt à tout changement de direction ou variation de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir ses mains aux poignées du guidon.

Respectez la législation et les règles nationales et locales. Respectez toujours les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.

Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants prévus à cet effet, tout changement de direction ou de voie.

Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.

Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.

Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.

Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous à l'eau et savon et changez de vêtements.

Retirez **toujours** votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.

Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.



Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort. La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec conducteur, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser :
320 Kg.

F

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.

Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.

Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.

Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 62 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 2) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motorcycle Ducati.

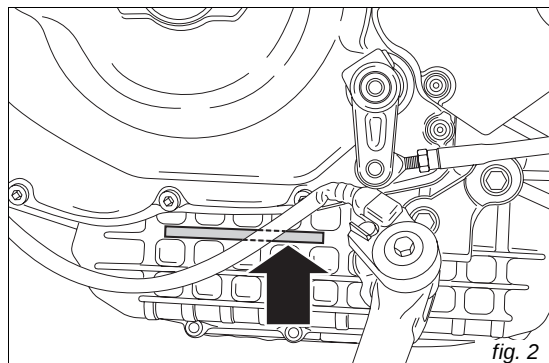
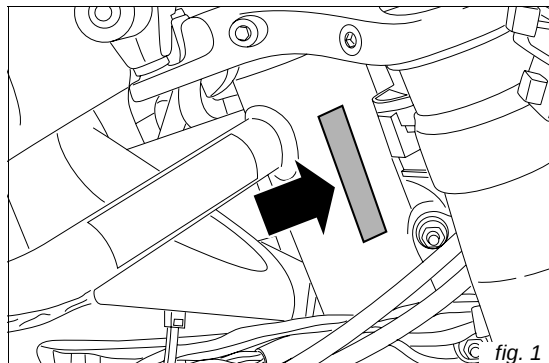
Cadre N°

Moteur N°



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motorcycle et doivent être rappelés sur toute commande de pièces détachées.



F

COMMANDES POUR LA CONDUITE



Attention

Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motorcycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motorcycle (fig. 3)

- 1) Tableau de bord
- 2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé
- 3) Commutateur gauche
- 4) Levier d'embrayage
- 5) Commutateur droit
- 6) Poignée des gaz tournante
- 7) Levier de commande frein avant
- 8) Pédale de changement vitesses
- 9) Pédale du frein arrière

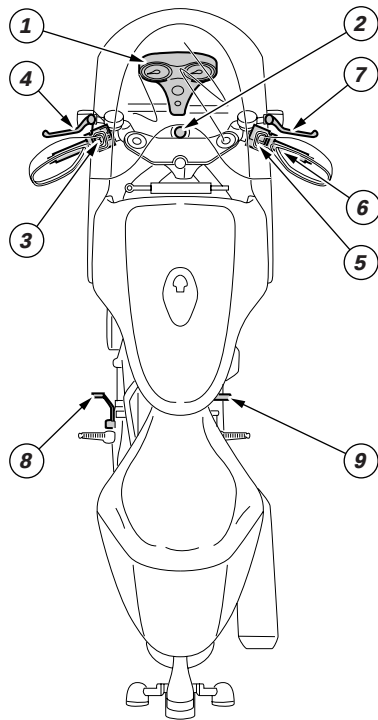


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4)

1) **Témoin feu de route** (bleu).

S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

2) **Témoin clignotants de direction** (vert).

Il s'allume et clignote lorsqu'un témoin de direction est en service.

3) **Témoin réserve carburant** (jaune).

S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.

4) **Témoin point mort N** (vert).

S'allume si le sélecteur est au point mort.

5) **Témoin pression huile moteur** (rouge).

S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

 Important

N'utilisez pas le motorcycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.

6) **Témoin jaune ambre**

S'allume et clignote lorsque le motorcycle est à l'arrêt (antidémarrage électronique actif) ; il est utilisé aussi comme diagnostic du système antidémarrage électronique.

 Remarque

Une fois que l'antidémarrage électronique est en fonction, le témoin clignote pendant 24 heures ; ce temps terminé, il s'éteint mais le système demeure actif.

7) **Témoin EOBD** (jaune ambre).

S'allume pour indiquer le blocage du moteur. Il s'éteint au bout de quelques secondes (normalement 1.8 - 2 sec.).

8) **Indicateur de vitesse** (km/h).

Indique la vitesse de roulage.

a) **Afficheur à cristaux liquides - LCD (1) :**

- **Compteur kilométrique** (km).

Indique la distance totale parcourue par le véhicule.

- **Totalisateur journalier** (km).

Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro.

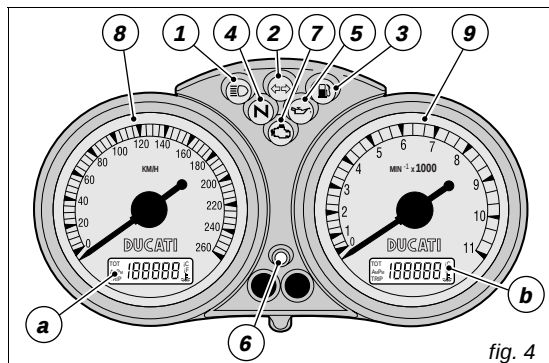


fig. 4

9) Compte-tours (trs/min).

Indique le nombre de tours/minute du moteur.

b) Afficheur à cristaux liquides - LCD (2) :

- Horloge
- Température huile

Fonctions des unités LCD

A l'allumage (clé de **OFF** à **ON**), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (fig. 5 et fig. 6).

Fonctions de l'unité LCD (1)

La clé sur ON, appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour afficher le totalisateur journalier et le compteur kilométrique.

Mise à zéro totalisateur journalier

En appuyant sur le bouton (A, fig. 6) pendant plus de 2 secondes lorsqu'on est dans la fonction **TRIP** (totalisateur journalier), l'afficheur (LCD 1) se met à zéro.

Fonctions de l'unité LCD (2)

La clé sur ON, appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.

Réglage horloge

Appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pendant 2 secondes au moins.

Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour régler AM/PM.

Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour passer au réglage de

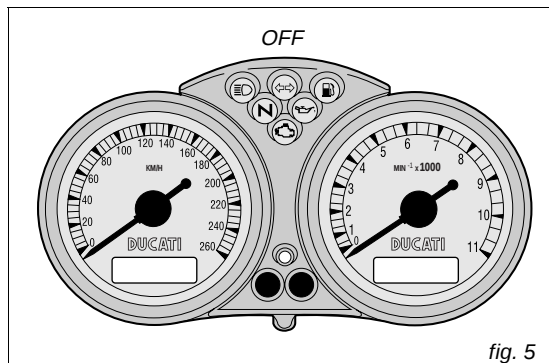


fig. 5

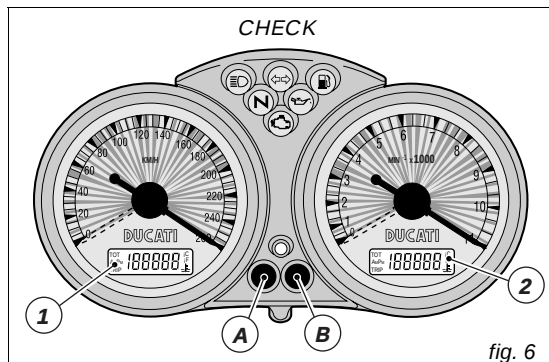


fig. 6

l'heure. Appuyez plusieurs fois sur le bouton (A) pour modifier l'indication de l'heure. Appuyez sur le bouton (B) pour passer au réglage des minutes.

Appuyez sur le bouton (A) pour faire défiler les minutes ; en appuyant sur le bouton pendant plus de 5 secondes le défilement est plus rapide. Appuyez sur le bouton (B) pour quitter la fonction de réglage.

Fonction température huile

Lorsque la température de l'huile descend en dessous de 50 °C/122 °F, l'inscription "LO" apparaît sur l'afficheur, tandis qu'en dessus de 170 °C/ 338 °F l'inscription "HI" s'affiche.

Fonction témoin niveau de carburant

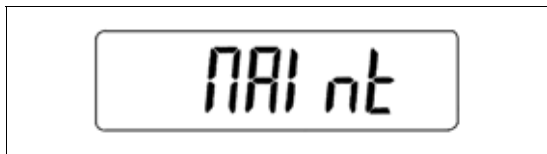
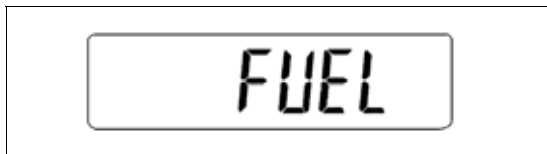
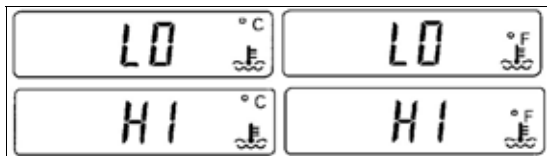
Lorsque le témoin de bas niveau s'allume, l'inscription "FUEL" apparaît sur l'afficheur.

Fonction témoin entretien

Après les 1000 premiers km/621 mi et ensuite tous les 10.000 km/ 6210 mi chaque fois que l'on tourne la clé sur ON l'inscription "MAInt" s'affiche pendant 5 secondes ; cela indique la nécessité d'effectuer la révision d'entretien périodique.

Fonction éclairage de fond

La clé sur ON, si vous appuyez sur le bouton (B, fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de ce bouton va déterminer une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.



Attention

N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

Le système antidémarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motorcycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 7)

Le motorcycle est livré avec :

- n° 1 clé A (ROUGE)
- n° 2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge A est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont les clés d'usage courant et servent pour :

- le démarrage ;
- le bouchon du réservoir de carburant ;
- la serrure de la selle.

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.



Remarque

Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.



Attention

Répartissez les clés et rangez la plaquette (1) et la clé A dans un endroit sûr.

Il est conseillé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motorcycle.

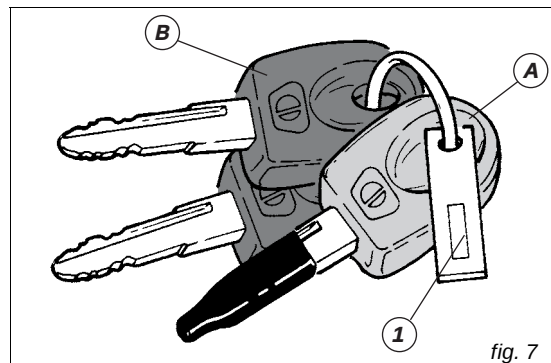


fig. 7

Code card

Une CODE CARD (fig. 8) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le **key-ON**.



Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz.

Cette procédure permet donc à l'usager, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBd (7, fig. 4).

L'opération peut se réaliser uniquement si l'on connaît le code électronique (electronic code) indiqué sur la code card.

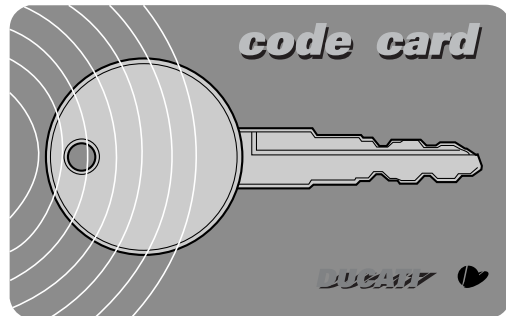


fig. 8



fig. 9

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz

- 1) *Positionnez la clé de contact sur ON, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée.
Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.*
- 2) *Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.*
- 3) *Le témoin EOBD se rallumera en clignotant.
Introduisez maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motorcycle.*
- 4) *Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4) équivalent au premier chiffre du code secret.
Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répétez cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code. Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).*
- 5) *Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code introduit est correct, le témoin EOBD et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes.*

- 6) *Si le code introduit N'est PAS exact, le témoin EOBD demeure allumé et, la clé sur OFF, l'on peut répéter les opérations à partir du point (1) pour un nombre de fois illimité.*



Remarque

Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON :

- 1) si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4), placé sur le tableau de bord, produit un bref clignotement ; le système de protection a saisi le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 13), le moteur se met en route.
- 2) si le témoin (6, fig. 4) ou le témoin EOBD (7, fig. 4) demeurent allumés, le code n'a pas été saisi. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position OFF et ensuite à nouveau dans la position ON ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.
- 3) Si le témoin (6, fig. 4) continue de clignoter, cela signifie qu'un signal du système antidémarrage électronique a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz). Tournez la clé sur OFF et ensuite sur ON pour rétablir le fonctionnement normal du témoin antidémarrage électronique (voir point 1).



Attention
Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé.

En cours de procédure utilisez toujours la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

En cas de demande de clés supplémentaires, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI en apportant toutes les clés à disposition ainsi que la CODE CARD.

Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au Client de démontrer qu'il est le propriétaire du motorcycle. Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.



Remarque
En cas de changement de propriétaire du motorcycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

*Commutateur d'allumage et antivol de direction
(fig. 10)*

Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

- A) **ON** : met en circuit l'éclairage et le moteur ;
- B) **OFF** : met hors circuit l'éclairage et le moteur ;
- C) **LOCK** : la direction est bloquée ;
- D) **P** : feu de stationnement et antivol de direction.



Remarque

Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut la pousser et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

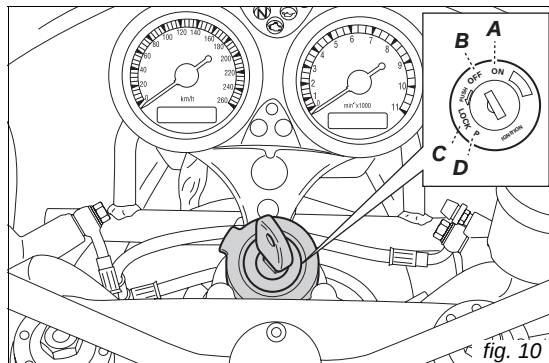


fig. 10

Commutateur gauche (fig. 11)

1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :

position ☸ = feu de croisement allumé ;

position ☹ = feu de route allumé.

2) Bouton ⇄ = clignotant de direction à trois positions :

position centrale = éteint ;

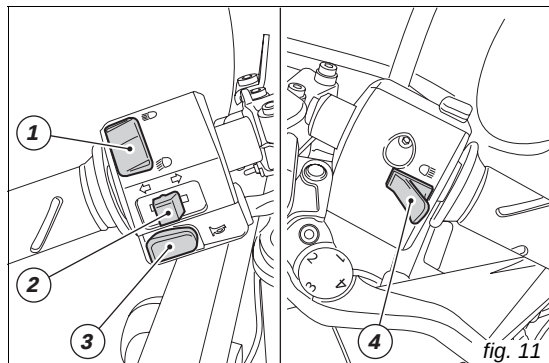
position ⇄ = virage à gauche ;

position ⇂ = virage à droite.

Pour désactiver l'indicateur, appuyez sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton 📢 = avertisseur sonore.

4) Bouton ☸ = appel de phare.



Levier d'embrayage (fig. 12)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon.

Pour réaliser ce réglage, relâchez complètement le levier (1) et tournez la molette (2) sur l'une des quatre positions prévues.

La position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motorcycle, tout particulièrement au départ.

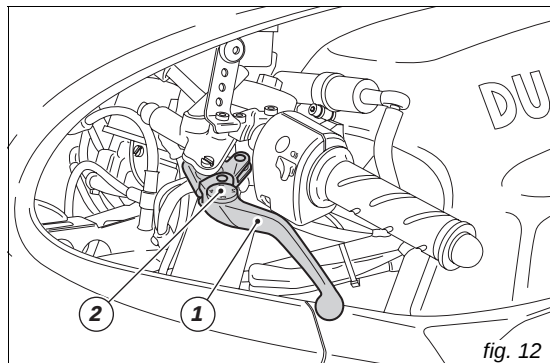


fig. 12



Attention

Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motorcycle à l'arrêt.

F



Important

Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Commutateur droit (fig. 13)

1) Interrupteur **DE MISE A L'ARRET MOTEUR** à deux positions :

position  (**RUN**) = marche;

position  (**OFF**) = arrêt du moteur.



Attention

Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position  pour procéder à la mise en route du motocycle.



Important

Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur ON, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.

2) Bouton  = démarrage moteur.

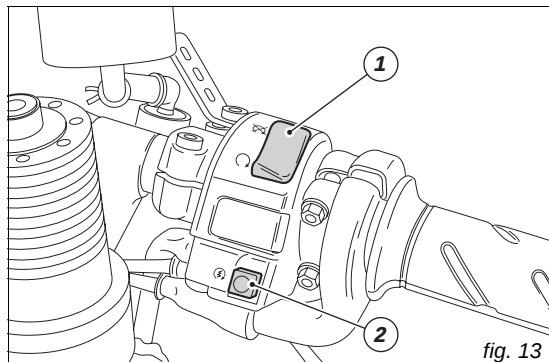
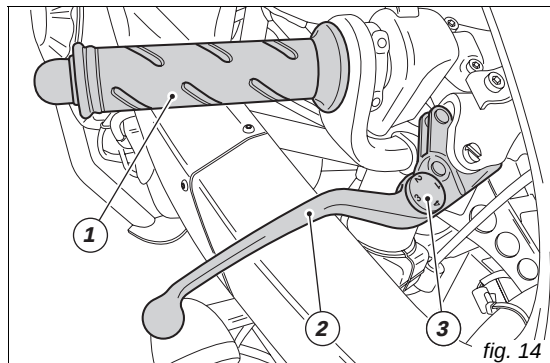


fig. 13

Poignée des gaz (fig. 14)

La poignée des gaz (1), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.



Levier du frein avant (fig. 14)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.

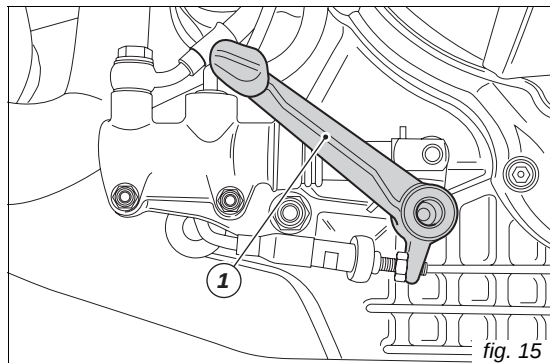
Le levier de commande est doté d'une molette (3) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.



Attention

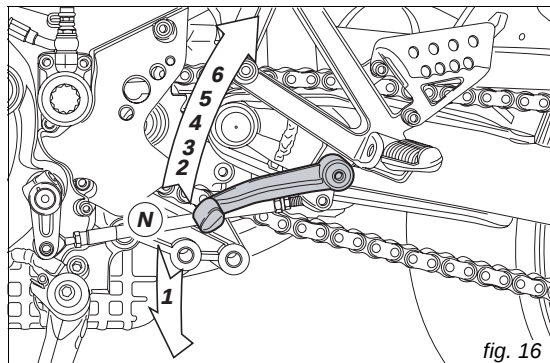
Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 41.

Pédale de commande frein arrière (fig. 15)
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la
pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.



Pédale de changement vitesse (fig. 16)

La pédale de changement vitesse a une position de repos centrale **N** avec rappel automatique et deux mouvements : en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1^e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin **N** au tableau de bord s'éteint ; en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2^e vitesse et ensuite la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e vitesse. A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.



Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière

Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.

Pour modifier la position de la pédale de changement vitesse, procédez comme suit : immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).

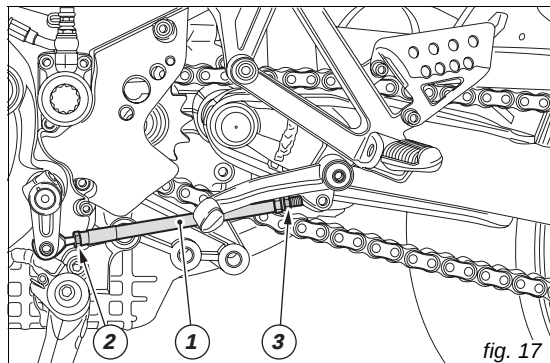


Remarque

L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1), à l'aide d'une clé à ouverture fixe sur le côté hexagonal, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.

Serrez les deux contre-écrous contre la tige.



Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :

Desserrez le contre-écrou (4).

Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrez le contre-écrou (4).

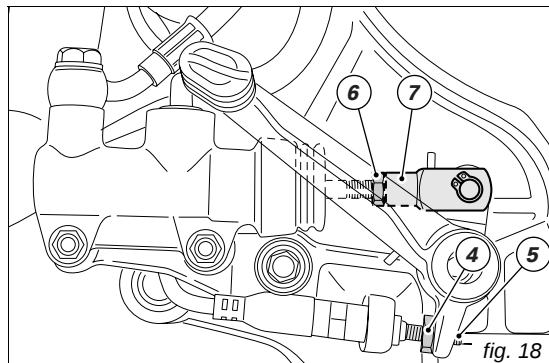
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. $1,5 \div 2$ mm), avant que l'action de freinage se produise .

Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :

Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.

Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.

Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.



PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle (fig. 19)

- 1) Bouchon réservoir de carburant
- 2) Serrure de selle et élément porte-casque
- 3) Béquille latérale
- 4) Amortisseur de direction
- 5) Rétroviseurs
- 6) Dispositifs de réglage fourche avant
- 7) Dispositifs de réglage amortisseur arrière
- 8) Catalyseur (sauf la version USA).

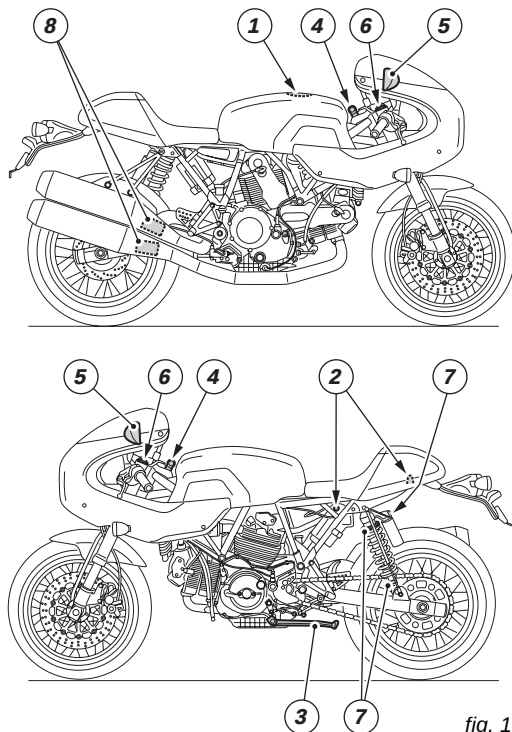


fig. 19

Bouchon réservoir de carburant (fig. 20 et fig. 21)

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.



Remarque

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.



Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 44), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

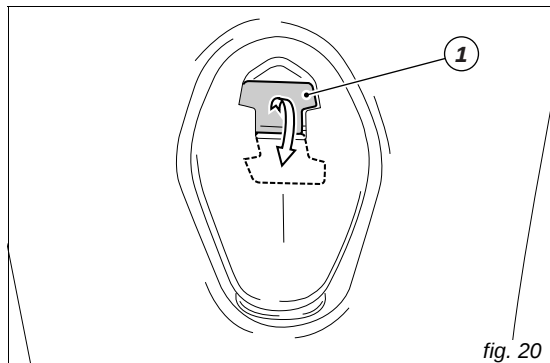


fig. 20

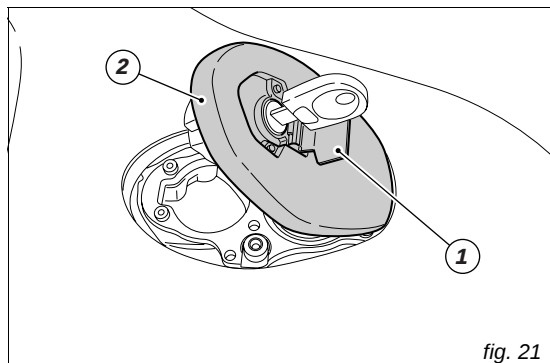
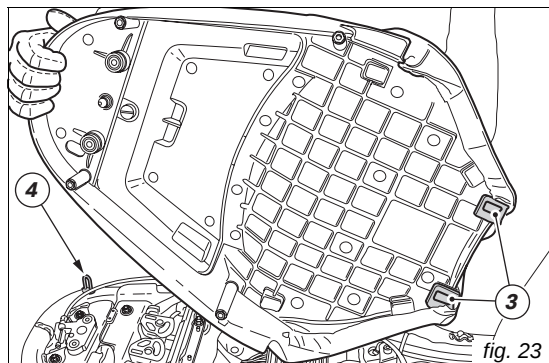
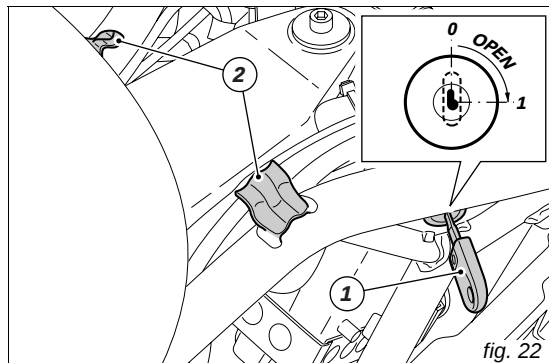


fig. 21

Serrure de selle et élément porte-casque

Ouverture (fig. 22)

Introduisez la clé dans la serrure (1), tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour soulever la partie arrière de la selle. Dégager les arrêts (3) de la selle des crochets (2) sur le carde et sortir la selle en la tirant vers l'arrière.



A la partie arrière du cadre sous la selle est situé le crochet (4, fig. 23 - fig. 24) d'attache du casque de protection pour le pilote. Introduire l'extrémité du lacet du casque dans le crochet, laissez pendre le casque à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

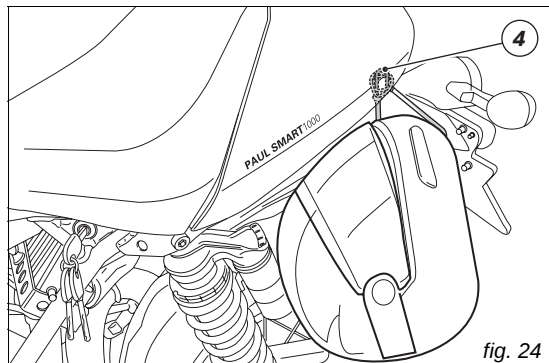


Attention

Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez ; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motorcycle.

Fermeture

Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Engager les arrêts (3, fig. 23) de la selle dans les crochets (2, fig. 22) du cadre, puis appuyer sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis d'enclenchement du verrou de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure (1, fig. 22).



Béquille latérale (fig. 25)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.

Si le terrain est en pente, gardez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.

Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains les demi-guidons du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.



Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien - se composant de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

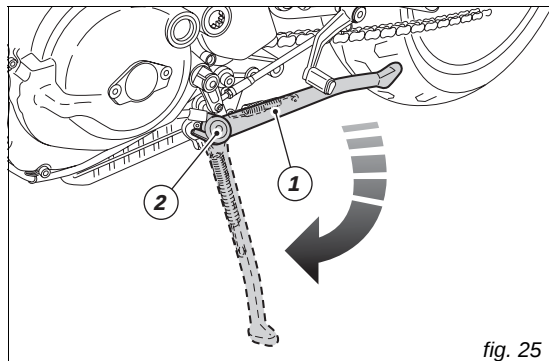


fig. 25

Rétroviseurs (fig. 26)

Chaque rétroviseur du motorcycle se compose de deux éléments, unis par un ressort intérieur spécial, permettant une rotation contrôlée du rétroviseur, vis-à-vis de la bulle, en cas de choc. Après le déplacement, ce ressort ramène le rétroviseur à sa position d'origine.



Remarque

Les rétroviseurs ne doivent jamais être pliés : le ressort interne n'étant qu'un élément de maintien plus sûr.



Important

Au cas où l'un des deux éléments se détacherait, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour la réparation ou le remplacement du rétroviseur.



Attention

Ne roulez pas sans rétroviseurs : l'absence de visibilité à l'arrière peut occasionner de graves accidents.

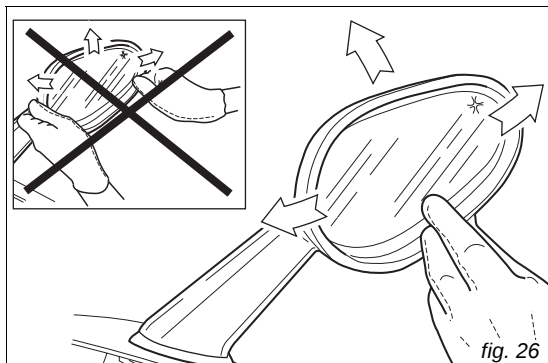
Le réglage s'effectue en poussant sur les extrémités du rétroviseur dans la direction désirée.

Pour bloquer le rétroviseur dans la position définie, serrer la vis à la partie inférieure du support.



Attention

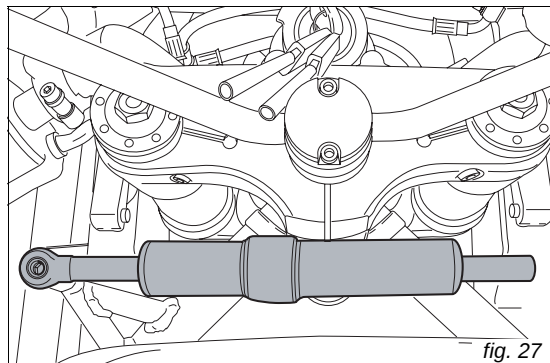
Ne jamais effectuer ce réglage en intervenant sur le rétroviseur entier, sous peine de sa casse.



Amortisseur de direction (fig. 27)

Il est situé devant le réservoir et fixé au cadre ainsi qu'au té supérieur.

Son action contribue à la précision et à la stabilité de la colonne de direction, ce qui améliore la prise en main du motorcycle dans quelque condition que ce soit.



Eléments de réglage fourche avant (fig. 28 et fig. 29)
La fourche du motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente), de compression des tubes et dans la précharge du ressort.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

- 1) pour modifier le frein hydraulique en extension (fig. 28) ;
- 2) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 28) ;
- 3) pour modifier le frein hydraulique en compression (fig. 29).

Positionner le motocycle de manière stable sur sa béquille latérale.

A l'aide d'une clé Allen de 3 mm tournez la vis de réglage (1), placée en tête de chaque tube de fourche, pour modifier le frein hydraulique en détente.

A l'aide d'une clé Allen de 3 mm tournez la vis de réglage (3), à la partie arrière des pattes d'ancrage des roues, pour modifier le frein hydraulique en compression.

Lorsqu'on tourne la vis réglage (1) et (3) il faut entendre des déclics : chacun d'entre eux correspond à un réglage d'amortissement. Si l'on serre la vis de réglage jusqu'à son blocage on obtient la position "0", qui correspond à l'amortissement maximum. A partir de cette position, tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1" et "2", etc., ou la rotation angulaire de la vis de réglage.

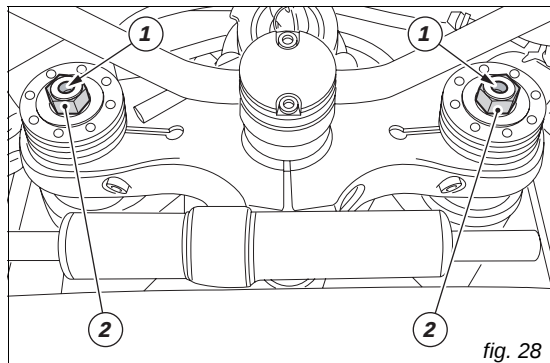


fig. 28

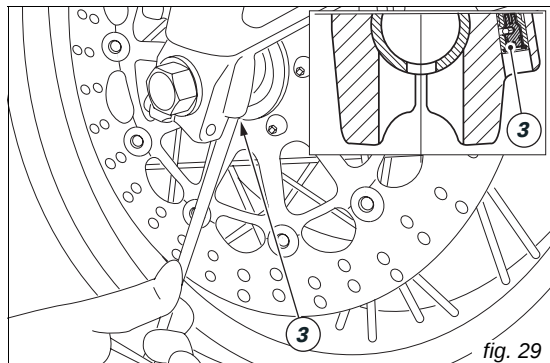


fig. 29

Les réglages STANDARD sont les suivants :

compression : 9 déclics ;

extension : 8 déclics.

Précontrainte du ressort : 10 mm

Plage de réglage :

compression : 24 déclics

extension : 24 déclics.

Précontrainte du ressort : 15 mm

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.



Important

Régalez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

Vis de réglage amortisseur arrière (fig. 30)

L'amortisseur arrière est équipé de vis de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

La vis de réglage (1), placée au côté droit près de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (détente).

La vis de réglage (2), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression. Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les vis de réglage (1) et (2), on augmente le frein, inversement on le réduit.

Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) :

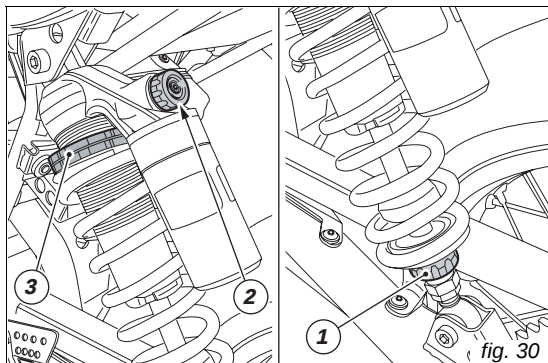
- desserrer la vis de réglage (1) de 12 déclics.
- desserrer la vis de réglage (2) de 12 déclics.

Précontrainte du ressort : 18,5 mm

Les deux bagues (3) à la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. **Vissez ou dévissez** la bague inférieure pour **augmenter** ou **réduire** la précontrainte.

Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 211,5 mm.



F



Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

MODE D'EMPLOI

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum (fig. 31)

Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :

- 1) Jusqu'à 1000 km ;
- 2) De 1000 à 2500 km.

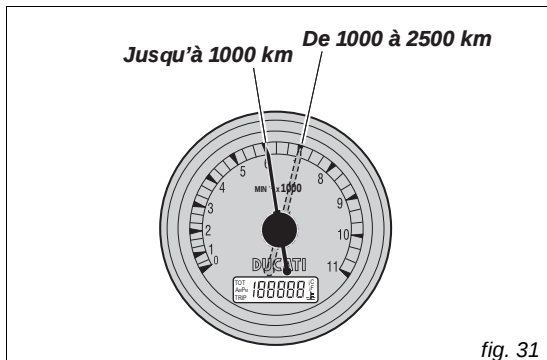


fig. 31

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de

5.500÷6.000 trs/mn.

Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.

A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.

Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez tous coups de frein brutaux et freinages prolongés ; cela permet l'adaptation optimale des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.

Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.

Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7000 trs/mn.



Important

Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices occasionnés au moteur et de sa durée de vie.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

Contrôles avant la mise en route



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote.

F

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. En l'occurrence, prenez de l'essence (page 44).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. En l'occurrence, faites l'appoint d'huile (page 64).

Liquide freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 62)

Fonctionnalité des commandes

Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 55).

Verrouillages à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir de carburant et de la selle.

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 31).



Attention

En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur



Attention

Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite (page 10)

- 1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 32). Vérifiez si le témoin vert **N** et le rouge  **au tableau de bord sont allumés.**



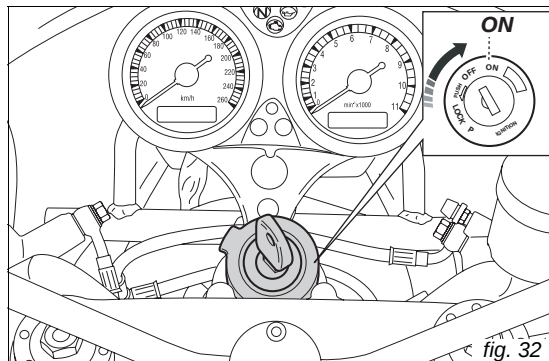
Important

La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).



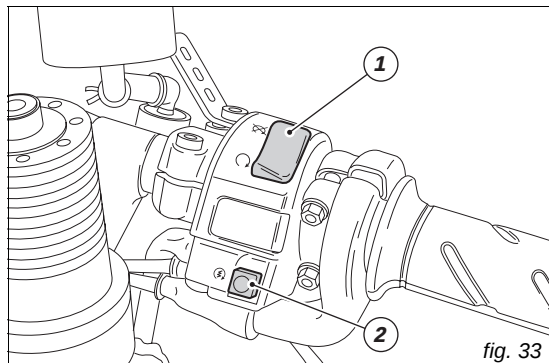
Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).



- 2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 33) soit en position  (RUN) ; appuyer ensuite sur le bouton de démarrage (2, fig. 33).

Le motocycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2). Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.



Important

Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

Démarrage et mise en route du motocycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérer en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
- 4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et accélérez.
- 5) Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage. La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz , débrayez, accélérez un instant le moteur , pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage. Utilisez les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence de réduire la vitesse en abordant une pente, rétrogradez immédiatement et soyez toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motocycle que sur son moteur.



Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier de débrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.

N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle.

En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle.

Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage.

Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l'arrêt du motorcycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 18).

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.

Stationnement

Après avoir arrêté le motorcycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 31).

Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.

Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motorcycle.

Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P**.

Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motorcycle est sans surveillance.



Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).



Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motorcycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motorcycle et à l'intégrité physique de pilote.

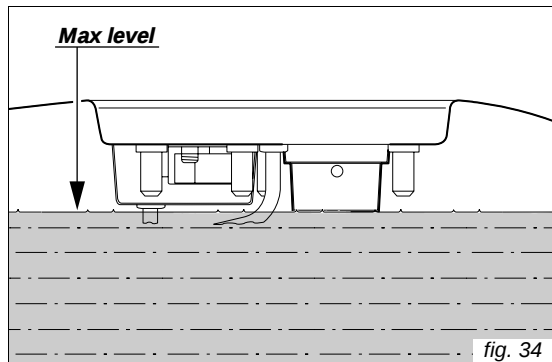
Ravitaillement carburant

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 34).



Attention

Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

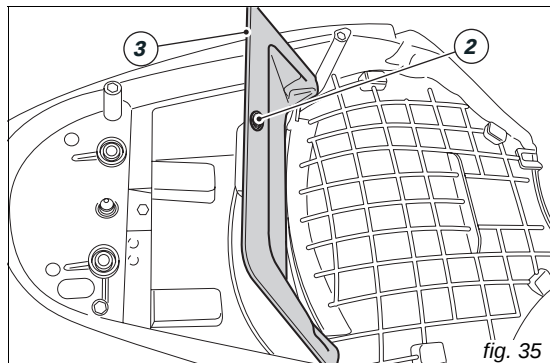


Accessoires en dotation (fig. 35)

Un dégagement au-dessous de la selle abrite une trousse (1) qui contient :

- un manuel d'utilisation et entretien ;
- un lacet d'ancrage du casque ;
- une trousse à d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

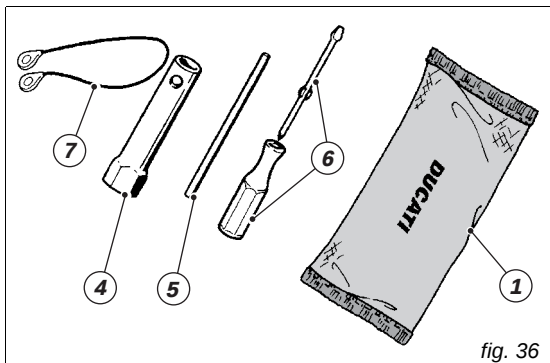
Pour avoir accès au compartiment il est nécessaire de retirer la selle (voir page 29), en ouvrant la serrure, desserrer la vis (2) et lever le cache de protection (3).



Le kit d'outils (fig. 36)

comprend :

- clé à bougies à six pans (4) ;
- axe pour clé à bougies (5) ;
- double tournevis (6) ;
- lacet d'ancrage du casque (7).



PRINCIPALES OPERATIONS D'ENTRETIEN

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage
Le niveau ne doit pas descendre en dessous de la marque MIN indiquée sur les réservoirs correspondants (fig. 37, fig. 38 et fig. 39).

Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, selon la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et, au besoin, la purge du système.



Attention

Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Evitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.

L'huile hydraulique est corrosive et peut occasionner des préjudices et des lésions.

Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.

Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

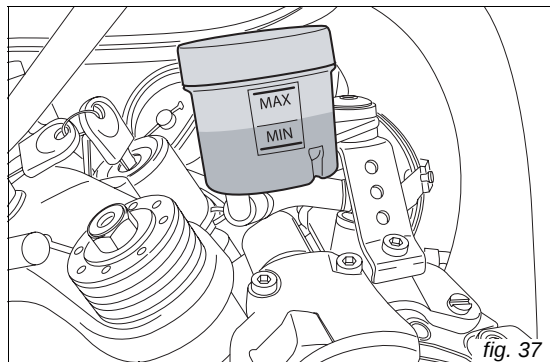


fig. 37

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motorcycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et, au besoin, la purge du système.

⚠ Attention Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).

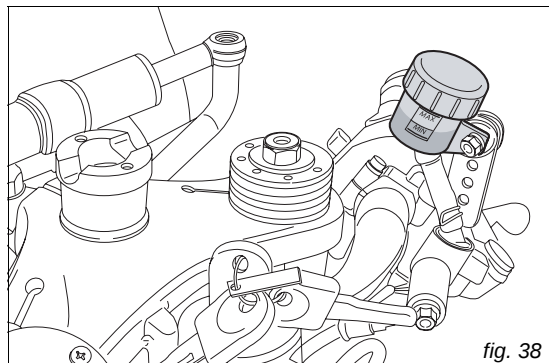


fig. 38

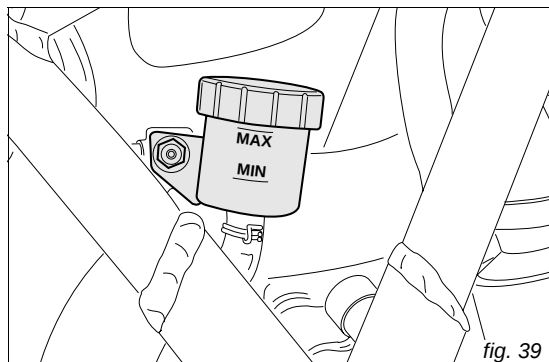


fig. 39

Vérification de l'usure des plaquettes de freins (fig. 40)

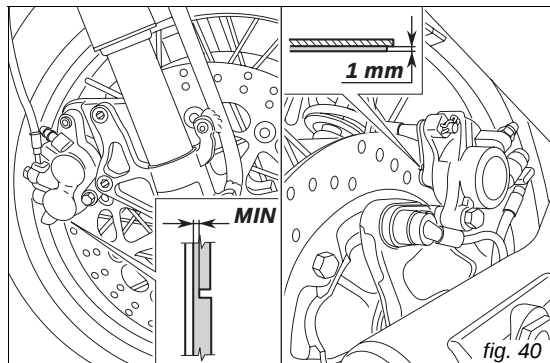
Frein avant

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière

Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être de 1 mm au moins.

 **Important** Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler systématiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles des gaz. Elle ne doit pas présenter de pincements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulisement libre du câble intérieur en intervenant sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour prévenir pareils problèmes, il est également conseillé de séparer la commande en desserrant les deux vis (1, fig. 41) et de lubrifier périodiquement l'extrémité des câbles et du rouet avec de la graisse SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

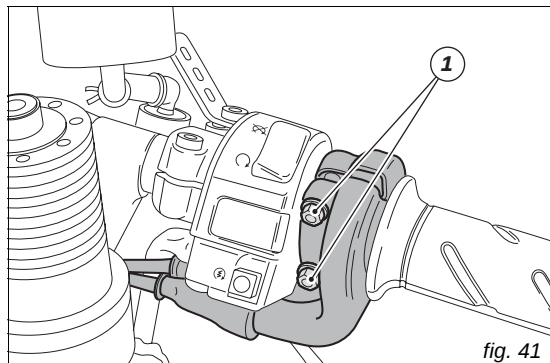


fig. 41

⚠ Attention
Réassembler la commande en faisant très attention et en insérant les câbles dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (2) au couple de 6 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse (fig. 42).

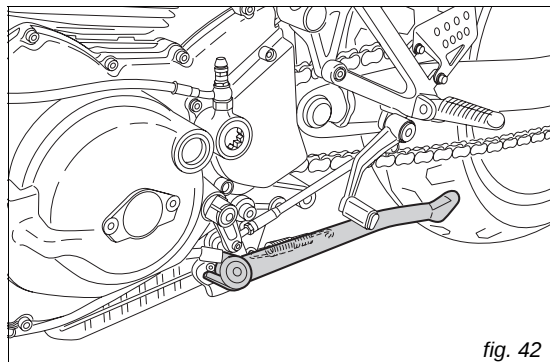


fig. 42

Réglage du câble des gaz

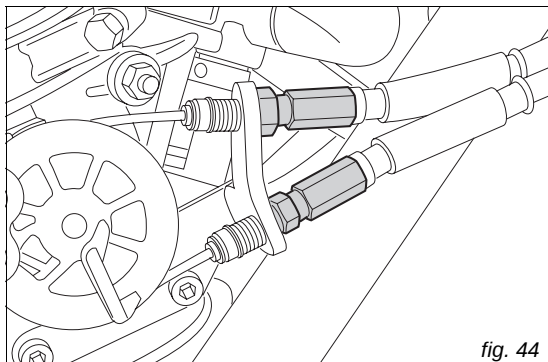
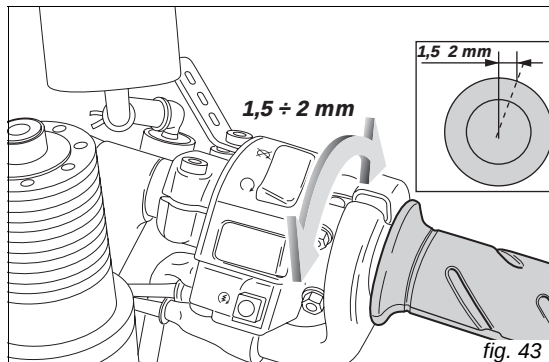
La poignée des gaz dans toutes positions de braquage doit avoir une garde de $1,5 \div 2$ mm, mesurée sur le bord extérieur de la poignée.

Si cela n'est pas le cas, il faut régler la garde de la commande en intervenant sur les éléments de réglage (1) du corps à papillons (fig. 44).



Important

Pour régler la garde de la commande des gaz, contacter un concessionnaire ou un Atelier Agréé.



Charge de la batterie (fig. 45)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motorcycle.

Desserrer les vis (1) de fixation du support de batterie.

Retirer le couvercle (2) en dégageant des deux arrêts latéraux le lacet élastique.

Débranchez la borne négative (-) noire en premier et celle positive (+) rouge par la suite.

Déplacer la batterie vers l'arrière du véhicule pour pouvoir la séparer de son support.



Attention

La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.

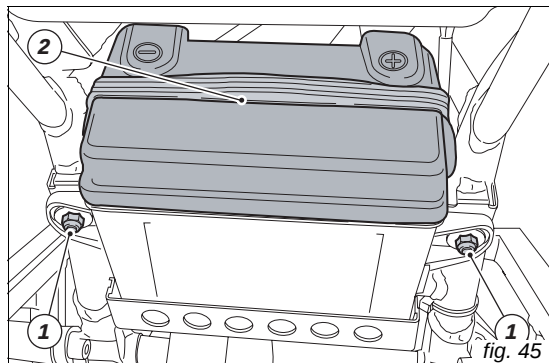
Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif (+), noir au pôle négatif (-).



Important

Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.

Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.



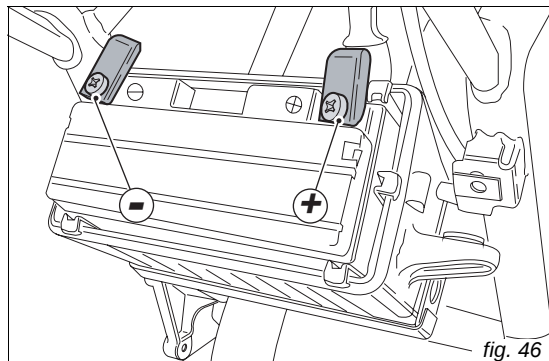


Attention

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A.

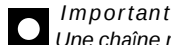
Remettre en place la batterie sur son support, bloquer le couvercle (2, fig. 45), fixer le support de batterie au cadre, en serrant les vis (1, fig. 45) au couple de 10 Nm.



Mise en tension de la chaîne de transmission

Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage.

Le motorcycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de $30 \div 32$ mm. Pour régler la tension, desserrer l'écrou (1, fig. 48) de l'axe de roue et serrer les écrous (2) du même nombre de tours et dans le sens des aiguilles d'une montre, de part et d'autre du bras oscillant, pour augmenter la tension ou les desserrer pour la diminuer. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.



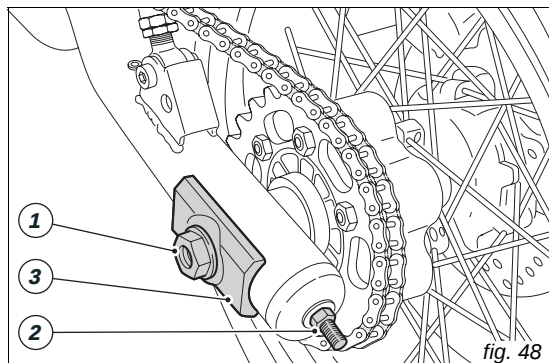
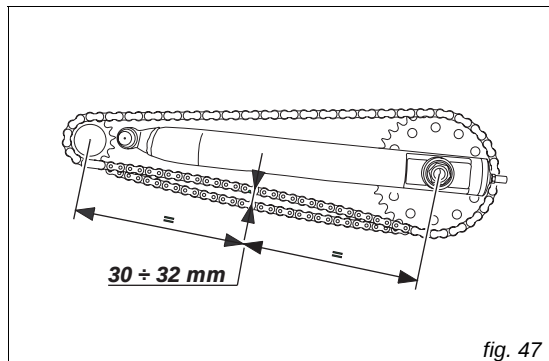
Important

Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifiez que, sur les deux côtés du bras oscillant, les repères de positionnement correspondent à l'indice du curseur (3, fig. 48), ce qui garantit le parfait alignement de la roue.

Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 72 Nm.

Graissez le filet des écrous (2) avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez-les au couple de 8 Nm.



Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage.

Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.



Important

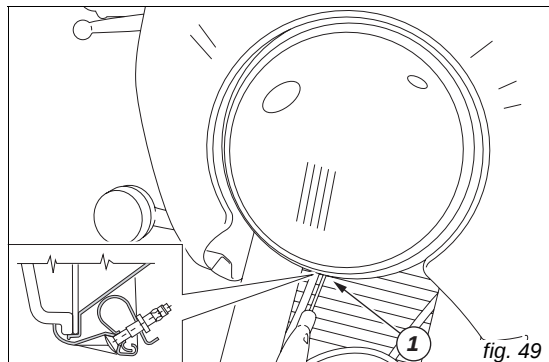
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

Remplacement des ampoules d'éclairage
Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 75. Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.

Phare

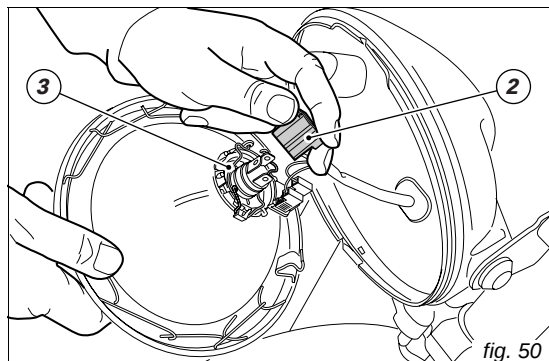
Pour avoir accès aux ampoules du phare, desserrez la vis inférieure (1) fixant l'ensemble cadre/réflecteur au corps de phare.

Débranchez le connecteur (2, fig. 50) de l'ampoule du phare. Débranchez l'agrafe (3, fig. 50) de retenue ampoule et retirez la lampe du support.



Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.



Remplacez les ampoules (4).



Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Insérez les ergots du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte ; reliez l'extrémité de la clip (3, fig. 50) aux supports du corps de phare. Branchez à nouveau les câbles.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débranchez le connecteur. L'ampoule (5) a une attache à baïonnette ; pour l'extraire, il faut la pousser et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Rebranchez le connecteur et fixez l'ensemble cadre/réflecteur.

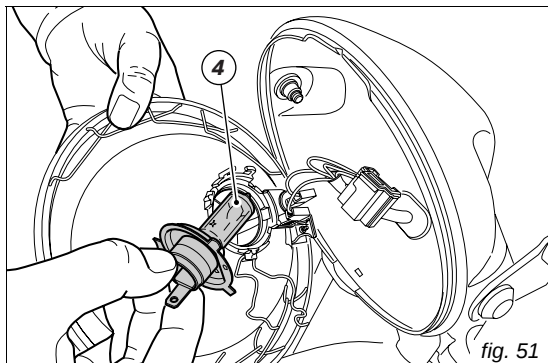


fig. 51

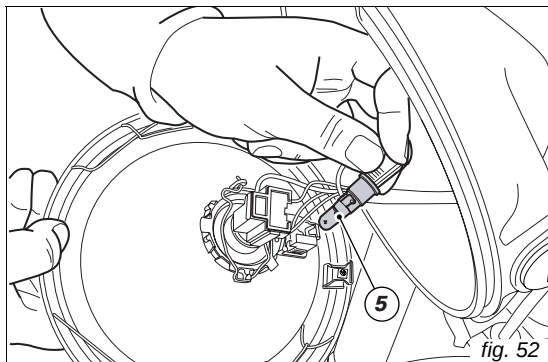


fig. 52

*Clignotant de direction avant (fig. 53 et fig. 54)
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.*

Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Remettez en place la coupelle. Serrez la vis (1).

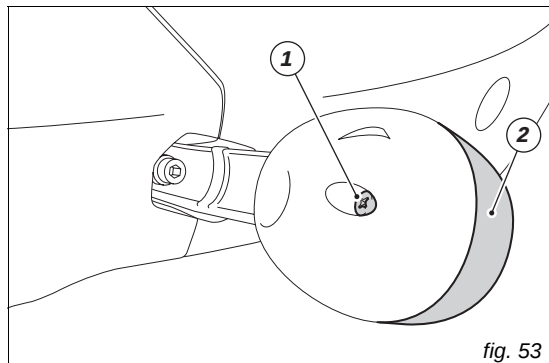


fig. 53

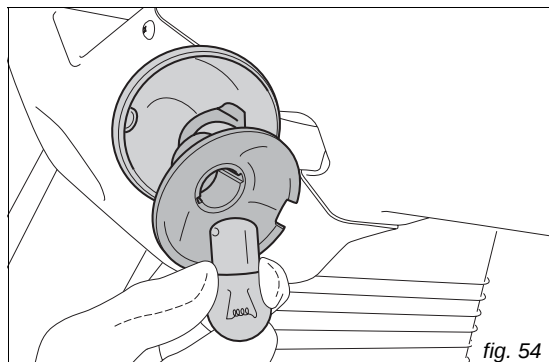


fig. 54

Clignotant de direction arrière (fig. 55 et fig. 56)
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) équipée de support du clignotant (3). Sortir l'ensemble ampoule (4) du d'ampoule (5).

Remplacer l'ampoule et remettre en place l'ensemble ampoule (4) dans le support d'ampoule (5). Remettre en place la coupelle (2) avec le support d'ampoule (5) sur le support de clignotant (3) en engageant les deux ergots du support d'ampoule (5) dans le cran à l'intérieur du support de clignotant (3). Serrez la vis (1).

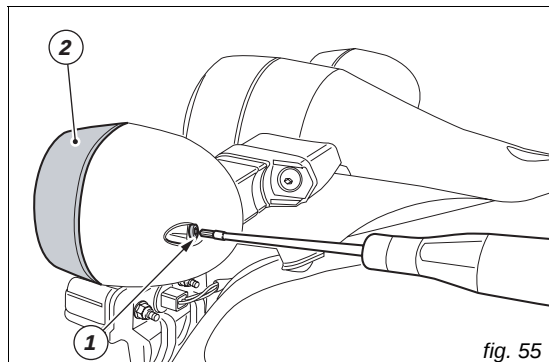


fig. 55

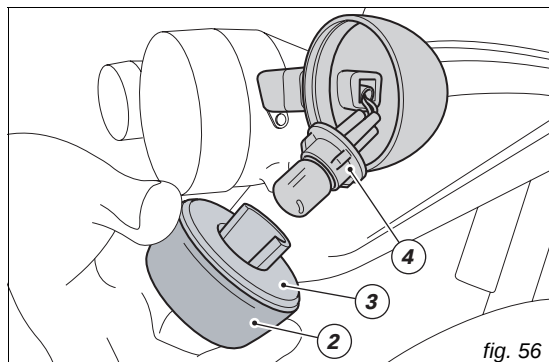


fig. 56

Eclairage plaque (fig. 57)

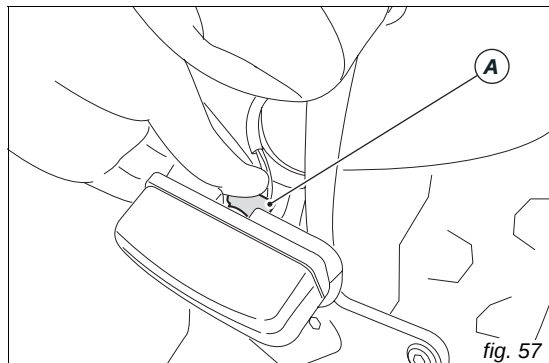
Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque à numéro, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.

Sortez la lampe et remplacez-la.



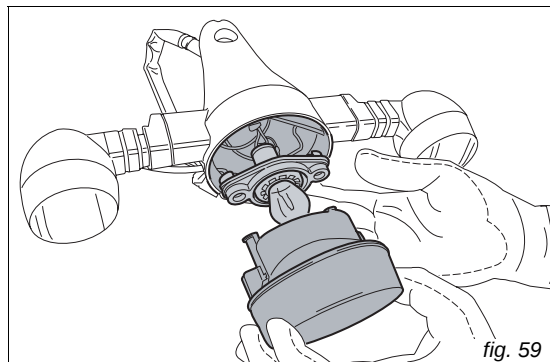
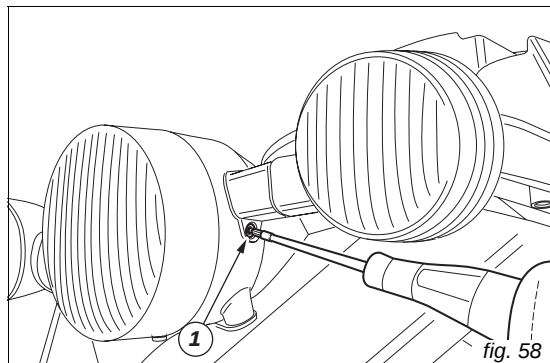
Remarque

La douille de lampe est pourvue d'une extrémité (A, fig. 57) par laquelle on peut la sortir du support de plaque, en évitant de déchirer les câbles.



Feux stop

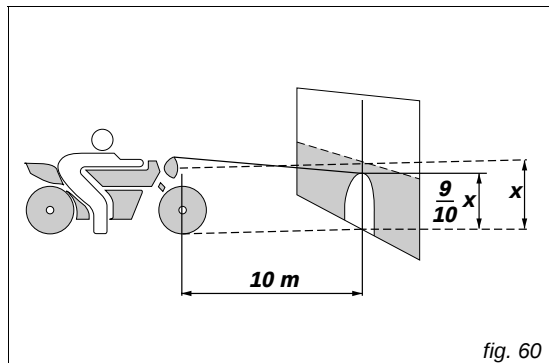
Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 58) qui serrent l'optique et la retirer. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 59). Remontez l'optique et serrez les vis (1).



Assiette du phare (fig. 60)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motorcycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motorcycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement.

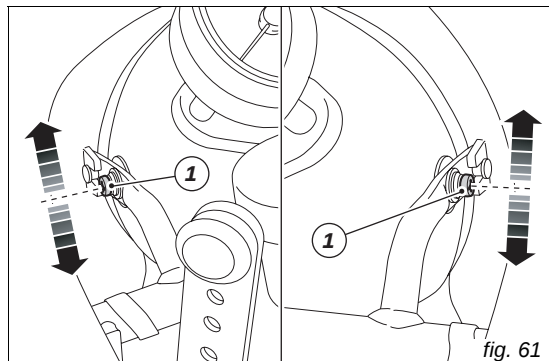
La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur $\frac{9}{10}$ de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.



Remarque

La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux. Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motorcycle est utilisé.

Il est possible de modifier l'orientation verticale du phare en tournant les vis (1, fig. 61) le fixant aux supports latéraux.



Pneus

Pression avant :

2,2 bars

Pression arrière :

2,2 bars

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude ; elle doit donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.



Important

Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmentez la pression de gonflage du pneu de $0,2 \div 0,3$ bar.

F

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus avec chambre à air se dégonflent sous un délai assez court, puisqu'ils ont un faible degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention

En cas de crevaison remplacez le pneu et la chambre à air. Remplacez les pneus et les chambres à air par des éléments neufs de la marque et du type de première monte. Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais un pneu sans chambre à air. Le non-respect de cette règle provoque la perte de pression à l'intérieur du pneu, avec de graves retombées sur pilote.

Après remplacement d'un pneu et de sa chambre à air, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.



Important

Ne détachez pas, ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.



Remarque

Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus et chambres à air, afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 62) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.



Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur : remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

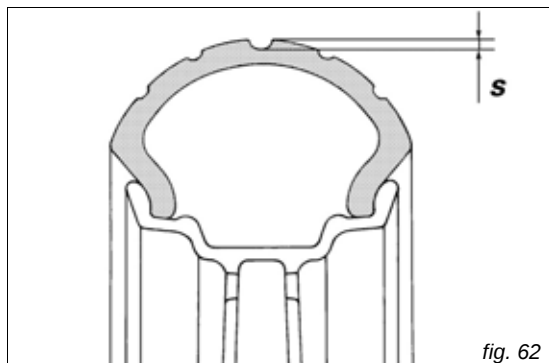


fig. 62

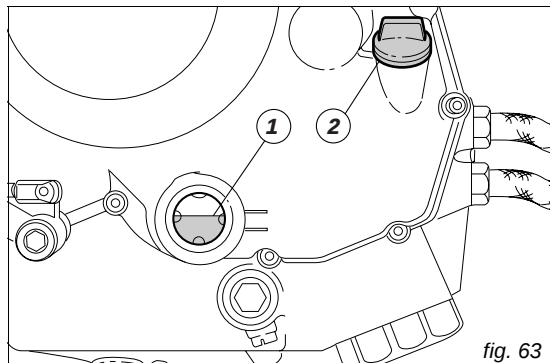
Contrôle niveau huile moteur (fig. 63)

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage.

Contrôlez le niveau motorcycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard.

Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.

Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.



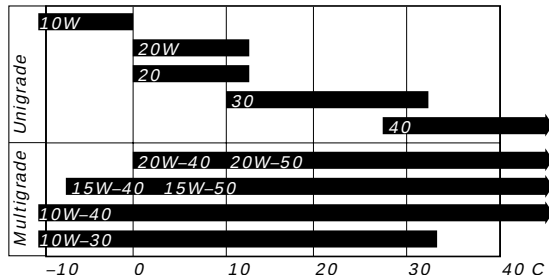
Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité

SAE 10W-40

Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motorcycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 64)
La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.

Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.

Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.

Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.

Contrôlez l'écart entre les électrodes :

L'écart doit être de 0,6-0,7 mm.

Important

En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.

Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'à la fin de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.

Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important

N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage. La bougie doit être serrée correctement.

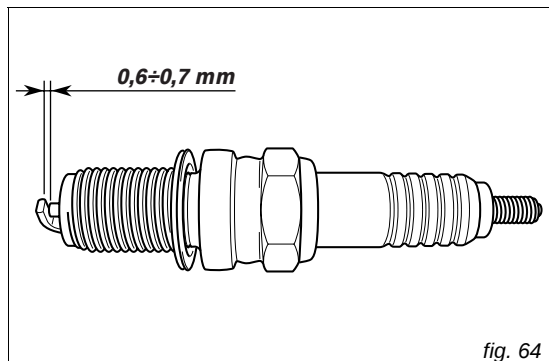


fig. 64

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motorcycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.



Important

Ne lavez pas le motorcycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.

Ne pas diriger sur le motorcycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement, débouchant à la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer. Empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincez le motorcycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.



Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motorcycle.

Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine.

Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :

réalisez un nettoyage général ;

vidangez le réservoir carburant ;

introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile

moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le

moteur manuellement, afin de distribuer un film

protecteur sur les parois internes ;

utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;

débranchez et ôtez la batterie. Le contrôle et, au besoin, la

recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de

non-utilisation du motocycle pour une période supérieure

à un mois ;

recouvrez le motocycle d'une housse de protection

n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la

buée.

La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Encombrement (mm) (fig. 65)

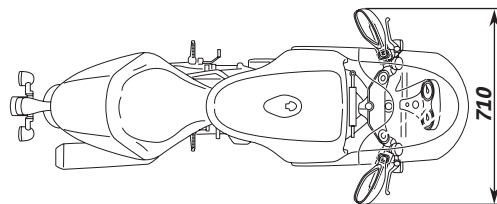
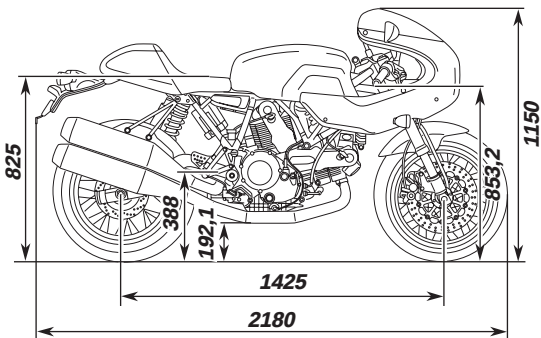
Poids

A sec :

190 kg sans liquides et batterie.

A pleine charge :

320 Kg.



F  **Attention**
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

fig. 65

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 3,5 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum	15
Carter inférieur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,9
Circuit frein AV./AR. et embrayage	Liquide spéciale pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	(par tube) 0,400



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.

Alésage mm :

94

Course mm :

71,5

Cylindrée totale cm³ :

992

Rapport volumétrique $\pm 0,5:1$:

10,0

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

61 kW - 83 ch à 8.000 trs/mn.

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

83 Nm (8,5 kgm) à 6.000 trs/mn.

Important

Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution

Desmodromique, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages à denture droite, poulies et courroies crantées.

Schéma distribution desmodromique (fig. 66)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).
- 2) Pastille de réglage culbuteur supérieur.
- 3) Demi-lunes.
- 4) Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).
- 5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur.
- 6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur).
- 7) Arbre à cames.
- 8) Soupape.

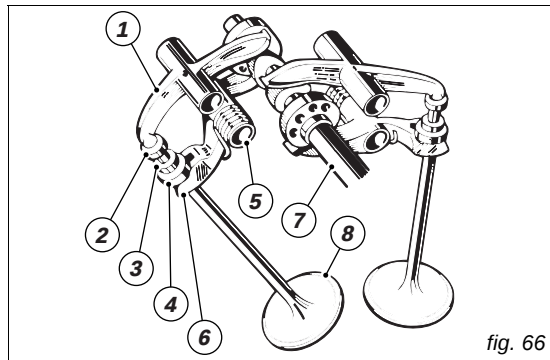


fig. 66

Performances

La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les prescriptions du rodage et les opérations d'entretien systématique.

Système de freinage

Avant

A double disque percé.

Matière de la cloche :

acier

Matière surface de freinage :

acier inoxydable.

Diamètre du disque :

320 mm

Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.

Surface de freinage :

88 cm².

Etriers de frein à pistons différenciés.

Marque :

BREMBO

Type :

30/32 pistons.

Garniture :

Toshiba TT 2172 HH.

Type de maître-cylindre :

PSC 16.

Arrière

A disque fixe percé.

*Matière surface de freinage :
acier inoxydable.*

Diamètre du disque :

245 mm

Commande hydraulique par pédale côté droit.

Surface de freinage :

25 cm².

Marque :

BREMBO

Type :

P 32.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 11



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission

Embrayage :

multidisques à sec ;

actionné par levier côté gauche du demi-guidon.

Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à denture droite.

Rapport :

32/59

Boîte :

à 6 rapports ;

avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon/couronne :

15/38

Rapports totaux :

1^e 15/37

2^e 17/30

3^e 20/27

4^e 22/24

5^e 24/23

6^e 28/24

F

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.

Marque :

RK

Type :

525 GXW.

Dimensions :

5/8"x5/16".

Nombre de maillons :

100



Important

Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre

En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants

Angle de braquage (de chaque côté) :

30°.

Angle de chasse :

24°.

Chasse :

92 mm

Roues

Jantes à branches.

Avant

Dimensions :

3,50x17"

Arrière

Dimensions :

5,50x17"

La roue AV est du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial avec chambre à air.

Dimensions :

120/70-R17.

Arrière

Radial avec chambre à air.

Dimensions :

180/55-R17.

Bougies d'allumage

Marque :

CHAMPION

Type :

RA 6 HC.

En alternative :

Marque :

NGK

Type :

DCPR8E

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI CPU 5AM2.

Diamètre corps à papillons : 45 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Orifices par injecteur : 1

Alimentation en essence : 95-98 RON.

Suspensions

Avant

A fourche hydraulique inversée allégée.

La fourche de ce modèle est dotée de système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension, compression et dans la précharge des ressorts à l'intérieur des tubes.

Diamètre tubes de fourche :

43 mm

Débattement sur l'axe des tubes :

120 mm

Cette solution permet de régler la hauteur de la partie arrière indépendamment du réglage de la précontrainte du ressort.

Débattement amortisseur :

94,5 mm

Débattement roue :

132,9 mm

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution EURO3.

Version USA : non catalysée

Coloris disponibles

*Gris métallisé réf. *0039 (PPG)*

Cadre couleur bleue ciel, jantes chromées.

F

Arrière

L'amortisseur, réglable en extension, en compression et dans la précharge du ressort, est directement ancré au bras oscillant en aluminium.

Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

L'amortisseur est aussi doté de réglage de la longueur totale. La longueur standard est de 336 mm, mais il est possible de réduire de 4 mm et augmenter de 8 mm cette valeur.

Circuit électrique

Se compose des éléments principaux qui suivent :

Phare avant :

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

Feu de position :

ampoule type : **W5W (12V-4W).**

Commandes électriques aux demi-guidons :

Clignotants de direction :

ampoule type : **W16W (12V-16W).**

Avertisseur sonore.

Contacteurs de feux stop.

Batterie, 12V-10 Ah.

Alternateur 12V-520W.

Régulateur électronique, protégé par fusible de **40A** situé à côté de la batterie.

Démarrreur électrique, 12V-0,7 kW.

Feu arrière et feu stop :

ampoule type : **HD P5/21W-12V.**

Eclairage de plaque à numéro :

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



Remarque

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 55.

Fusibles

La boîte à fusibles principale est située sous la selle dans le dégagement du circuit électrique (fig. 67).

Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Neuf sont les fusibles reliés au câblage, qui se trouvent à l'intérieur de la boîte à fusibles, dont 2 de 20A sont de réserve.

Le fusible de 40A (2), placé de côté à la boîte à fusibles (fig. 68,) protège le régulateur électronique.

Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 69).



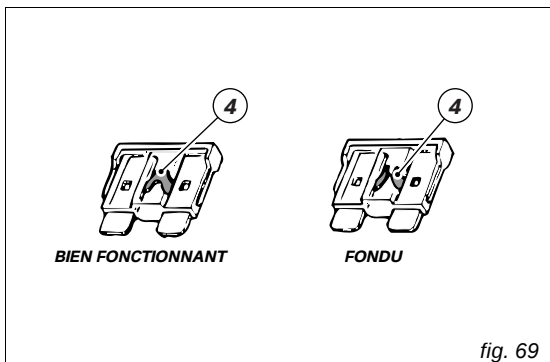
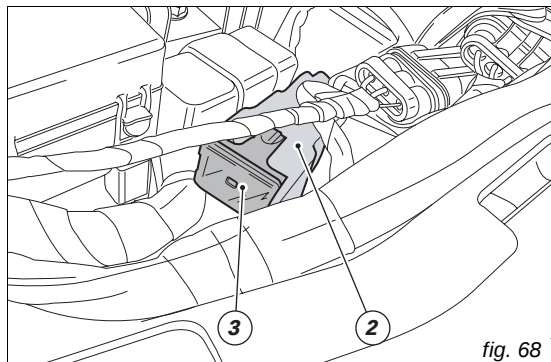
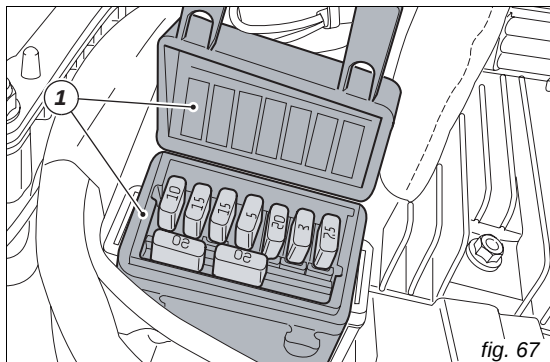
Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement d'un fusible clé de contact en position **OFF**.



Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.



Clé de lecture circuit électrique/système d'injection

- 1) Commutateur droit
- 2) Antenne Transpondeur
- 3) Commutateur à clé
- 4) Boîte à fusibles
- 5) Démarreur électrique
- 6) Solénoïde de démarrage
- 7) Batterie
- 8) Fusible régulateur
- 9) Régulateur
- 10) Alternateur
- 11) Clignotant arrière droit
- 12) Feu arrière
- 13) Clignotant arrière gauche
- 14) Eclairage plaque à numéro
- 15) Réservoir
- 16) Connecteur Chargeur
- 17) Connecteur autodiagnostic
- 18) Capteur de vitesse
- 19) Contacteur béquille latérale
- 20) Sonde lambda
- 21) Bobine cylindre horizontal
- 22) Bobine cylindre vertical
- 23) Bougie 1 cylindre horizontal
- 24) Bougie 2 cylindre horizontal
- 25) Bougie 1 cylindre vertical
- 26) Bougie 2 cylindre vertical
- 27) Moteur pas-à-pas
- 28) Injecteur cylindre horizontal
- 29) Injecteur cylindre vertical
- 30) Potentiomètre papillon
- 31) Capteur de tours/position moteur
- 32) Sonde de température huile boîtier
- 33) Boîtier électronique 5A M
- 34) Contacteur de point mort
- 35) Contacteur pression huile
- 36) Contacteur de stop arrière
- 37) Contacteur de stop avant
- 38) Contacteur embrayage
- 39) Sonde de température huile instrument
- 40) Commutateur gauche
- 41) Sonde de température/pression air
- 42) Instrumentation (tableau de bord)
- 43) Clignotant avant gauche
- 44) Avertisseur sonore
- 45) Phare
- 46) Clignotant avant droit
- 47) Relais injection

Code couleur des fils

B Bleu

W Blanc

V Violet

Bk Noir

Y Jaune

R Rouge

Lb Bleu ciel

Gr Gris

G Vert

Bn Marron

O Orange

P Rose

F

Légende boîtes à fusibles (4)

Pos.	Consommateurs	Val.
1	Key on, solénoïde de démarrage, lambda	10 A
2	Feu de position, feu de route/de croisement	15 A
3	Feu stop, avertisseur sonore, appel de phare	15 A
4	Tableau de bord	5 A
5	Injection (pompe injecteur bobines)	20 A
6	Centrale de commande moteur	5 A
7	Chargeur	7,5 A



Remarque

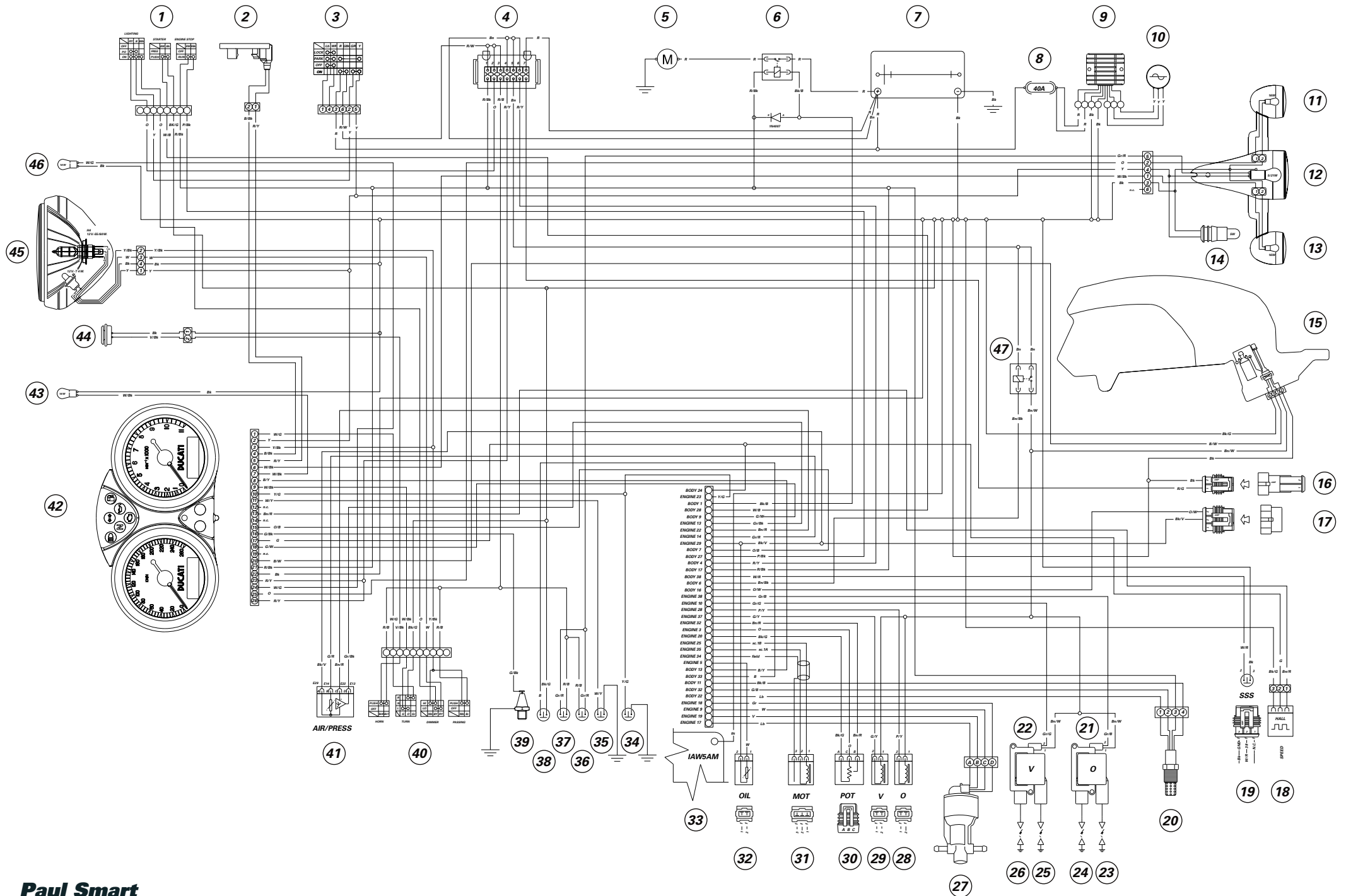
Le plan du câblage électrique se trouve à la fin du manuel.

AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

Km	Nom Ducati Service	Kilométrage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

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

*913.7.109.1B
Stampato 08/2005*



DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com