

Manuel d'utilisation et d'entretien
Onderhouds- en gebruiksaanwijzingen

DUCATI 749R



DUCATI749R



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

Dans un souci permanent d'amélioration de son assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les quelques règles suivantes, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.

Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.

De plus, nous avons mis sur pied un service d'informations pour les ducatistes et les passionnés, qui se tient à votre disposition pour tous conseils utiles ou toutes suggestions.

Amusez-vous bien !



Remarque

Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

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



Attention

Ce manuel fait partie intégrante de la moto et, en cas de changement de propriété, il doit toujours être remis au nouveau propriétaire.

SOMMAIRE

Informations générales 6

Garantie	6
Symboles	6
Renseignements utiles pour rouler en sécurité	7
Conduite en pleine charge	8
Identification	9

Commandes 10

Emplacement des commandes	10
Tableau de bord	11
Écran à cristaux liquides – Fonctions principales	12
Écran à cristaux liquides – Entrée/affichage des paramètres	14
Le système anti-démarrage	21
Code card	22
Débloccage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz	23
Double des clés	24
Contacteur d'allumage/antivol de direction	25
Comodo gauche	26
Leva d'embrayage	27
Levier de starter	28

Comodo droit	29
Poignée des gaz	29
Levier de frein avant	30
Pédale de frein arrière	31
Pédale de changement de vitesse	31
Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse et de la pédale de frein arrière	32
Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse	33
Réglage de la position de la pédale de frein arrière	34

Principaux éléments et dispositifs 35

Emplacement sur la moto	35
Bouchon du réservoir de carburant	36
Réglage selle – réservoir	37
Béquille latérale	38
Amortisseur de direction	39
Dispositifs de réglage de la fourche avant	40
Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière	42
Modification de l'assiette de la moto	43

Règles d'utilisation 45

Précautions pendant la période de rodage de la moto	45
Contrôles avant la mise en route	47
Démarrage du moteur	48
Démarrage et marche de la moto	50
Freinage	51
Arrêt du motocycle	51
Stationnement	52
Ravitaillement en carburant	53

Accessoires fournis 54

Principales opérations d'utilisation et d'entretien 55

Dépose de l'habillage 55

Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement 58

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage 60

Vérifiez l'usure des plaquettes de frein 61

Lubrification des articulations 62

Réglage de la course à vide de la poignée des gaz 63

Charge de la batterie 64

Modification de l'inclinaison de la colonne de direction 65

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 67

Graissage de la chaîne de transmission 67

Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement 68

Remplacement de l'ampoule de feu de position 70

Clignotants avant 71

Clignotants arrière 71

Feu de stop 72

Feu de plaque de police 72

Orientation du projecteur 73

Réglage des rétroviseurs 74

Pneus Tubeless (sans chambre à air) 75

Contrôle du niveau d'huile moteur 77

Nettoyage et remplacement des bougies 78

Nettoyage général 79

Inactivité prolongée 80

Remarques importantes 80

Caractéristiques techniques 81

Dimensions (mm) 81

Poids 81

Ravitaillements 82

Moteur 83

Distribution 83

Performances 84

Bougies d'allumage 84

Alimentation 84

Freins 84

Transmission 85

Cadre 86

Roues 86

Pneus 86

Suspensions 87

Système d'échappement 87

Coloris disponibles 87

Circuit électrique 88

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 92

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Garantie

Dans votre intérêt et pour 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, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucun élément de la moto 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 de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. Si vous avez un doute, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre moto. Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :



Attention

Ce symbole signale un risque d'accidents graves, voire mortels, si les instructions qui lui sont associées ne sont pas respectées.



Important

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



Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Les termes **droite** et **gauche** se rapportent au sens de marche de la moto.

Renseignements utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience dans la conduite de la moto. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto, vous devez être titulaire d'un permis de conduire « A ».

Ne prêtez pas votre moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus de permis de conduire « A ».

Le pilote doit **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.

Ne portez jamais de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne démarrez jamais le moteur dans un local fermé.

Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

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

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon.

Respectez la législation et les règles nationales et locales.

Respectez **toujours** les limitations de vitesse et ne roulez **jamais** à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.

Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie. Restez bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui vous précèdent.

Faites très attention aux croisements, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.

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

Ne fumez jamais pendant le ravitaillement en essence.

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

N'oubliez **jamais** de retirer la clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.

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



Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faites attention à ne pas toucher le système d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de substances inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garez votre moto de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.

Ne la garez jamais sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite en pleine charge

Votre moto a été conçue pour parcourir de longues distances en pleine charge, en toute sécurité.

La répartition des poids sur la moto est très importante afin de ne pas compromettre la sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manœuvres rapides et soudaines ou sur des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total de la moto en ordre de marche, bagages et accessoires compris, ne doit pas dépasser :

312 Kg ;

Version USA 305 kg (675 lbs).

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

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

Ne fixez pas d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.

N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.

Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 75 et en bon état.

Identification

Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 1) et un numéro de moteur (fig. 2).

Cadre N°

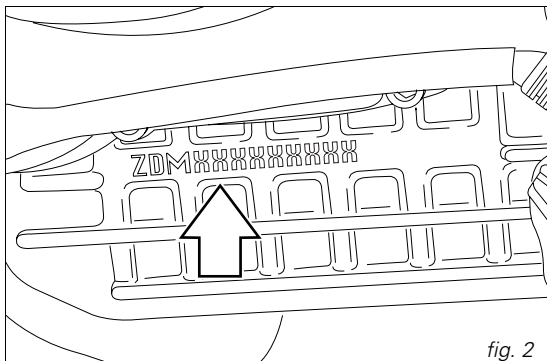
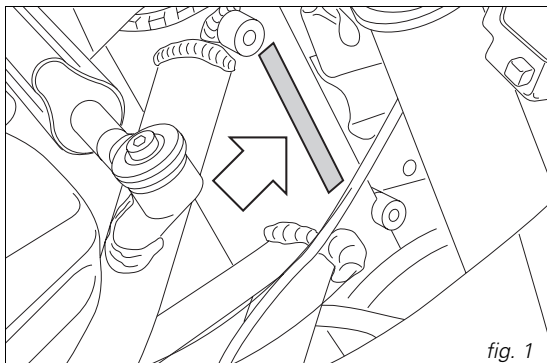
Moteur N°



Remarque

Ces numéros identifient le modèle de votre moto et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

Ce modèle étant exclusif, son numéro est gravé sur une plaque en argent appliquée sur le té supérieur.



**Attention**

Ce chapitre nous renseigne sur la position et la fonction des commandes nécessaires à la conduite de la moto. Lisez attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Emplacement des commandes (fig. 3)

- 1) Tableau de bord.
- 2) Interrupteur d'allumage et blocage de direction à clé.
- 3) Comodo gauche.
- 4) Levier d'embrayage.
- 5) Commande pour le démarrage à froid.
- 6) Comodo droit.
- 7) Poignée des gaz.
- 8) Levier de frein avant.
- 9) Pédale de changement de vitesse.
- 10) Pédale de frein arrière.

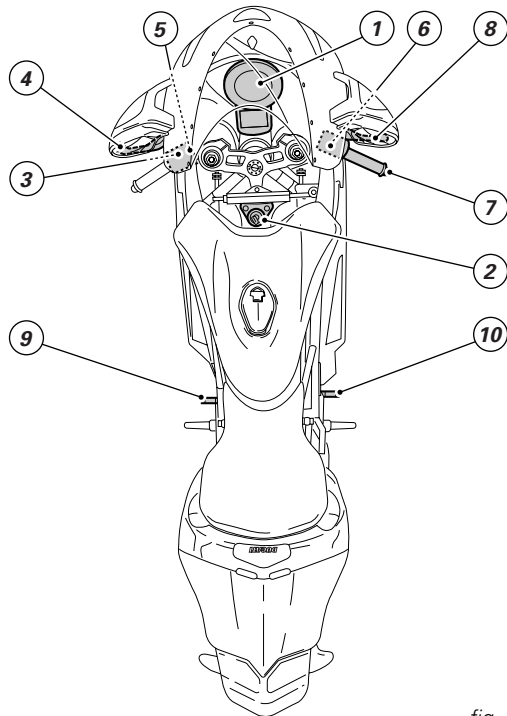


fig. 3

Tableau de bord

1) **Écran LCD**, (voir page 12)

2) **Compte-tours** (min^{-1}).

Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/min).

3) **Témoin de point mort N (vert)**.

Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.

4) **Témoin de bas niveau de carburant** (jaune).

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3 litres de carburant environ dans le réservoir. Vous êtes en réserve carburant.

5) **Témoin des clignotants** (vert).

Il s'allume et clignote lorsqu'un clignotant est en fonction.

6) **Témoin de pression d'huile moteur** (rouge).

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le contacteur d'allumage est sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important

N'utilisez pas la moto si le témoin (6) reste allumé sous peine de graves dommages pour le moteur.

7) **Témoin de feu de croisement** (bleu).

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

8) **Témoin EOBD** (ambre).



fig. 4

Il s'allume de façon continue pour indiquer une défaillance du système de gestion du moteur et l'arrêt consécutif de celui-ci.

Il est également utilisé en tant que repère visuel pendant la procédure de déblocage du système anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz.

S'il n'y a pas de défaillances, le témoin doit s'allumer lorsqu'on positionne le contacteur d'allumage sur ON et doit s'éteindre au bout de quelques secondes (normalement de 1,8 à -2 s).

9) **Témoin de seuil commande de marche (rouge)**

Il indique la coupure d'injection par le boîtier électronique : La partie basse du témoin s'allume 200 tours avant la valeur de coupure, alors que sa partie haute s'allume 100 tours avant la valeur de coupure.

10) **Boutons de commande**

Boutons utilisés pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord.

Écran à cristaux liquides – Fonctions principales



Attention

N'intervenez sur le tableau de bord que lorsque la moto est arrêtée. N'intervenez en aucun cas sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

1) **Compteur de vitesse.**

Il indique la vitesse de la moto

2) **Compteur kilométrique.**

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) **Totalisateur journalier ou totaliseur partiel.**

Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro.

4) **Horloge.**

5) **Chronomètre du temps sur le tour de circuit.**

6) **Enregistrement de la vitesse maximale sur le tour de circuit.**

7) **Indicateur de tension de batterie.**

8) **Indicateur de température de l'air.**

9) **Indicateur de consommation.**

10) **Indicateur de température de liquide de refroidissement.**

Cet instrument indique la température du liquide de refroidissement du moteur.



Important

N'utilisez pas votre moto si la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

11) **Indicateur d'entretien préventif.**

Ce témoin s'allume pour signaler que la moto a parcouru les kilomètres établis dans le programme d'entretien préventif.

Le témoin clignotera pendant 50 km après son allumage. Après quoi, il restera allumé avec une lumière fixe.

La réinitialisation du système devra être réalisée dans l'Atelier agréé DUCATI qui effectuera l'entretien.

12) **Indicateur système anti-démarrage.**

L'indicateur reste allumé si le code de la clé est incorrect ou non reconnu ; il clignote si une défaillance du système anti-démarrage a été réinitialisée avec la procédure de déblocage de l'anti-démarrage électronique moyennant la poignée des gaz (voir page 23).

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. N'utilisez en aucun cas ces menus qui sont réservés à un personnel spécialement formé. En cas d'accès accidentel à l'une de ces fonctions, tournez la clé sur **OFF** et contactez un centre agréé Ducati pour les vérifications nécessaires.

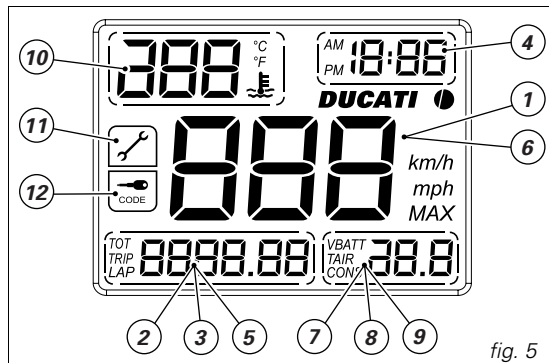


fig. 5

Écran à cristaux liquides - Entrée/affichage des paramètres

Lors de l'allumage (clé de contact tournée de la position **OFF** dans la position **ON**), le tableau de bord réalise un **contrôle** de toute l'instrumentation (aiguilles, affichage, témoins) ; (voir fig. 7).

Visualisation des fonctions sur l'écran gauche (A).

Appuyez sur le bouton (1) (fig. 6) clé sur **ON** pour alterner la visualisation du totalisateur journalier, du compteur kilométrique et du temps sur le tour du circuit.

Visualisation des fonctions sur l'écran droit (B)

Appuyez sur le bouton (2, fig. 6) clé sur **ON** pour alterner la visualisation de la tension de la batterie, de la température de l'air et de la consommation.

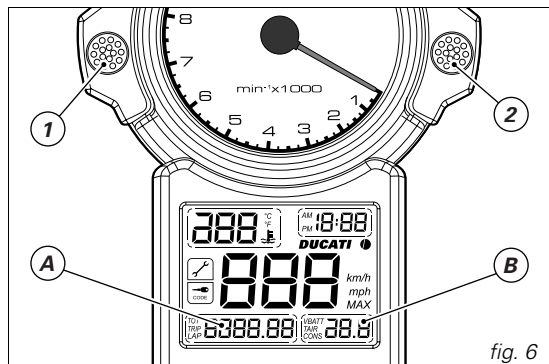


fig. 6

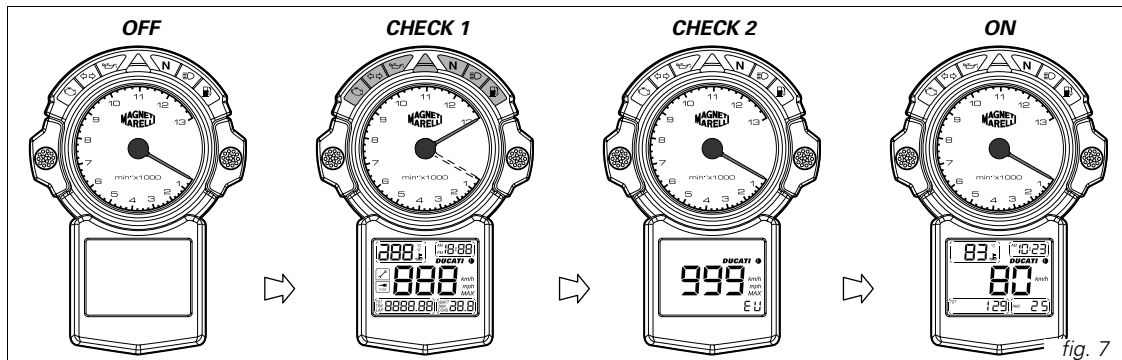


fig. 7

Réglage de l'horloge

Appuyez sur le bouton (1, fig. 8) pendant 2 secondes au moins.

Sélectionnez AM/PM en appuyant sur le bouton (2, fig. 8).

Appuyez sur le bouton (1) pour valider le choix et passer au réglage de l'heure.

Utilisez le bouton (2) pour modifier l'indication de l'heure.

Appuyez sur le bouton (1) pour valider le choix et passer au réglage des minutes.

Utilisez le bouton (2) pour modifier l'indication des minutes.

Appuyez sur le bouton (1) pour valider le choix et quitter la fonction du réglage horloge.

Remise à zéro du totalisateur journalier ou totaliseur partiel

Sélectionnez la visualisation TRIP sur l'écran (3, fig. 8).

Appuyez sur le bouton (2) pendant 2 secondes au moins pour remettre à zéro le totalisateur journalier ou totaliseur partiel, sur l'écran.

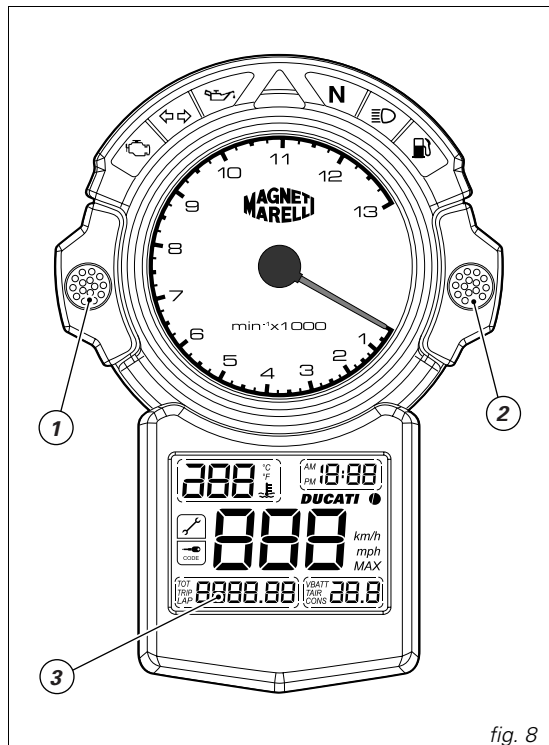


fig. 8

Fonction choix spéciaux (modèle de la motocyclette et unité de mesure)


La Boîtier électronique signale automatiquement au tableau de bord le modèle et l'unité de mesure à afficher ; pour forcer la modification de ces paramètres, tournez la clé de contact de la position OFF à la position ON et appuyez simultanément sur les boutons (1) et (2).

Appuyez sur le bouton (1) pour faire défiler en séquence tous les paramétrages possibles.

Pour mémoriser la fonction choisie, appuyez sur le bouton (2) pendant 5 secondes, jusqu'à l'apparition sur l'écran de l'indication OFF. Tournez le contacteur à clé sur OFF.



Remarque

 La version de la moto (base, R et S) apparaîtra dans les encadrés représentés en pointillés sur la figure.

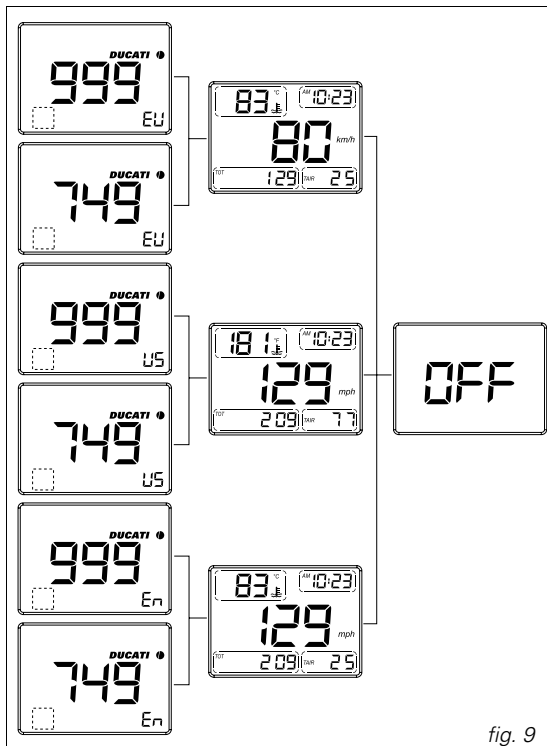


fig. 9

Fonction enregistrement du temps sur le tour de circuit

Cette fonction permet de chronométrer le temps sur le tour de circuit, en visualisant également la vitesse et le nombre de tours le plus élevé par rapport au tour chronométré. Sélectionnez la visualisation LAP sur l'écran (4, fig. 10). En roulant, appuyez sur le bouton (5, fig. 11) de démarrage moteur pour faire partir le chronomètre de bord. À la pression suivante du bouton (5), le chronomètre s'arrêtera et le chronomètre de bord démarrera pour le contrôle du 2^{ème} temps.

Il est possible de mémoriser jusqu'à 19 tours maximum ; si le nombre de tours est supérieur à 19, les premiers seront effacés (seuls les 19 « derniers » tours sont donc gardés en mémoire).

Remarque

En mode LAP, le démarrage électrique du moteur avec le bouton (5) est désactivé.

Fonction d'affichage des temps réalisés sur un tout

Après les chronos des tours, vous pouvez afficher 19 temps chronométrés mémorisés dans l'écran à cristaux liquides. Après avoir éteint la moto, appuyez sur le bouton (2, fig. 10) et tournez la clé de la position OFF à ON pour accéder à la Fonction.

Appuyez sur le bouton (1) pour faire défiler en séquence les chronos ; les informations suivantes s'affichent sur tableau de bord :

- indicateur du tour de circuit (6) auquel les données se réfèrent ;

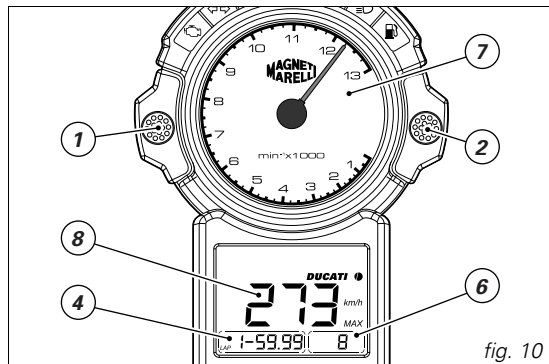


fig. 10

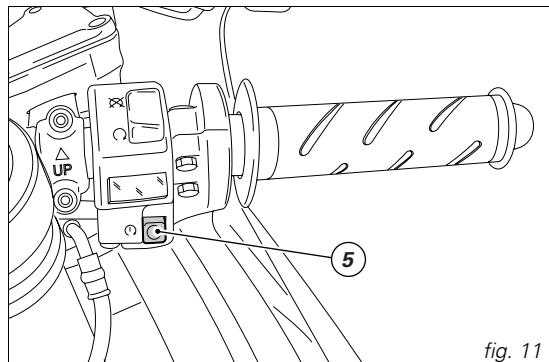


fig. 11

- indicateur du régime moteur maximum (7, fig. 10) dans le chrono sélectionné ;
- chrono mémorisé sur le tour de circuit (4, fig. 10) ;
- donnée mémorisée de la vitesse maximale (8, fig. 10) sur le chrono sélectionné.

**Remarque**

Quand la moto atteint 280 Km/h (174 mph), des tirets « - - - » sont affichés à la place de la vitesse.

**Remarque**

Le compteur de vitesse donne une vitesse plus élevée par rapport à celle réelle (écart moyen de 8 %). La vitesse maximale mémorisée dans l'écran à cristaux liquides correspond à la vitesse réelle de la moto au cours du tour de circuit chronométré.

Pour remettre à zéro les chronos, appuyez sur le bouton (2, fig. 10) pendant plus de 5 secondes.

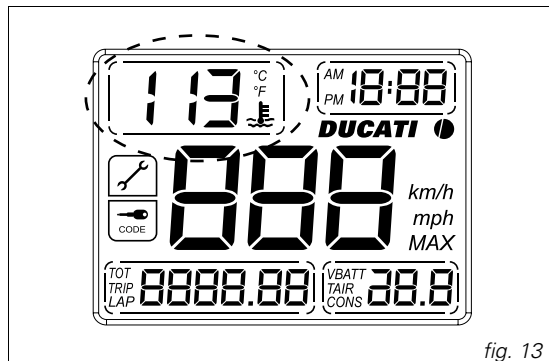
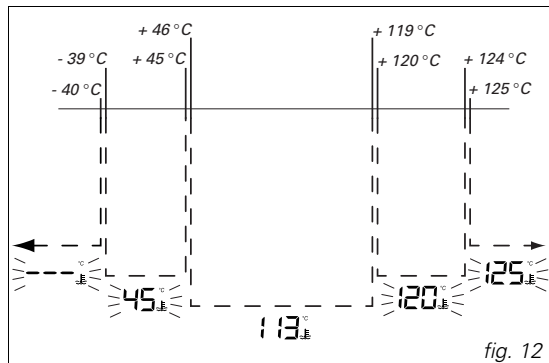
Température de l'eau (fig. 12 et fig. 13)

Si la température de l'eau descend au-dessous de 40 °C/ -40 °F, l'écran affiche des tirets clignotants et le témoin ambre **EOBD** s'allume (8, fig. 4).

Si la température de l'eau est comprise entre -39 °C / -38,2 °F et +45 °C/+113 °F ou entre +120 °C/+248 °F et +124 °C/+255,2 °F, sa valeur clignotera à l'écran.

Si la température de l'eau est comprise entre +46 °C/ +114,8 °F et +119 °C/+246,2 °F, sa valeur à l'écran est fixe.

Si la température de l'eau dépasse +125 °C/+257 °F, la valeur 125 °C/257 °F restera affichée mais clignotera et le témoin ambre **EOBD** s'allumera (8, fig. 4).



Intensité lumineuse des témoins

L'intensité lumineuse des témoins est réglée automatiquement par le tableau de bord en fonction de la lumière extérieure.

Rétro-éclairage

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés. Si tel est le cas, le tableau de bord, grâce à des capteurs détectant l'intensité lumineuse et la température ambiante, active ou désactive automatiquement le rétro-éclairage.

Auto-extinction des phares

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant. Le dispositif s'active dans deux cas :

- 1^{er} cas : si vous tournez la clé de la position **OFF** à la position **ON** et vous ne démarrez pas le moteur dans un délai de 60 secondes, le projecteur s'éteindra et se rallumera seulement quand vous aurez ramené la clé de la position **OFF** dans la position **ON**
- 2^{ème} cas : si à la suite de la normale utilisation de la moto phares allumés, le moteur est mis à l'arrêt avec le bouton **RUN-STOP** sur le comodo droit. Dans ce cas, 60 s après l'arrêt du moteur, le phare s'éteindra et se rallumera lors de la remise en route du moteur.



Remarque

Même dans la phase de démarrage, le système éteint les phares et ne les rallume que lorsque le moteur est mis en route ou, en tout cas, après le relâchement du bouton de démarrage moteur (2, fig. 21).

Le système anti-démarrage

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

En effet, chaque clé contient dans sa poignée un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 14)

La moto neuve est remise avec :

- 1 clé A (ROUGE)
- 2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge A est protégée par un capuchon en caoutchouc pour la maintenir en bon état, en évitant le contact avec d'autres clés. Ne retirez cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés B sont utilisées pour :

- le démarrage ;
- ouvrir le bouchon du réservoir ;
- la serrure de la selle (Biplace).

La clé A remplit les mêmes fonctions que les clés B, mais elle est utilisée également pour effacer et reprogrammer d'autres clés noires, si nécessaire.



Remarque

Les trois clés sont remises avec une plaque (1) portant leur code d'identification.



Attention

Séparer les clés et conserver la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr. Il est conseillé d'employer une seule clé noire pour utiliser la moto.

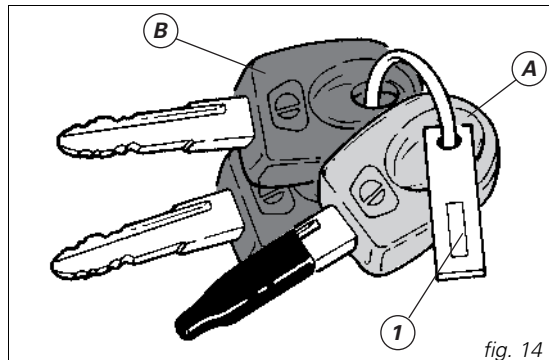


fig. 14

Code card

Une CODE CARD (fig. 15) est remise avec les clés ; sur cette carte est inscrit le code électronique (A, fig. 16) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de non-démarrage du moteur après le **key-on**.



Attention

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

Cette procédure permet, en cas de problèmes au système anti-démarrage, de désactiver la fonction « blocage du moteur », signalée par l'allumage du témoin ambre EOBD (8, fig. 4).

L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.

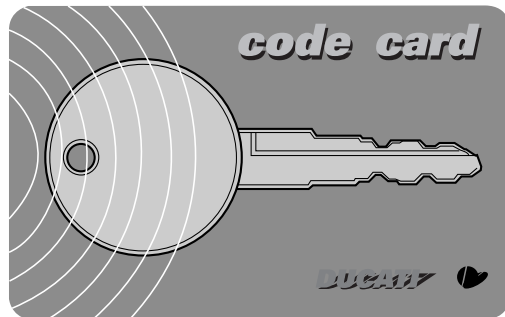


fig. 15

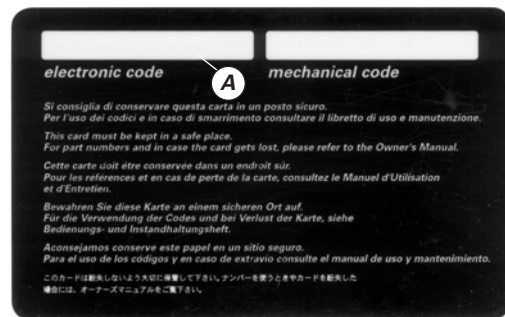


fig. 16

Déblocage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz

1) Tournez la clé de contact sur ON, puis ouvrez complètement la poignée des gaz et la tenir dans cette position.

Le témoin EOBD s'éteint après une durée fixe de 8 secondes.

2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.

3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Entrez le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.

4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (8, fig. 4) égal au premier chiffre du code secret.

Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis fermez-la. Le chiffre entré est ainsi reconnu et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps fixé de 4 secondes. Répétez l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.

Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis restera allumé fixe ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).

5) Lorsqu'on relâche la poignée des gaz, le code ayant été exactement introduit, les deux cas, A et B, se présenteront :

A) le témoin EOBD s'allume de manière clignotante pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes ou si le régime moteur dépasse le seuil de 1000 tr/min.

B) le témoin CODE (12, fig. 4) clignote jusqu'à ce que le régime moteur dépasse 1000 tr/min ou jusqu'à ce que la moto soit remise en marche.

6) Si le code n'a PAS été entré correctement, le témoin EOBD reste allumé et on peut répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point 2.



Remarque

Dans le cas où la poignée était relâchée avant le temps fixé, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé en position OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que vous tournez la clé du contact de la position ON dans la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF dans la position ON :

- 1) si le code est reconnu, le témoin CODE (12, fig. 5) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (5, fig. 11), le moteur démarre ;

- 2) si le témoin CODE reste allumé, le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé en position OFF, puis de la remettre en position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie.

S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.

- 3) Si le témoin CODE clignote, cela signifie qu'une signalisation du système anti-démarrage (système immobilisateur) a été rétablie (avec la procédure de déblocage par la poignée des gaz, par exemple). En tournant la clé dans la position OFF et de nouveau en position ON, le témoin du système anti-démarrage devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).



Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé. Utilisez toujours la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

Lorsque le client a besoin de clés supplémentaires, il doit s'adresser au réseau d'assistance DUCATI et apporter avec lui toutes les clés encore à sa disposition, ainsi que la CODE CARD.

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

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



Remarque

En cas de changement de propriétaire, il est impératif de remettre au nouveau propriétaire toutes les clés et la CODE CARD.

Contacteur d'allumage/antivol de direction

(fig. 17)

Ce contacteur est positionné devant le réservoir et à quatre positions :

- A) **ON** : éclairage et moteur en circuit ;
- B) **OFF** : éclairage et moteur hors circuit ;
- C) **LOCK** : direction bloquée ;
- D) **P** : feu de position allumé et direction bloquée.



Remarque

Pour tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. La clé peut être retirée dans les positions (B), (C) et (D).

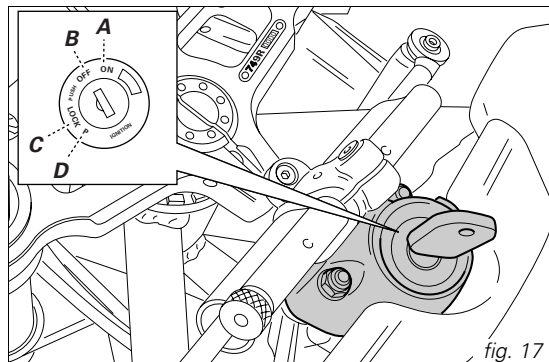


fig. 17

Comodo gauche (fig. 18)

1) Commutateur d'éclairage à deux positions.
 position ☞ = feu de croisement allumé ;
 position ☞☞ = feu de route allumé.

2) Bouton ⇄ = clignotant à trois positions :
 position centrale = éteint ;
 position ⇄ = virage à gauche ;
 position ⇄ = manoeuvre de tourner à droite ;
 Pour désactiver le clignotant, appuyez sur le levier de commande dès qu'il est revenu en position intermédiaire (ou centrale).

3) Bouton 📢 = avertisseur sonore.

4) Bouton ☞☞ = appel de phares.

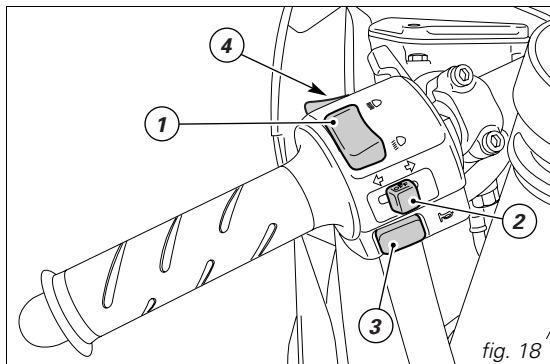


fig. 18

Leva d'embrayage

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

La molette (2) peut être tournée de 10 déclics pour régler l'écart du levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée d'accélérateur. Ou tourner la molette dans le sens inverse, pour rapprocher le levier.

L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante pendant la conduite de la moto, notamment au démarrage.

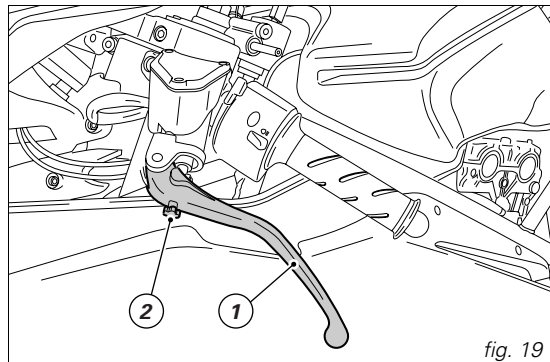


fig. 19



Attention

Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer moto arrêtée.



Important

Une utilisation correcte de ce dispositif prolongera la durée de vie du moteur et évitera d'endommager les organes de la transmission.



Remarque

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

Levier de starter (fig. 20)

Le starter (1) facilite le démarrage quand le moteur est froid et permet d'augmenter le régime de ralenti, après le démarrage.

Positions d'utilisation de la commande :

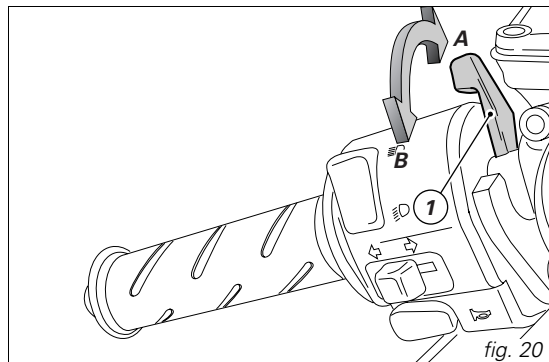
A – starter repoussé ;

B – starter complètement tiré ;

Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 48).

Important

N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud.
Ne roulez pas avec le starter tiré.



Comodo droit (fig. 21)

1) Commutateur d'**ARRÊT MOTEUR**, à deux positions :
position  (**RUN**) = marche ;
position  (**OFF**) = arrêt moteur.

Attention

Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position pour procéder à la mise en route du motorcycle.

Important

Après avoir roulé feux allumés, si vous arrêtez le moteur au moyen du commutateur (1) et vous laissez la clé de contact sur **ON**, les feux restent allumés et la batterie peut se décharger.

2) Bouton  = démarrage moteur.

Poignée des gaz (fig. 21)

La poignée des gaz (3), sur le demi-guidon droit, commande l'ouverture des papillons du corps de papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

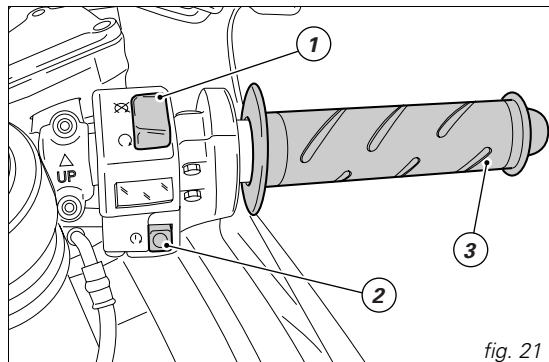


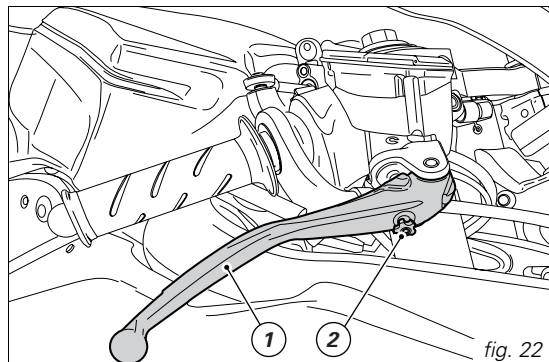
fig. 21

Levier de frein avant (fig. 22)

Pour actionner le frein avant, tirez le levier (1) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.

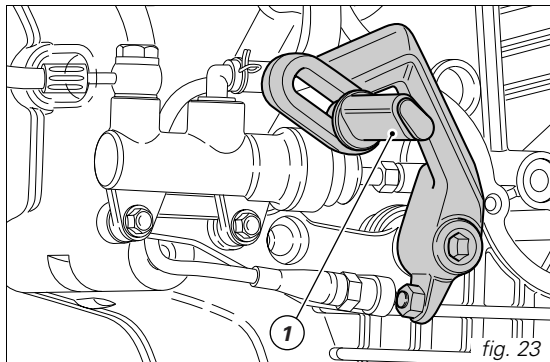
Le levier de commande est doté d'une molette (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.

La molette (2) peut être tournée de 10 déclics pour régler l'écart du levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée d'accélérateur. Ou tourner la molette dans le sens inverse, pour rapprocher le levier.



Pédale de frein arrière (fig. 23)

Pour actionner le frein arrière, enfoncez la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.



Pédale de changement de vitesse (fig. 24)

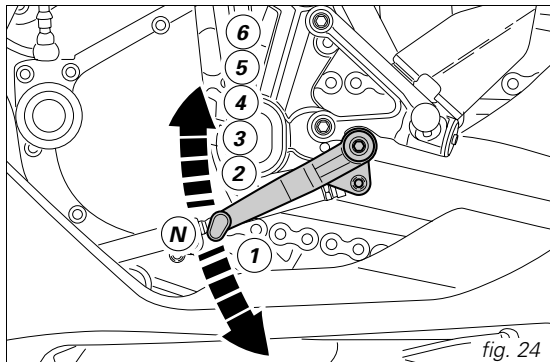
La pédale de changement de vitesse a une position neutre centrale N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (3, fig. 4) sur le tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

vers le bas = poussez la pédale vers le bas pour engager la 1^{ère} et rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;

vers le haut = levez la pédale pour passer la 2^{ème}, puis la 3^{ème}, la 4^{ème}, la 5^{ème} et la 6^{ème}.

Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.



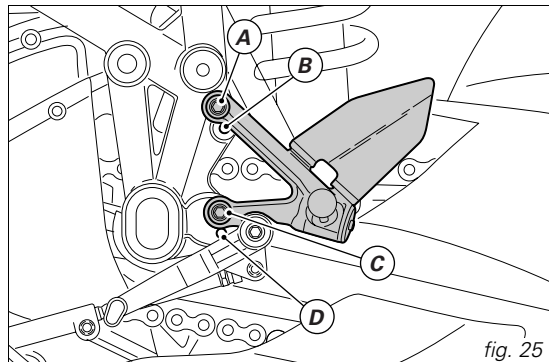
F **Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse et de la pédale de frein arrière**

Remarque

On peut varier la hauteur du sélecteur de vitesses et de la pédale de frein arrière en utilisant les trous de fixation supérieurs (A et B) combinés avec les trous inférieurs (C et D) des étriers de support de repose-pieds. La figure ne montre que le réglage de la plaque du sélecteur de vitesses. Le réglage de la plaque de frein arrière se fait suivant une procédure identique.

Attention

Compte tenu de l'importance de ces éléments pour la sécurité de conduite, il est conseillé de faire appel à un Atelier Agréé DUCATI pour effectuer ce réglage.



Réglage de la position de la pédale de changement de vitesse (fig. 26)

Pour satisfaire les habitudes de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse par rapport à sa béquille.

Trois différents types de réglage sont possibles :

Réglage approximatif de la position du sélecteur

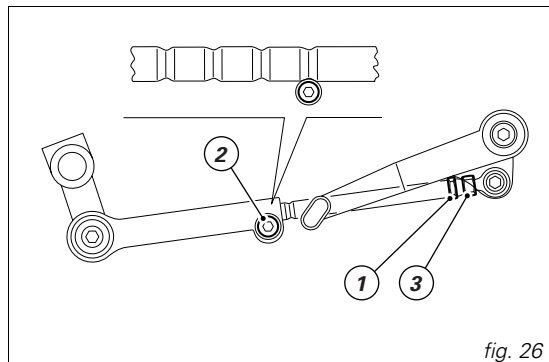
Immobilisez la tige d'action amovible à l'aide d'une clé engagée dans la prise (1) prévue à cet effet et desserrez le contre-écrou (3). Dévisser et déposer la vis (2) puis régler la position axiale de la tringle pour amener la pédale de changement de vitesse dans la position désirée. La tige peut se régler en 4 positions par rapport à l'axe de la vis (2). Après le réglage, serrez la vis (2) au couple de 8 Nm et le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm.

Réglage fin de précision

Immobilisez la tige d'action amovible à l'aide d'une clé engagée dans la prise (1) prévue à cet effet et desserrez le contre-écrou (3). Réglez la position de la pédale en intervenant sur la prise (1) pour tourner la tige. Après le réglage, serrez le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm.

Réglage combiné

Il est possible d'effectuer simultanément les deux réglages décrits plus haut sans oublier de serrer le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm et la vis (2) au couple de 8 Nm une fois les réglages terminés.



Réglage de la position de la pédale de frein arrière (fig. 27)

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

Desserrez le contre-écrou (1).

Tournez la vis (2) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrez le contre-écrou (1) au couple de 2,3 Nm.

En appuyant d'une main sur la pédale, vérifiez la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.

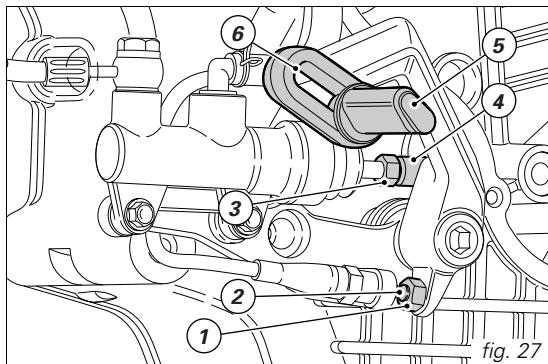
Si ce n'est pas le cas, réglez la longueur de la tige de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :
Desserrez le contre-écrou (3) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle sur la fourche (4) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour diminuer le jeu.

Serrez le contre-écrou (3) au couple de 7,5 Nm et vérifiez de nouveau le jeu.

Il est également possible d'effectuer un réglage fin et changer la position de la pédale de frein (5) sur la fente (6) des étriers.

Pour ce faire, dévissez la vis de fixation de la pédale et faites-la coulisser le long de la fente jusqu'à la position désirée. Serrer la vis de fixation au couple de 12 Nm.



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS

Emplacement sur la moto (fig. 28)

- 1) Bouchon du réservoir de carburant.
- 2) Béquille latérale.
- 3) Amortisseur de direction.
- 4) Rétroviseurs.
- 5) Éléments de réglage de la fourche avant.
- 6) Éléments de réglage de l'amortisseur arrière.
- 7) Tirant de réglage de l'assiette de la moto.
- 8) Silencieux (voir « Attention » page 52).
- 9) Catalyseur.

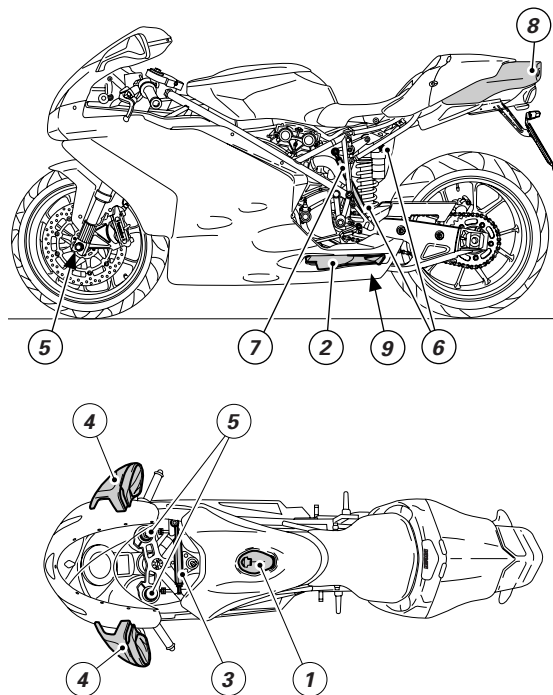


fig. 28

Bouchon du réservoir de carburant (fig. 29)

Ouverture

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

Fermeture

Refermez le bouchon clé insérée et pressez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et retirez-la.
Refermez le cache (1) de la serrure.



Remarque

La fermeture du bouchon n'est possible qu'avec la clé insérée.



Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 53) vérifiez toujours que le bouchon est bien en place et fermé.

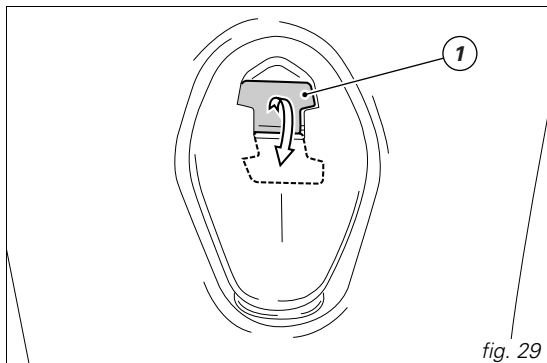


fig. 29

Réglage selle - réservoir

Sur la version monoplace, il est possible de modifier horizontalement la position de l'ensemble selle-réservoir-coque arrière par rapport au sous-cadre arrière (1).

Le réglage de la selle (2), ayant une course de 20 mm, permet de satisfaire pleinement les habitudes de conduite de chaque pilote.

Pour effectuer un réglage quelconque, procéder comme suit :

Desserrez et déposez les vis latérales (3) en récupérant les poignées latérales (4).

Desserrez les vis (5) et déplacez en avant ou en arrière l'ensemble selle-réservoir.

Le sous-cadre (1) comporte trois trous (6) permettant trois réglages différents.

Faites correspondre le trou de la selle avec le trou du sous-cadre le plus approprié.

Serrez les vis (5) au couple de 10 Nm.

Un goujon de guidage (7), fixé au centre de la coque arrière, coulisse à l'intérieur d'une fente (8) sur laquelle se trouve un tampon caoutchouc en forme de « H » (9).

Montez les poignées latérales et fixez-les en serrant les vis latérales (3) au couple de 10 Nm.

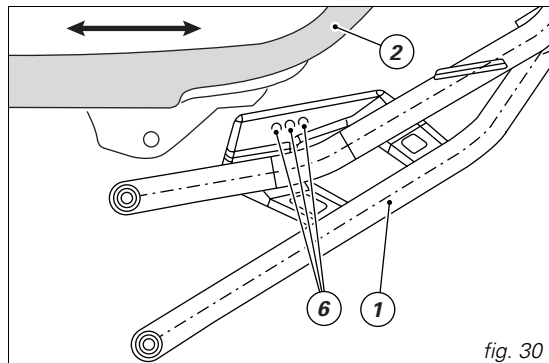


fig. 30

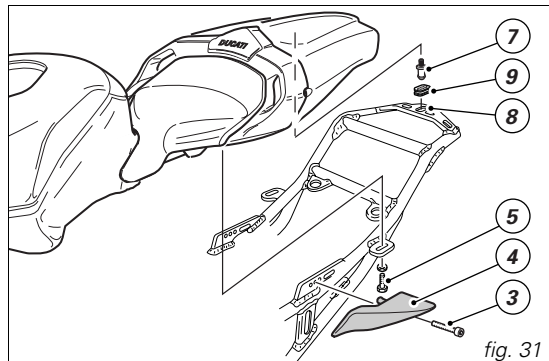


fig. 31

Béquille latérale (fig. 32)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifiez que la surface d'appui est solide et plane.

Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent causer la chute de la moto garée et donc l'endommager sérieusement.

En pente, gardez toujours la moto avec sa roue arrière vers le bas.

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyez sur la béquille (1) avec le pied en tenant vos deux mains sur les demi-guidons de la moto, jusqu'à l'amener à sa position d'extension maximale. Inclinez la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne restez pas assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), inclinez la moto sur la droite et soulevez en même temps la béquille (1) avec le dos de votre pied.



Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement l'efficacité de fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).



Remarque

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

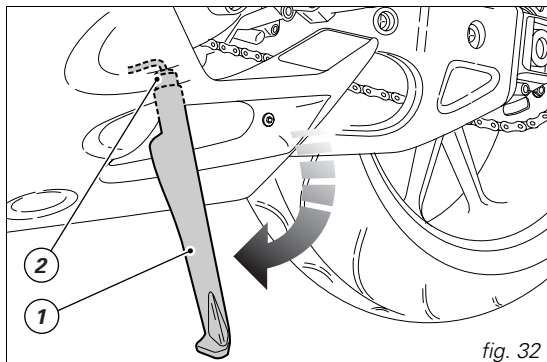


fig. 32

Amortisseur de direction (fig. 33)

Il est placé devant le réservoir et il est fixé au cadre et au té supérieur.

Son action contribue à rendre la direction plus précise et plus stable en améliorant la maîtrise de la moto quelles que soient les conditions de conduite.

Si l'on tourne la molette (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, la direction résulte plus dure, alors qu'en sens inverse elle sera plus douce.

Chaque position de réglage est signalée par un clic.



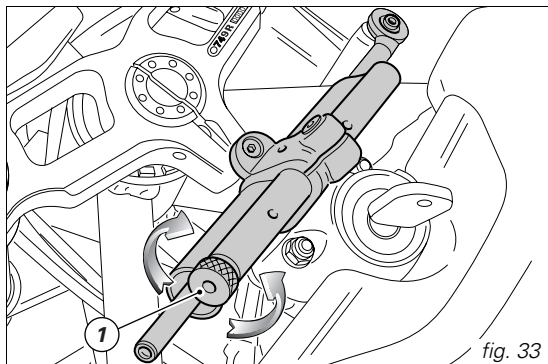
Attention

Ne tentez jamais de modifier la position de la molette (1) en roulant, pour ne pas perdre la maîtrise de votre moto.



Important

Dans le cas de modification de l'angle de braquage, repositionnez correctement l'amortisseur (voir page 65).



Dispositifs de réglage de la fourche avant

La fourche avant est réglable en extension (ou détente) et en compression.

Des vis extérieures permettent de :

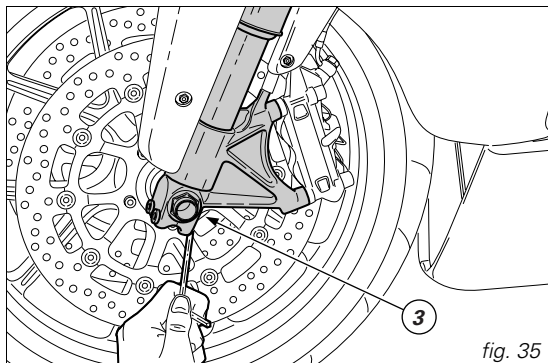
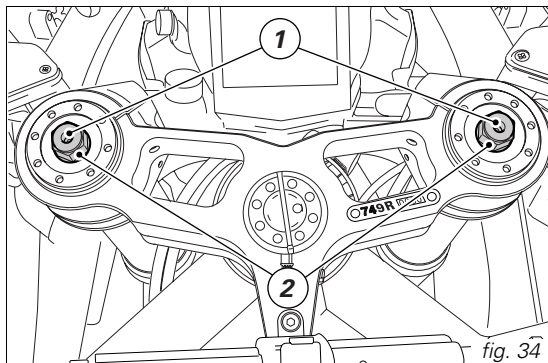
- 1) (fig. 34) régler le frein hydraulique en extension ;
- 2) (fig. 34) régler la précontrainte des ressorts intérieurs ;
- 3) (fig. 35) régler le frein hydraulique en compression.

Placer la moto verticalement, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.

A l'aide d'une clé mâle hexagonale de 3 mm, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le mouvement de détente du frein hydraulique.

Pour agir sur la vis de réglage (3), insérez une clé mâle hexagonale de 3 mm à travers le trou comme indiqué en fig. 35.

En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on peut constater les crans qui correspondent chacun d'eux à un réglage de la force d'amortissement. En serrant la vis à fond, on obtient la position « 0 », correspondant au freinage maximum. À partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.



Les réglages D'USINE sont les suivants :

compression : 10 crans ;

détente : 12 crans.

Précontrainte du ressort : 10 mm.

Plage de réglage :

compression : 30 crans ;

détente : 28 crans.

Précontrainte du ressort : 40 mm.

*Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tige,
tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide
d'une clé hexagonale de 22 mm.*



Important

Réglez les vis de réglage des deux tubes à la même valeur.

Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

(fig. 36)

L'amortisseur arrière est doté de réglages extérieurs pour adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1), situé du côté gauche de l'amortisseur au niveau du point de fixation inférieur de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en phase de détente (retour).

L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle l'action hydraulique de freinage en compression.

Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les réglages (1 et 2), on augmente la dureté, inversement on la réduit.

Réglage D'USINE :

de la position tout fermé (sens horaire), dévissez :

l'élément de réglage (2) de 16 crans.

l'élément de réglage (2) de 12 crans.

Les deux bagues crénelées (3), en haut de l'amortisseur, règlent la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. **En serrant** ou **desserrant** la bague crénelée inférieure, **on augmente** ou **on réduit** la précontrainte.

⚠ Attention

Pour tourner la bague crénelée de réglage de la précontrainte, utilisez une clé à ergot. Utilisez la clé avec précautions pour ne pas risquer de vous blesser en heurtant violemment votre main contre la moto si la dent de la clé devait riper pendant le réglage.



Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est démonté par une personne inexpérimentée.

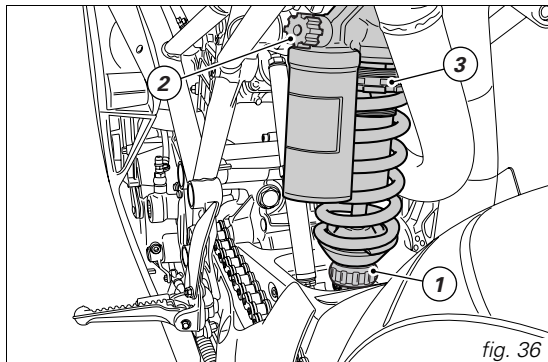


fig. 36

Modification de l'assiette de la moto (fig. 37)

L'assiette de la moto est déterminée après une série d'essais réalisés par nos techniciens dans différentes conditions d'utilisation.

La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate, qui peut avoir de graves conséquences si elle est réalisée par un personnel inexpérimenté.

Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 37) de référence avant de modifier l'assiette d'usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de ses habitudes de conduite, en variant la position de travail de l'amortisseur.

Pour modifier la position de travail de l'amortisseur, il est nécessaire d'augmenter ou diminuer l'entraxe du tirant (2) en desserrant les écrous (3) des rotules (1) en agissant sur la prise de clé (4).

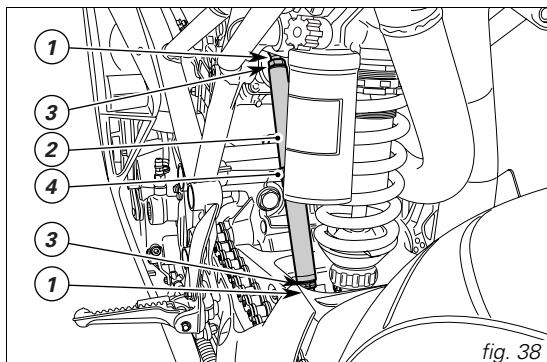
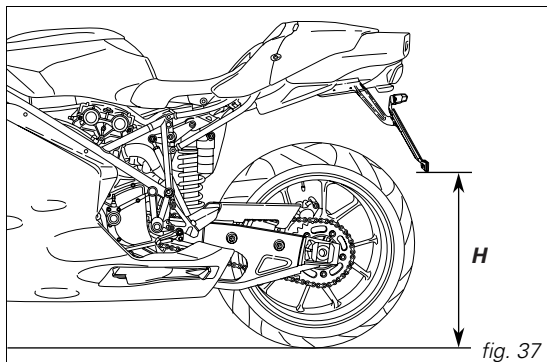
Serrez les écrous (3) au couple de 25 Nm après le réglage.

Remarque

Faites attention à l'écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.

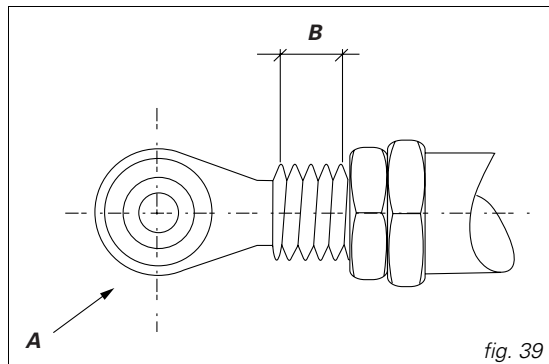
Attention

La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des rotules (1), ne doit pas dépasser 285 mm.



F

La cote maximale de dégagement de l'UNIBALL de la tête (A) d'articulation est de 5 filets, ce qui correspond à 7,5 mm (B).



RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum (fig. 40)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

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

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers kilomètres, il ne faut absolument pas dépasser :
 $5500 \div 6000 \text{ min}^{-1}$.

Pendant les premières heures d'utilisation de la moto, il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur, tout en respectant la limite établie.

Dans ce but, les trajets sur routes sinueuses et, si possible, avec montées et descentes, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

Pendant les 100 premiers kilomètres, utilisez les freins avec précaution en évitant les coups de frein brusques et les freinages prolongés ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein.

Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.

Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser :
7000 min^{-1} .



Important

Pendant la période de rodage, respectez scrupuleusement le programme d'entretien et effectuer les révisions conseillées dans le Carnet de Garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Ces quelques précautions permettent de prolonger la durée de vie du moteur, en réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

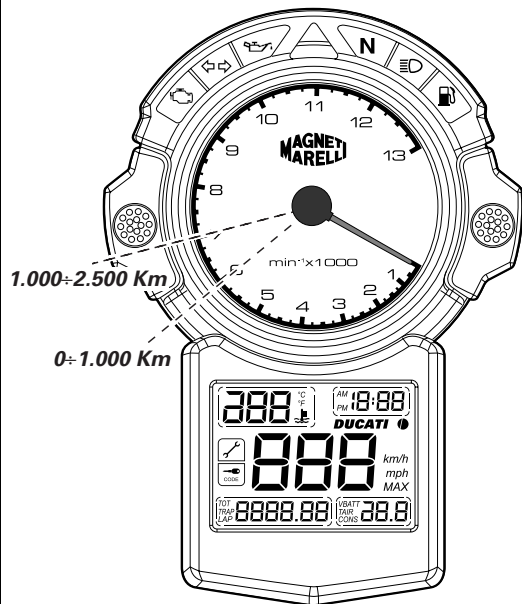


fig. 40

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.

Avant de prendre la route, contrôlez :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau de carburant dans le réservoir.
Si nécessaire, procédez au ravitaillement (page 53).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter à travers le hublot (regard transparent). S'il y a lieu, faites l'appoint d'huile (page 77).

Liquide de freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 60).

Liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Si nécessaire, faites l'appoint (page 58).

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 75).

Fonctionnement des commandes

Actionnez les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement de vitesse et la poignée des gaz pour vérifier leur fonctionnement.

Feux et indicateurs

Contrôlez l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, remplacez-les (page 68).

Serrures à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon de réservoir (page 36).

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 38).



Attention

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

Démarrage du moteur



Remarque

Pour démarrer le moteur déjà chaud, suivez la procédure décrite pour « Température ambiante élevée ».




Attention

Avant de démarrer le moteur, familiarisez-vous avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite (page 10).

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F):

1) Tournez le contacteur d'allumage sur la position ON (fig. 41) Vérifiez que le témoin vert N et le témoin rouge  au tableau de bord soient allumés.



Important

Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).




Attention

La béquille latérale doit être relevée (position de repos horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.



Remarque

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

2) Déplacez le levier de starter (1) en position (B, fig. 42).
3) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (2, fig. 43) est en position  (RUN), puis appuyez sur le bouton-poussoir de démarrage (3, fig. 43).

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (3) et en le relâchant immédiatement.

En appuyant sur le bouton (3) le moteur démarre automatiquement pendant un temps MAX qui varie en fonction de la température du moteur.

Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique.

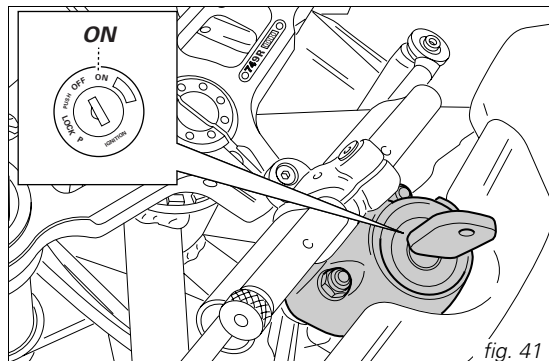


fig. 41

En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (3).

Laissez démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.



Remarque

Si la batterie est à plat, le système neutralise automatiquement l'actionnement du démarreur électrique.

4) Déplacez progressivement le levier de starter (1) en position verticale (A, fig. 42).



Important

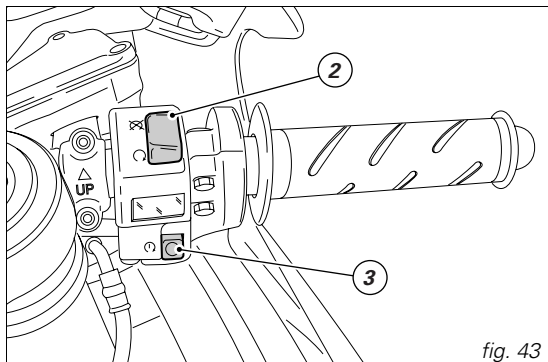
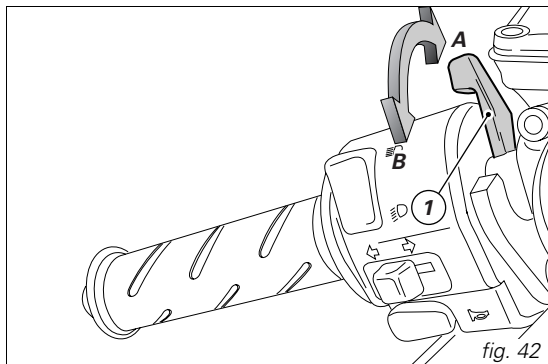
Ne faites pas tourner le moteur froid à un régime élevé. Attendez que l'huile chauffe et circule dans tous les points de lubrification.

Température ambiante élevée (supérieure à 35 °C/ 95 °F) :

Suivez la procédure décrite pour « Température ambiante normale », mais sans utiliser la commande de starter (1, fig. 42).

Température ambiante froide (inférieure à 10 °C/50 °F) :

Suivez la procédure décrite pour « Température ambiante normale », mais en laissant chauffer le moteur pendant 5 minutes.



Démarrage et marche de la moto

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
 - 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
 - 3) Accélérez en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
 - 4) Relâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
 - 5) Pour passer la seconde vitesse, coupez les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayez, levez le sélecteur de vitesses et relâchez le levier d'embrayage.
- La rétrogradation se fait comme suit : relâchez l'accélérateur, débrayez, accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez ensuite le levier d'embrayage.
- L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrogradez dès que la moto a tendance à ralentir ; vous éviterez de forcer le moteur et la partie cycle de manière anormale.

**Important**

Évitez 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 d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Diminuez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur, puis freinez en actionnant les deux freins en même temps. Avant que la moto ne s'arrête, débrayez pour éviter que le moteur ne cale brusquement.



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. N'actionnez pas le frein trop brutalement ; vous pourriez provoquer le blocage des roues et perdre le contrôle de la moto.

Par temps pluvieux ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utilisez les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. N'utilisez les freins que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt du motorcycle

Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à l'engagement de la 1^{ère} puis mettez le sélecteur au point mort. Freinez et arrêtez la moto. Arrêtez le moteur en déplaçant la clé de contact sur la position **OFF** (page 25).

Stationnement (fig. 44)

Garez la moto sur sa béquille latérale (voir page 39).
Braquez tout à gauche et tournez la clé de contact sur la position **LOCK** pour éviter les vols.

Si vous garez votre moto dans un garage ou dans un local quelconque, veillez à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto.

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

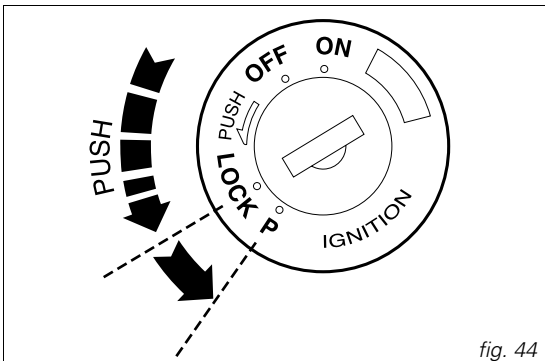


fig. 44

**Important**

La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie.
Ne laissez jamais la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

**Attention**

Le système d'échappement peut être chaud, même après l'arrêt du moteur. Faites attention à ne pas toucher le système d'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de substances inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

**Attention**

L'utilisation de cadenas et de systèmes de verrouillage pour empêcher la moto de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut compromettre le bon fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote.

Ravitaillement en carburant (fig. 45)

Ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant ne rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.



Attention

Utilisez du carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau « Ravitaillements », page 82).

Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

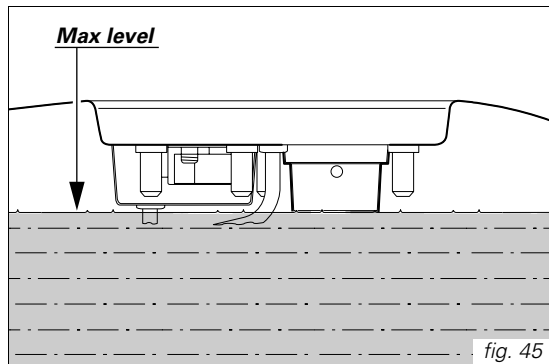


fig. 45

Accessoires fournis (fig. 46 et fig. 47)

À l'intérieur du semi-carénage droit, se trouve la trousse à outil contenant :

le manuel d'utilisation et d'entretien ;

un câble porte-casque ;

un jeu d'outils comprenant :

- une clé à bougies ; à l'autre extrémité une clé à deux diamètres (int. 10 + ext. 14) ;
- broche pour clé à bougies ;
- tournevis double ;
- clé Allen pour carénages ;
- tournevis pour le réglage de l'amortisseur arrière.

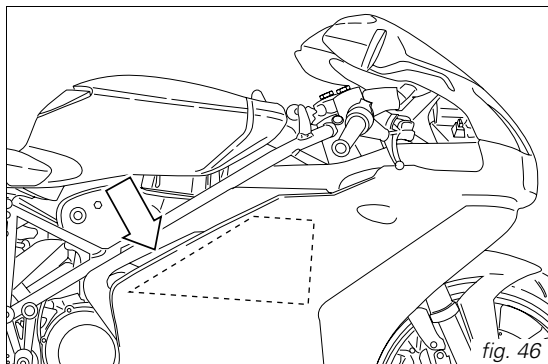


fig. 46

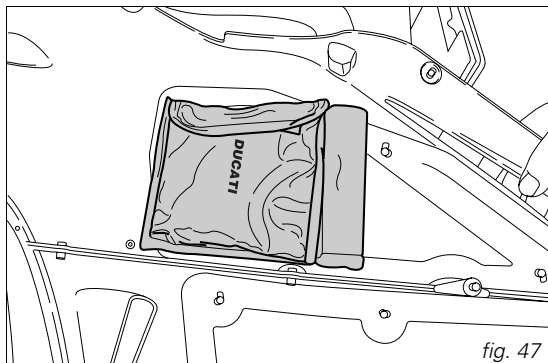


fig. 47

PRINCIPALES OPÉRATIONS D'UTILISATION ET D'ENTRETIEN

Dépose de l'habillage

Pour effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer certains éléments de l'habillage de la moto.



Attention

Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils ne se détachent pendant la marche et ne causent une perte de contrôle de la moto.



Important

Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare-brise en plexiglas de la bulle, remettez toujours en place les rondelles en nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.

Carters latéraux

Desserrez les quatre coupleurs avec la bague (3) de fixation au cadre.

Opérez du côté droit pour accéder au compartiment abritant la trousse à outils. Retirez les flancs de carénage à l'aide de la clé Allen en dévissant :

les deux raccords rapides (1) de fixation aux pattes de support des flancs ;

les deux raccords rapides (2) de fixation à la bulle ;

la vis (4) de fixation du flanc droit au flanc gauche, située sous ces mêmes flancs de carénage.

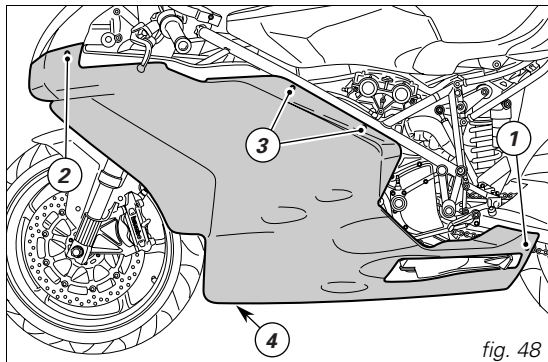


fig. 48



Remarque

Lors de la repose des carénages, prenez garde à bien engager le détrompeur avant (5) dans son cran, au niveau de la bulle.



Remarque

Pour reposer le flanc de carénage gauche, déployez la béquille latérale en la faisant passer par l'ouverture obtenue sur le carénage lui-même.

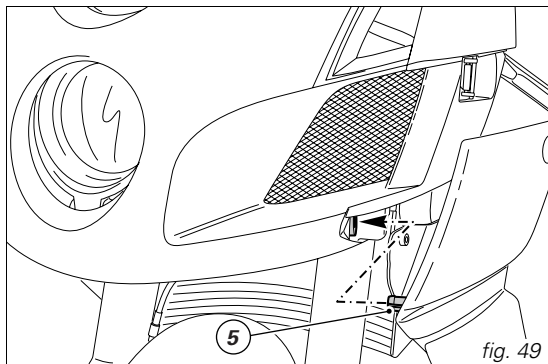


fig. 49

Rétroviseurs

Desserrez les vis (6) de fixation du rétroviseur.
Dégagez les goupilles de fixation (7) de leurs clips de retenue, fixés au support de la bulle (8). Retirez le joint de protection (9) et débranchez les connecteurs (10) de l'indicateur de direction.
Répétez les mêmes opérations pour déposer l'autre rétroviseur.



Important

Lors de la repose, enduire d'un produit frein de filet de résistance moyenne le filetage des vis (6).

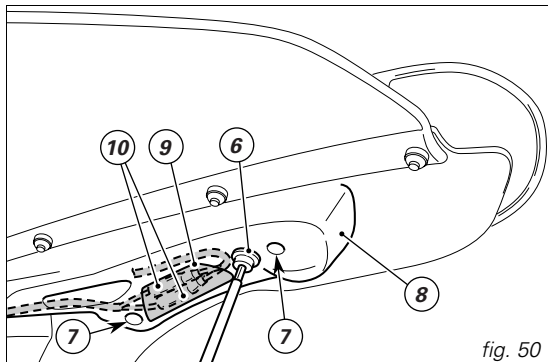


fig. 50

Bulle



Remarque

Pour déposer la bulle, démontez les rétroviseurs et les flancs de carénage en respectant les instructions précédemment décrites.

Déposez le tableau de bord (1) en le sortant des tampons caoutchouc de maintien (2).

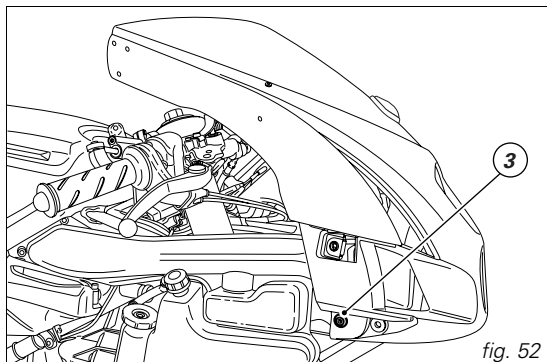
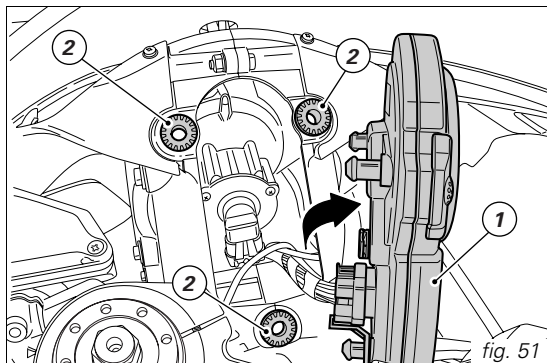
Débranchez les connexions de l'ampoule du feu de position.

Desserrez les deux vis (3) de fixation latérale de la bulle au support de phare.



Remarque

La repose de la bulle terminée, remettez en place les flancs de carénage et les rétroviseurs.



F **Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement** (fig. 53)

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, sur le côté droit de la moto.

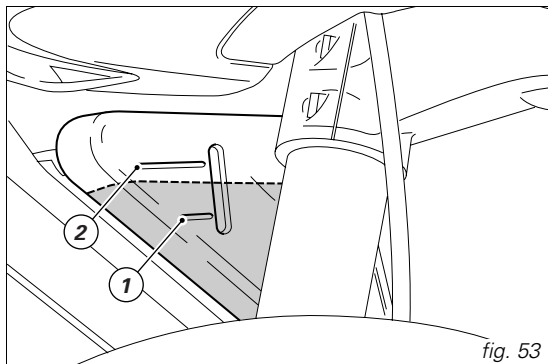
Il doit se situer entre les deux repères (1) et (2) : la repère le plus long (2) correspond au niveau **MAX** et le repère le plus court (1) indique le niveau **MIN**.

Si le niveau se trouve en dessous du niveau **MIN**, il faut faire l'appoint.



Remarque

Pour mieux vérifier le niveau du liquide de refroidissement, observez le réservoir du côté gauche bas de la moto, entre la roue avant et le flanc de carénage droit.



Déposez le flanc de carénage droit (page 55).
Dévissez le bouchon de remplissage (3, fig. 54) et ajoutez un mélange d'eau et de liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.

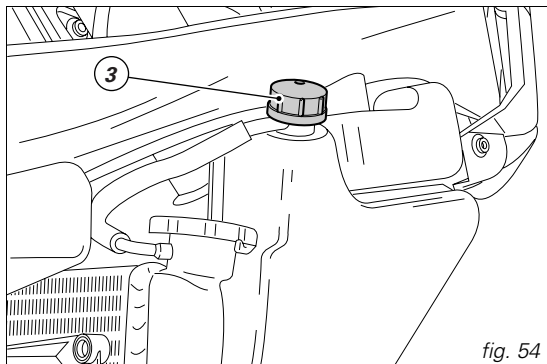
Revissez le bouchon (3) et remontez les pièces précédemment déposées.
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à -20°C / -4°F).

Capacité du circuit de refroidissement : $2,3 + 0,5 \text{ dm}^3$ (litres).



Attention

Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.



F **Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage**

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** gravé sur les réservoirs correspondants (fig. 55) (la figure ci-contre montre les réservoirs du liquide de freins avant et arrière).

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

Pour l'appoint ou le changement du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique sur le Carnet de Garantie, contactez un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Système d'embrayage

Un jeu excessif au levier de commande et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse peuvent être le signe de la présence d'air dans le système. Adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage a tendance à augmenter dans le réservoir à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use. Ne dépassez jamais la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

Système de freinage

Si vous constatez un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour effectuer la vérification et la purge du système.

Attention

Le liquide de freins et de l'embrayage attaque la peinture et le plastique. Évitez donc le contact avec les parties peintes ou en plastique. L'huile hydraulique est corrosive et peut causer des dommages et provoquer des blessures. Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente. Contrôlez l'étanchéité parfaite des joints.

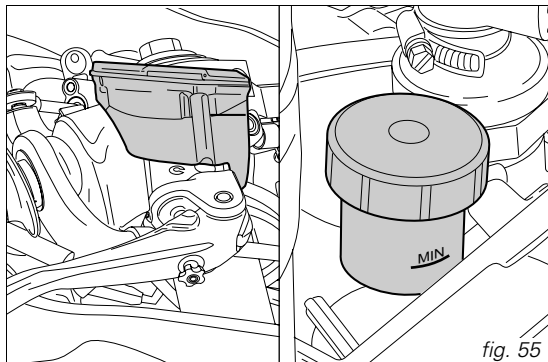


fig. 55

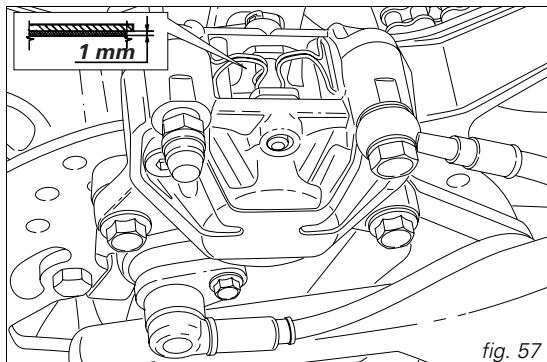
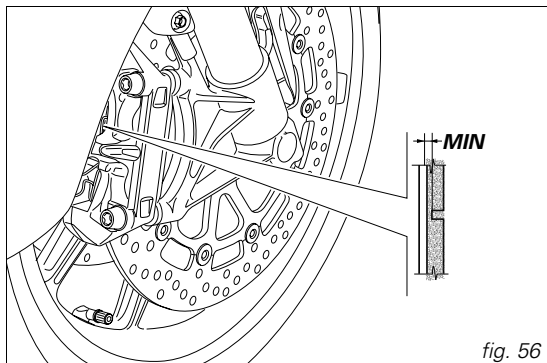
Vérifiez l'usure des plaquettes de frein (fig. 56 et fig. 57)

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier. Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.



Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Lubrification des articulations

Il est nécessaire périodiquement de contrôler les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz et de starter. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionnez les commandes pour vérifier que les câbles se déplacent librement dans leurs gaine : en cas de frottement ou de points durs, faites remplacer le câble par un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Pour prévenir ces inconvénients, pour le câble des gaz, il est préconisé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 58) et de graisser ensuite l'extrémité du câble ainsi que la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.



Attention

Refermez ensuite la commande avec précaution, en insérant les câbles dans la poulie.

Reposez le couvercle et serrez les vis (1) au couple de 10 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

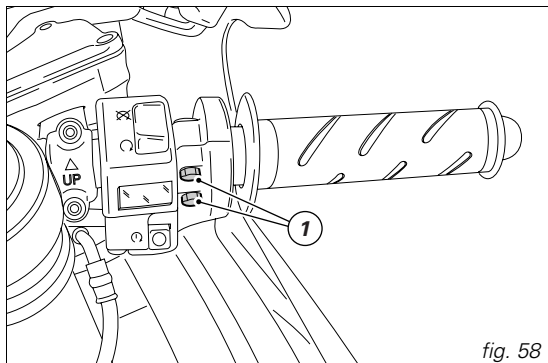


fig. 58

Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide sur la périphérie du bord de la poignée, de $1,5 \div 2,0$ mm. Si besoin est, le régler en agissant sur les dispositifs de réglage prévus à cet effet (1 et 2, fig. 60) situés sur la colonne de direction sur le côté gauche de la moto. Le dispositif de réglage (1) permet de régler l'ouverture de l'accélérateur, alors que dispositif de réglage (2) sert à sa fermeture.

Retirer les capuchons de protection des vis de réglage et desserrer les contre-écrous. Corriger le jeu en agissant proportionnellement sur les deux vis de réglage : tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le jeu ou dans le sens inverse pour diminuer le jeu. Une fois les réglages terminés, serrer les contre-écrous et remettre les capuchons sur les vis de réglage.

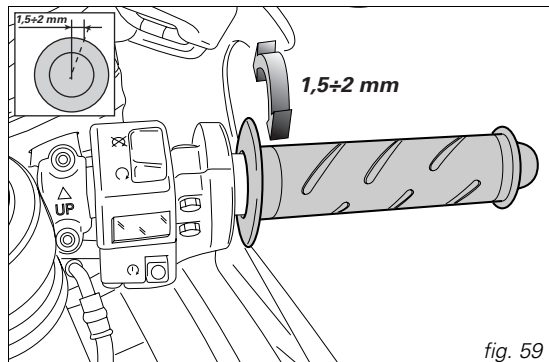


fig. 59

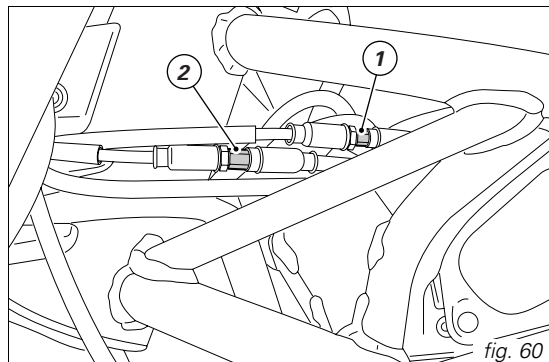


fig. 60

Charge de la batterie (fig. 61)

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer de la moto.

Déposez le flanc de carénage gauche (page 55), dévissez la vis (1) et déposez la patte de fixation supérieure.

Débranchez dans l'ordre la borne négative (-) noire et celle positive (+) rouge.

**Attention**

La batterie dégage des gaz explosifs : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
Branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

**Important**

Branchez la batterie au chargeur avant de le mettre en marche : la production d'étincelles au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.

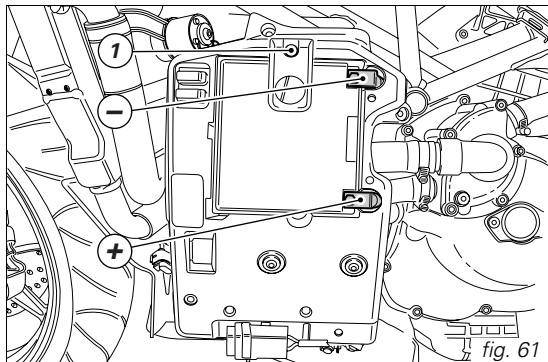
Branchez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Reposez la batterie sur son support et bloquez la bride supérieure avec la vis (1). Procédez ensuite au branchement des bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.

**Attention**

Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5÷10 heures à 0,9 A.



Modification de l'inclinaison de la colonne de direction

Avant de modifier l'angle de chasse, déposez l'amortisseur de direction en dévissant les vis de fixation (1 et 2). La vis (2) maintient également le martelet antivol de direction (3) qui devra être déplacé plus en arrière lors de la repose à cause de la variation de l'inclinaison de la colonne.

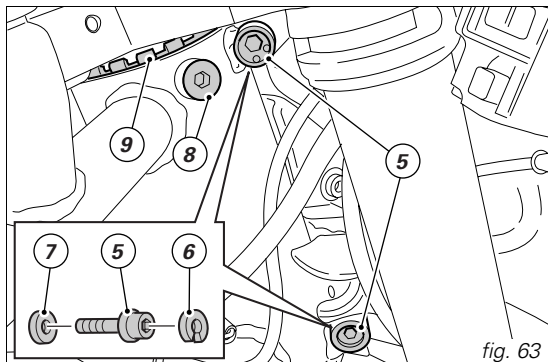
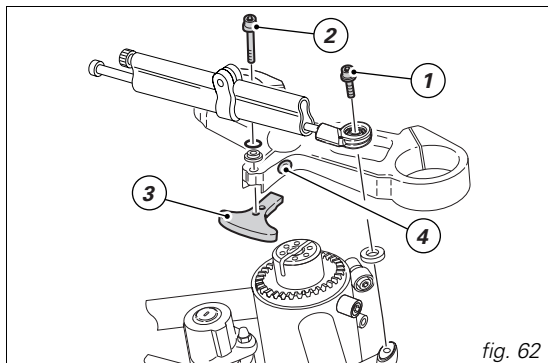
Desserrez la vis de fixation (4) du té supérieur.

Modifiez l'angle de chasse en desserrant les deux vis (5), sur le côté droit du cadre, après avoir déposé les circlips (6) et les rondelles (7).

Desserrez complètement la vis (8) et, à l'aide d'une clé à ergot, tournez de 180° l'extrémité de l'excentrique (9).

Pour vérifier si le trou sur l'excentrique est coaxial au trou débouchant sur la colonne, une flèche est gravée dans la partie supérieure de l'excentrique indiquant l'alignement des trous.

Resserer la vis (8) à fond. Graissez le filet des vis (5) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et serrez-les au couple de 22 Nm. Remettez en place la rondelle (7) et le circlip (6).

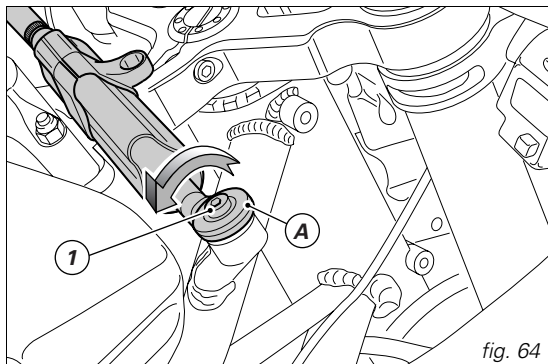


Remarque

Ne pas braquer à fond les demi-guidons lorsque vous effectuez cette opération.

Si vous souhaitez incliner la colonne de direction à $23^{\circ} 30'$, faites coïncider le trou le plus avancé du martelet antiviol de direction (3) avec le trou correspondant de fixation sur le té supérieur. Enduire la vis (2) d'un produit frein de filet de résistance moyenne et l'utiliser pour fixer l'amortisseur de direction en prenant garde d'insérer également le martelet (3).

Tournez l'articulation (A) de la tige amortisseur de 180° sur elle-même. Fixez l'articulation avec la vis (1) précédemment déposée en l'enduisant de frein-filet à résistance moyenne. Graissez la vis (4) précédemment desserrée et serrez-la au couple de 23 Nm avec une tolérance de $\text{Nm} \pm 5 \%$.



Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 65)

Important

Pour régler tension de la chaîne de transmission, adressez-vous à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Moto sur la béquille latérale, exercez une pression du doigt sur la chaîne, relâchez la chaîne et mesurez la distance finale de la surface du patin de chaîne et du centre de l'axe sous-jacent. La valeur doit être comprise entre 30 ÷ 35 mm.

Attention

Le serrage correct des contre-écrous (1) des galets tendeurs est fondamental pour la sécurité du pilote.

Important

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

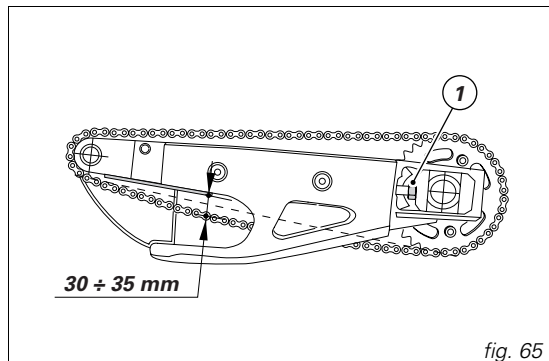
Graissage de la chaîne de transmission

La chaîne de transmission est du type à joints toriques pour protéger les éléments frottants contre les agents extérieurs et une plus longue durée de la lubrification. Pour ne pas endommager les joints torique lors du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.

Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide de matière absorbante et graissez chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager la chaîne, la couronne et le pignon moteur.



Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que les valeurs de tension et de puissance de l'ampoule de rechange sont celles indiquées dans le paragraphe « Système électrique » page 88. Vérifiez toujours le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de poser les pièces déposées.

La fig. 66 montre l'emplacement de l'ampoule du feu de croisement (LO), de route (HI) et de position (1).

Important

L'emplacement des ampoules des feux de route et de croisement de la version USA est inversé par rapport à l'indication plus haut.

Phare

Pour accéder à l'ampoule supérieure, déposez le tableau de bord (2) des tampons caoutchouc de maintien.

Tourner la douille (3) du corps de lampe supérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour extraire l'ampoule grillée. Remplacez-la par une ampoule neuve identique.

Bloquer la nouvelle ampoule en tournant la douille (3) dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour avoir accès à l'ampoule inférieure, retirez la bulle comme décrit dans le paragraphe « Dépose de l'habillage » page 55 et le couvercle inférieur (4) du support de phare en desserrant les vis (5). Remplacer en procédant comme décrit pour l'ampoule supérieure.

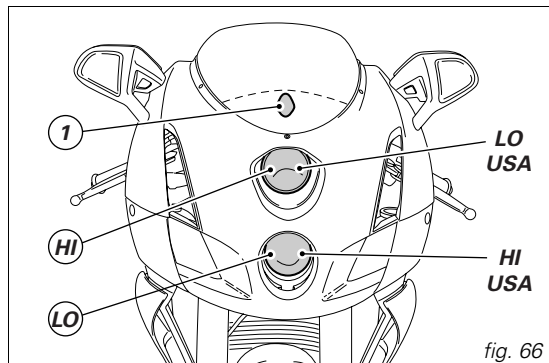


fig. 66

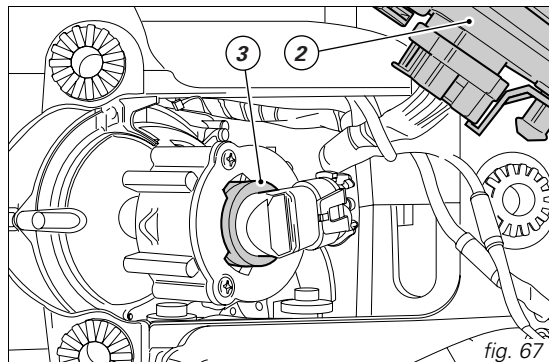


fig. 67



Remarque

Pour remplacer les ampoules du phare, il n'est pas nécessaire de débrancher le câble du faisceau électrique principal du boîtier de phare.



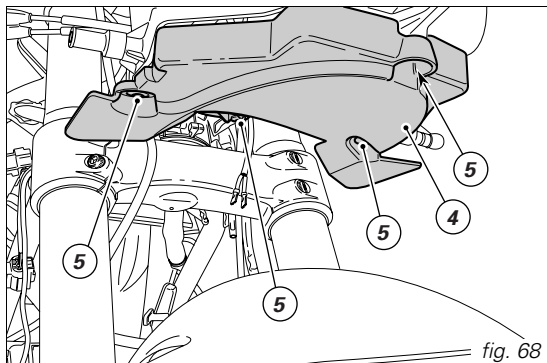
Remarque

Ne touchez pas la partie transparente de l'ampoule neuve avec les doigts, car elle noircirait et perdrait de la luminosité.

Remontage

Après le remplacement de l'ampoule grillée, rebrancher le tableau de bord au faisceau électrique et l'introduire dans les trois caoutchoucs de maintien.

Reposez le cache inférieur et la bulle en les fixant avec les vis de fixation prévues à cet effet ; vérifiez si le câblage des clignotants est bien en place dans les rainures prévues à cet effet à l'intérieur des supports de la bulle.



Remplacement de l'ampoule de feu de position

Pour accéder à l'ampoule de feu de position (1), déposez le tableau de bord (voir page 57 des tampons caoutchouc de retenue correspondants et introduisez la main dans le support de phare.

Sortez le porte-ampoule de son logement et remplacez l'ampoule.

Après le remplacement de l'ampoule grillée, rebrancher le tableau de bord au faisceau électrique et l'introduire dans les trois caoutchoucs de maintien.

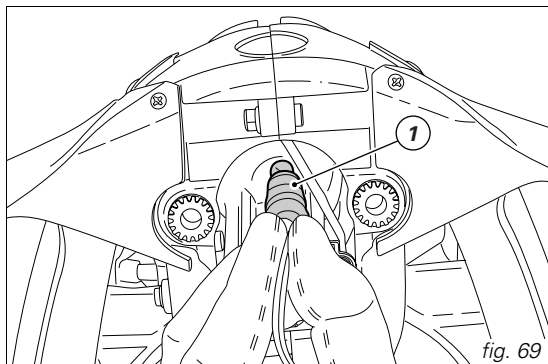


fig. 69

Clignotants avant (fig. 70)



Remarque

Pour simplifier les figures, le rétroviseur sur lequel le clignotant est monté est représenté déposé.

Desserrer les vis (1) et séparer la coupelle (2) du support de clignotant/rétroviseur.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remontez la coupelle dans l'emplacement correspondant du support du clignotant, en faisant correspondre les crans. Serrez les vis (1).

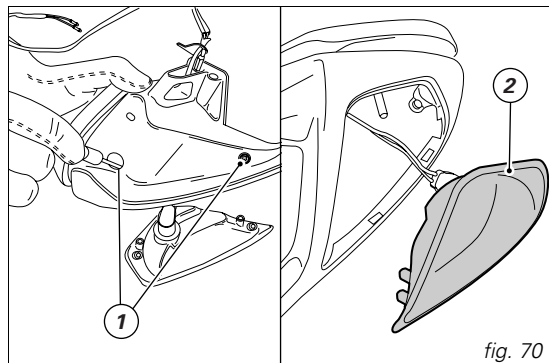


fig. 70

Clignotants arrière

Pour remplacer les ampoules des clignotants arrière, il faut tourner d'un quart de tour le corps du clignotant (3), son optique en haut, et le sortir de son support.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposer le corps du clignotant (3) et le fixer au support du clignotant en le tournant d'un quart de tour.

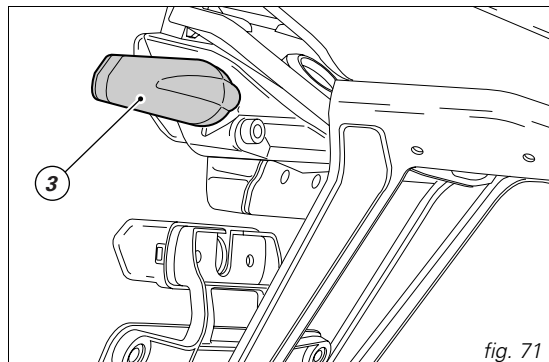


fig. 71

Feu de stop (fig. 72)

Pour remplacer les ampoules du feu de stop et de position arrière, il faut dévisser les deux vis (1) de fixation du couvercle (2). A l'intérieur du couvercle (2) se trouvent deux goupilles fixant l'optique (3) du feu arrière. Enlever le couvercle (2) et déposer l'optique (3) du feu arrière.

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposer les pièces déposées.

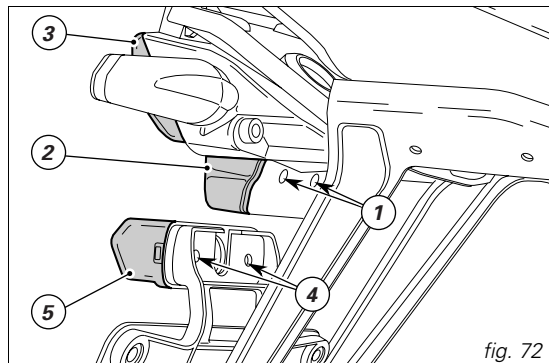


fig. 72

Feu de plaque de police (fig. 73)

Pour avoir accès à l'ampoule de la plaque d'immatriculation, desserrer les deux vis (4) fixant le couvercle (5). Enlever l'ampoule et la remplacer.

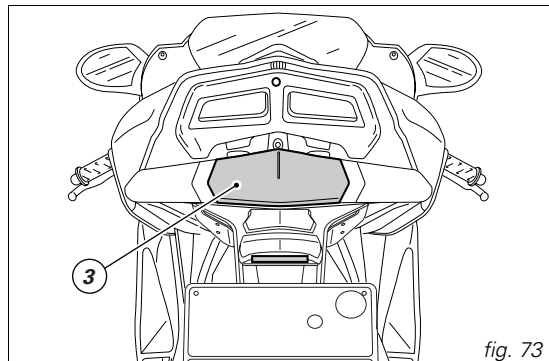


fig. 73

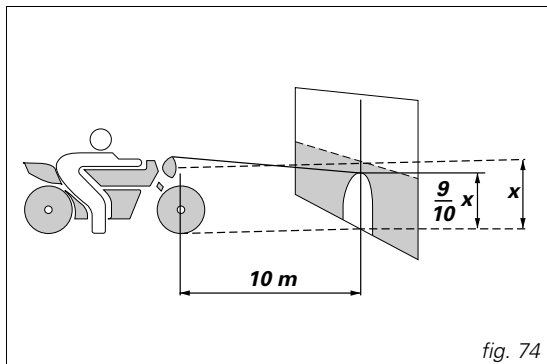
Orientation du projecteur (fig. 74)

Pour contrôler si le projecteur est correctement orienté, placez la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto.

Effectuez de préférence le contrôle dans la pénombre.

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

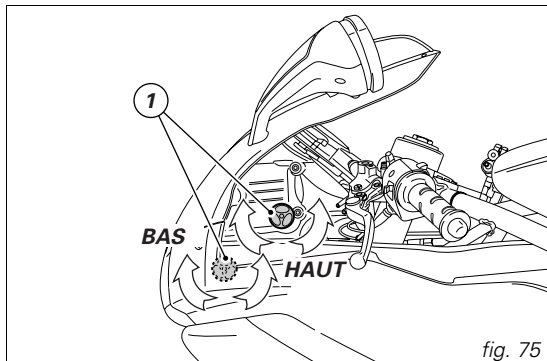
La procédure décrite est celle établie par la "Réglementation Italienne" concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.

Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays d'utilisation de la moto.

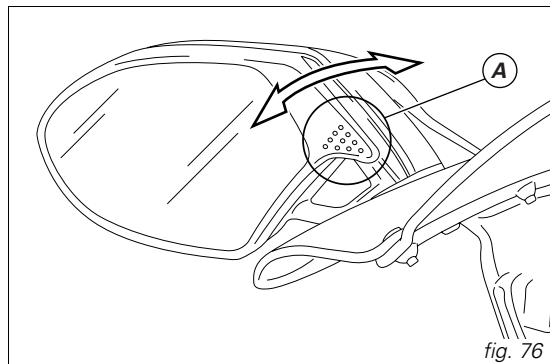
La correction de l'orientation verticale du phare peut se faire en intervenant sur les molettes de réglage (1, fig. 75), sur la gauche du phare. Si l'on tourne les molettes dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, alors que dans l'autre sens il monte.

Remarque

Pour intervenir sur la molette inférieure, déposez la bulle comme indiqué page 57.



F **Réglage des rétroviseurs** (fig. 76)
Réglez manuellement le rétroviseur en appuyant sur le point (A).



Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression du pneu avant :

2,1 bar - 2,3 Kg/cm²

Pression du pneu arrière :

2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

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



Important

La pression des pneus doit être contrôlée et réglée lorsqu'ils sont froids.

Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, il faut augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar lorsque vous roulez sur des routes très accidentées

Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention

En cas de crevaison, remplacez le pneu.

Lors du remplacement des pneus, utilisez la marque et le type d'origine.

Veillez à bien visser les capuchons de protection des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. N'utilisez jamais un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote.

Après remplacement d'un pneu, il faut rééquilibrer la roue.



Important

Ne retirez pas et ne déplacez pas les masses d'équilibrage des roues.



Remarque

Pour le remplacement des pneus, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S , fig. 77) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.



Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'ils sont très abîmés.

Ôtez les graviers ou les autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

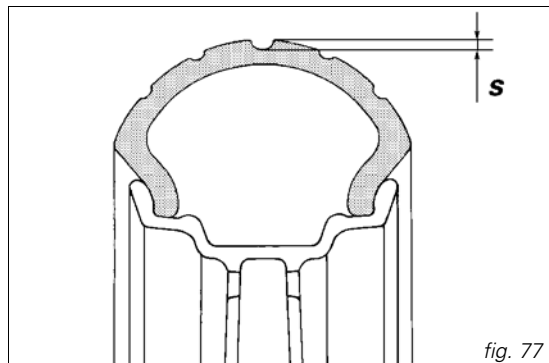
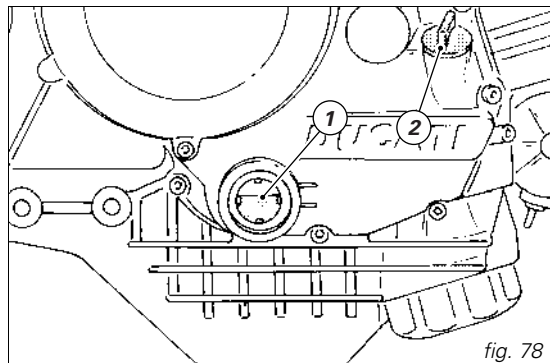


fig. 77

Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 78)

Le niveau d'huile moteur est visible à travers le hublot transparent (1) situé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau doit se situer entre les repères du niveau transparent. Si le niveau est bas, faites l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirez le bouchon de remplissage (2) et rétablissez le niveau. Remettez en place le bouchon.



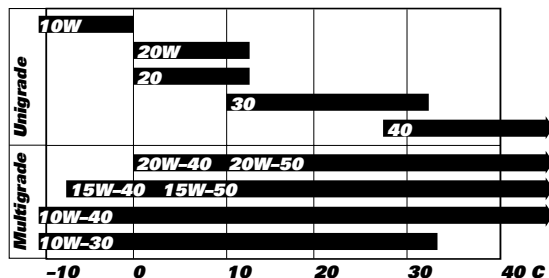
Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie, faites appel à 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. 79)

Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement.

Cette opération permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

Pour la vérification et le remplacement éventuel de la bougie, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

Il contrôlera également l'usure de l'électrode centrale et l'écartement des électrodes, qui doit être compris entre : 0,6 et 0,7 mm.

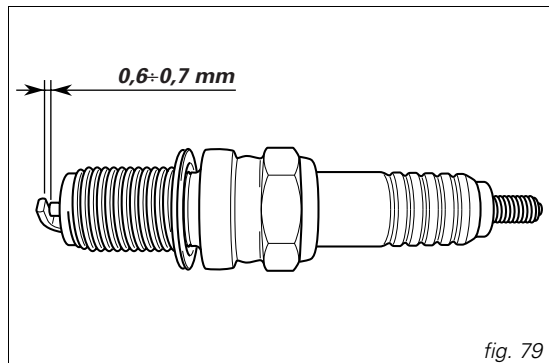


fig. 79



Important

Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyage général

Afin de maintenir longtemps l'éclat d'origine des surfaces métalliques et des parties peintes, lavez et séchez périodiquement la moto en fonction de l'utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utilisez des produits spéciaux, si possible biodégradables, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas la moto immédiatement après son utilisation, pour éviter la formation de halos provoqués par l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne dirigez pas de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs haute pression à jets de vapeur peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et silencieux avec pour conséquence la perte des conditions de sécurité de conduite.

Si des pièces du moteur devaient être très sales ou encrassées, utilisez un dégraissant pour leur nettoyage en évitant que celui-ci n'entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincez la moto à l'eau tiède et essuyez toutes les surfaces avec une peau de chamois.



Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne graissez pas les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si la moto doit rester inutilisée pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :

nettoyage général

videz le réservoir de carburant ;

introduisez une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faites tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;

utilisez la béquille de service pour soutenir la moto ;

débranchez et déposez la batterie.

Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôlez et éventuellement rechargez ou remplacez la batterie.

Recouvrez le motocycle d'une housse de protection qui ne doit pas pouvoir abîmer la peinture ni retenir la buée.

La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

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

Effectuez les contrôles périodiques prévus et remplacez toutes les pièces défectueuses par des pièces Ducati d'origine conformes aux réglementations des différents pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Poids

À sec, en ordre de marche sans carburant :

194,7 Kg.

À pleine charge

312 Kg ;

Version USA 306 Kg (675 lbs).

Dimensions (mm) (fig. 80)



Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait avoir des conséquences négatives sur la maniabilité et le rendement de votre moto et provoquer sa perte de contrôle.

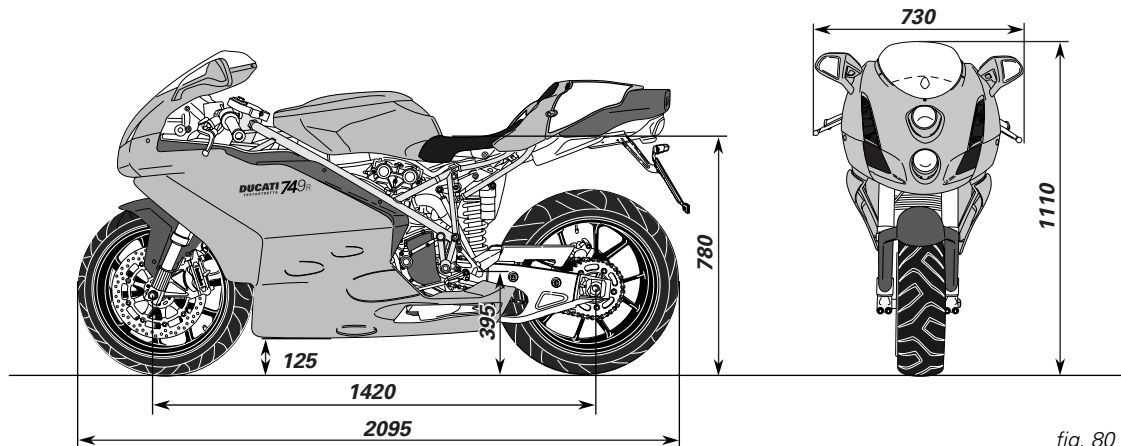


fig. 80

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir d'essence, avec réserve de 3 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	18,3
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	3,7
Circuit de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL – Advance Contact Cleaner	—
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40% + eau	2,3+0,5


Important

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

Moteur

Bicylindre à quatre temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage mm :

94

Course mm :

54

Cylindrée totale, cm³:

749

Taux de compression :

12,7±0,5:1

Puissance maximale à l'arbre (95/1/CE) :

75 kW - 102 CV à 10.250 min⁻¹

Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :

75 Nm à 8,250 min⁻¹

Régime maximum, min⁻¹:

11.300

Important

Ne dépassez jamais le régime maximum en toutes circonstances.

Distribution

Desmodromique, à quatre soupapes par cylindre commandées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par 2 ACT. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

Schéma de distribution desmodromique (fig. 81)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) Réglage de culbuteur supérieur ;
- 3) Réglage de culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 4) Ressort de rappel de culbuteur inférieur ;
- 5) Culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 6) Arbre à cames ;
- 7) Soupape.

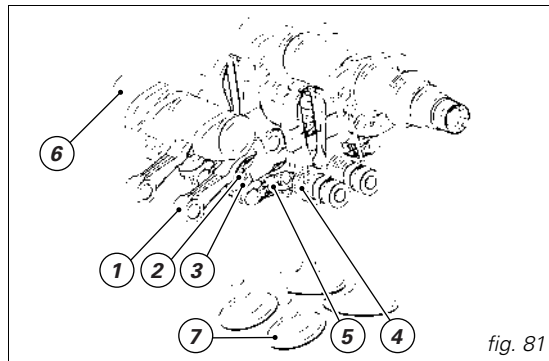


fig. 81

Performances

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les prescriptions du rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.

Bougies d'allumage

Marque :
CHAMPION
Type :
RG 59V

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre du corps de papillon :
54 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 12
Alimentation essence : 95-98 RON.

Freins

Avant

À double disque perforé semi-flottant.
Cloche : aluminium
Piste de freinage : acier.
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage :
79 cm².

Marque des étriers de frein :
BREMBO
Type :
P4-34.
Garniture :
TOSHIBA TT 2172
Type de maître cylindre :
PR18/19

Arrière

À disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
240 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Surface de freinage :
32 cm².
Marque :
BREMBO
Type :
P34c
Garniture :
FERIT I/D 450 FF.
Type de maître cylindre :
PS 11b



Attention

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

Transmission

Embrayage à sec actionné par levier sur le côté gauche du demi-guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage : 27/57

Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante, pédale de sélecteur de vitesses à gauche.

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière : 15/35

Rapport totaux :

1^{ère} 15/37

2^{ème} 17/21W

3^{ème} 20/21W

4^{ème} 22/21W

5^{ème} 23/21W

6^{ème} 24/21W

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

Marque :

DID

Type :

525 HV

Dimensions :

5/8"x1/16"

nombre de maillons :

96.



Important

Les rapports indiqués ont été homologués et ne doivent donc pas être modifiés.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour tout besoin d'adaptation de votre moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour vous indiquer des rapports autres que ceux standard. Adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Le remplacement incorrect de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et endommager irréparablement votre moto.

Cadre

Treillis en tubes d'acier à haute résistance.

Angle de braquage (par côté) :

28° 30'

Pour utiliser de manière optimale votre motorcycle sur piste, l'angle de chasse peut être modifié (voir page 65).

Pour une utilisation sur route, la géométrie STANDARD de la colonne de direction est la suivante :

Angle de chasse :

24° 30'

Chasse :

97 mm.

Pour une utilisation sur piste, la géométrie du motorcycle peut être modifiée selon les caractéristiques du circuit de la façon suivante :

Angle de chasse :

23° 30'

Chasse :

91 mm.

Roues

Jantes en alliage léger à cinq branches en « Y ».

Avant

Dimensions :

MT3,50x17".

Arrière

Dimensions :

MT5,50x17".

Les roues sont du type à axe amovible.

Pneus**Avant**

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

180/55-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée à fixation radiale FG315 dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.

Diamètre des tubes porteurs :

43 mm avec traitement TIN.

Débattement sur l'axe des tubes de fourche :

120 mm

Arrière

À commande progressive obtenue par l'interposition d'un culbuteur entre cadre et articulation supérieure de l'amortisseur.

L'amortisseur, réglable en détente, compression et précharge du ressort, est articulé au bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur.

Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Course amortisseur :

56 mm

Débattement roue

128 mm

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.

Version USA : sans catalyseur.

Coloris disponibles

Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG);

cadre rouge ;

jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

phare avant double ampoule halogène composé de :

feu de croisement HB3 12V-60W ;

feu de route HB3 12V-60W ;

feu de position de 12V-5W.

Commandes électriques sur les demi-guidons.

Clignotants, ampoules **12V-10W.**

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux stop.

Batterie de type étanche, **12V-10 Ah.**

Alternateur. **12V-480W.**

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

Démarrreur électrique Denso, **12V-0,7 kW.**

Feu arrière, ampoule à double filament **12V-5/21W** pour signalisation de stop et feu de position ; ampoule pour éclairage de plaque **12V-5W.**



Remarque

Pour le remplacement des ampoules, reportez-vous au paragraphe « Remplacement des ampoules des feux » page 68.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (1, fig. 82) est placée entre le support de phare et la bulle. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Pour protéger le relais du système d'injection et du boîtier électronique du moteur, il est prévu deux fusibles (2, fig. 83) situés à côté de la batterie.

Le fusible (3) protège le régulateur électronique. Pour avoir accès aux fusibles, déposez le capuchon de protection.

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 84).



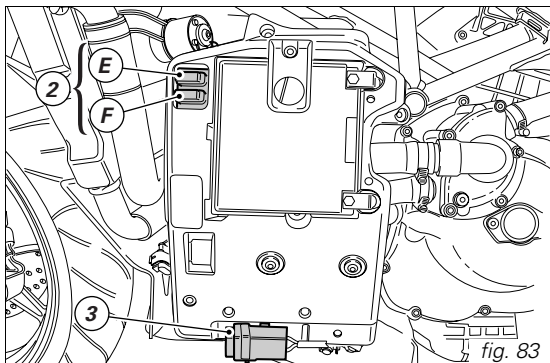
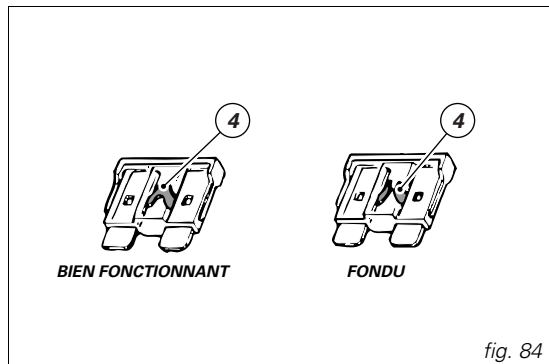
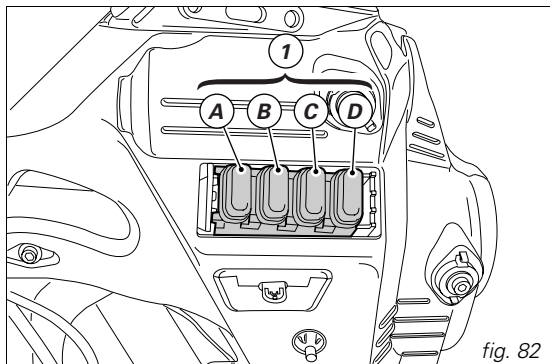
Important

Pour éviter tout court-circuit, effectuez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.



Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.



Légende du schéma du circuit électrique /injection

- 1) Comodo droit
- 2) Contacteur à clé
- 3) Ventilateur gauche
- 4) Ventilateur droit
- 5) Démarreur
- 6) Télérupteur de démarrage
- 7) Batterie
- 8) Fusible du régulateur
- 9) Régulateur
- 10) Alternateur
- 11) Clignotant arrière droit
- 12) Feu arrière
- 13) Éclairage de la plaque d'immatriculation
- 14) Clignotant arrière gauche
- 15) Réservoir
- 16) Fusibles d'injection
- 17) Relais injection
- 18) Autodiagnostic
- 19) Bobine du cylindre horizontal
- 20) Bobine du cylindre vertical
- 21) Bougie du cylindre horizontal
- 22) Bougie du cylindre vertical
- 23) Injecteur du cylindre horizontal
- 24) Injecteur du cylindre vertical
- 25) Potentiomètre du papillon
- 26) Capteur de régime/phase
- 27) Sonde de température de l'eau
- 28) Capteur de vitesse
- 29) Béquille latérale
- 31) Contacteur de point mort
- 32) Contacteur de pression d'huile
- 33) Contacteur du feu de stop arrière
- 34) Boîtier d'allumage/injection
- 35) Fusibles
- 36) Contacteur d'embrayage
- 37) Contacteur du feu de stop avant
- 38) Comodo gauche
- 39) Antenne du transponder
- 40) Sonde de température de l'air
- 41) Arrivée
- 42) Instrumentation
- 43) Relais feux
- 44) Clignotant avant gauche
- 45) Phare
- 46) Feu de position avant
- 47) Clignotant avant droit
- 48) Avertisseur sonore

Légende couleur des fils

B Bleu

W Blanc

V Violet

Bk Noir

Y Jaune

R Rouge

Lb Bleu ciel

Gr Gris

G Vert

Bn Marron

O Orange

P Rose

Légende des boîtes à fusibles (1, fig. 82 - 2, fig. 83)

<i>Pos.</i>	<i>Utilisateurs</i>	<i>Val.</i>
1A	Feux de route et de croisement	15 A
1B	Feu de stop – avertisseur sonore-warning	20 A
1C	Key on	7,5 A
1D	Alimentation tableau de bord	3 A
2E	Boîtier électronique	3 A
2F	Relais injection	20 A



Remarque

Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

**AIDE-MÉMOIRE POUR L'ENTRETIEN
PÉRIODIQUE**

<i>Km</i>	<i>Nom Service Ducati</i>	<i>Kilométrage</i>	<i>Date</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

DUCATI749R





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 dagelijks vervoermiddel zal gebruiken, maar ook voor lange reizen. Ducati Motor Holding S.p.A. wenst u dan ook veel rijplezier toe. Omdat wij ons constant 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. Neem voor reparaties en advies contact op met een van onze erkende servicecentra. We hebben bovendien een informatiedesk in het leven geroepen voor Ducati-liefhebbers en fans, zodat ze de beschikking hebben over suggesties en handige tips.

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 onderhoudshandleiding. 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 maakt.

Gebruik met het oog op de veiligheid, garantie, betrouwbaarheid en waarde van uw Ducati motorfiets alleen originele onderdelen van Ducati.



Opgelet

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

Aanwijzingen van algemene aard 6

- Garantie 6
- Symbolen 6
- Nuttige informatie voor veilig reizen 7
- Rijden met volle bepakking 8
- Identificatiegegevens van de motorfiets 9

Bedieningsorganen 10

- Plaats van bedieningsorganen voor het besturen van de motorfiets 10
- Bedieningspaneel 11
- LCD – Belangrijkste functies 12
- LCD - Parameters programmeren/weergeven 14
- Antidiefstalsysteem 21
- Codekaart 22
- Gashendelprocedure om het antidiefstalsysteem uit te schakelen 23
- De sleutels laten bijmaken 24
- Startschakelaar en stuurvergrendeling 25
- Linker stuurschakelaar 26
- De koppelingshendel 27

- Chokehendel 28
- Rechter stuurschakelaar 29
- Draaibare gasknop 29
- Hendel van voorrem 30
- Pedaal voor achterrem 31
- Versnellingspedaal 31
- De stand van het koppelingspedaal en het achterrempedaal 32
- De stand van het versnellingspedaal afstellen 33
- De stand van het achterrempedaal afstellen 34

Belangrijkste elementen en mechanismen 35

- Plaats op de motorfiets 35
- Dop brandstoftank 36
- Stand van het zadel - tank 37
- Zijstandaard 38
- Stuurschokdemper 39
- Regelknoppen op de voorvork 40
- Regelknoppen schokdemper achter 42
- Wijzigen ligging van de motorfiets 43

Gebruiksvoorschriften 45

- Voorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode van de motorfiets 45
- Controleren vòòr het starten 47
- Starten van de motor 48
- De motorfiets starten en ermee rijden 50
- Afremmen 51
- De motorfiets stilzetten 51
- Parkeren 52

Brandstof tanken 53
Meegeleverde accessoires 54

Belangrijkste Gebruiks- en Onderhoudswerkzaamheden 55

Delen van het frame demonteren 55
Koelvloeistofpeil controleren en zonodig bijvullen 58
Het peil van rem- en koppelingsvloeistof controleren 60
Slijtage van remblokjes controleren 61
De scharnierpunten smeren 62
Afstellen onbelaste slaglengte gashendel 63
Opladen van de accu 64
Helling van de stuurstang wijzigen 65
De spanning van de drijfketting controleren 67
De drijfketting smeren 67
De lampjes van dimlicht en groot licht vervangen 68
De lampjes van het parkeerlicht vervangen 70
Richtingaanwijzers voorkant 71
Richtingaanwijzers achterkant 71
Stoplicht 72
Verlichting kentekenplaat 72
Afstellen van koplamp 73
Afstellen van achteruitkijkspiegeltjes 74
Tubeless banden 75
Controle motoroliepeil 77
Reinigen en vervangen van bougies 78
Algemene reiniging 79
Lange tijd buiten gebruik 80
Belangrijke waarschuwingen 80

Technische gegevens 81

Afmetingen (mm) 81
Gewicht 81
Tanken 82
Motor 83
Distributie 83
Prestaties 84
Bougies 84
Voeding 84
Remmen 84
Overbrenging 85
Frame 86
Wielen 86
Banden 86
Ophanging 87
Uitlaatsysteem 87
Verkrijgbare kleuren 87
Elektrische installatie 88

Geheugensteuntje voor periodiek onderhoud 92

AANWIJZINGEN VAN ALGEMENE AARD

NL

Garantie

In uw eigen belang en ter behoud van het product, raden wij u nadrukkelijk aan een erkende Ducati Dealer 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, waarbij uitsluitend gebruik wordt gemaakt van originele onderdelen van Ducati die altijd passen en garant staan voor een motorfiets die perfect rijdt en lang meegaat.

Bij alle Ducati motorfietsen wordt een Garantieboekje meegeleverd. De garantie is niet geldig voor motorfietsen die worden gebruikt voor wedstrijden. Tijdens de geldigheidsperiode van de garantie mag er geen enkele component worden veranderd en mag er niets worden gewijzigd 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 door te lezen om vertrouwd te raken met uw motorfiets. Neem in geval van twijfel contact op met een erkende Ducati Dealer. U zult de informatie uit deze handleiding goed kunnen gebruiken tijdens uw reizen, waarvan Ducati Motor Holding S.p.A. hoopt dat ze altijd even probleemloos en prettig verlopen. Bovendien vrijwaart u de prestaties van uw motorfiets ermee. Deze handleiding bevat informatieve opmerkingen met een bijzonder betekenis.



Opgelet

Het niet naleven van deze voorschriften kan gevaarlijke situaties veroorzaken met ernstige verwondingen en zelfs dodelijke afloop tot gevolg.



Belangrijk

Er bestaat kans op schade aan de motorfiets en/of de componenten ervan.



Opmerkingen

Meer informatie over de uit te voeren werkzaamheden.

*Alle richtingaanduidingen (**links** of **rechts**) gaan uit van de rijrichting van de motorfiets.*

Nuttige informatie voor veilig reizen



Opgelet

Eerst lezen voordat u de motor 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 dient **altijd** geschikte kleding en een valhelm te dragen.

Draag geen loshangende kleding die in de bedieningsorganen klem kan blijven zitten of het zicht kan belemmeren.

Zet de motor nooit aan in een gesloten ruimte.

De uitlaatgassen zijn giftig en kunnen bewusteloosheid of binnen heel korte tijd zelfs dodelijke afloop tot gevolg hebben.

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

Om voorbereid te zijn op elke verandering van richting of oneffenheid van het wegdek, dient de bestuurder **altijd** zijn handen op het stuur te houden.

Leef de landelijk en plaatselijk geldende wettelijke voorschriften na.

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

Gebruik **altijd** en tijdig tevoren de richtingaanwijzers om aan te duiden dat u van richting gaat veranderen 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. Rijd voorzichtig op kruispunten, bij het verlaten van privéterrein of parkeerplaats 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 af 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 nadat de motor is uitgezet.



Opgelet

Het kan zijn dat het volledige uitlaatsysteem warm blijft, 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 de motor nooit op een ondergrond die niet vlak en recht of niet hard genoeg is, omdat de motorfiets hierop kan omvallen.

Rijden met volle bepakking

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

Goed verdelen van het gewicht van de lading op het voertuig is uiterst belangrijk om de veiligheid van de motorfiets te behouden en niet in moeilijkheden te komen bij plotselinge stuurbewegingen of op slecht wegdek.

Informatie omtrent de te vervoeren lading

Het totale gewicht van het motorvoertuig tijdens het rijden met bagage en extra accessoires mag niet meer bedragen dan:

312 Kg;

USA uitvoering 305 kg (675 lbs).

De zwaarste bagage of accessoires dienen zo laag mogelijk en zo veel mogelijk in het midden van de motorfiets opgeborgen te worden.

Maak de bagage stevig vast op de motorfiets; bagage die niet goed is vastgemaakt, kan de motorfiets uit 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, aangezien deze verstrikt kan raken in bewegende delen van de motorfiets.

Controleer altijd of de druk van de banden overeenkomt met hetgeen vermeld staat op blz.75 en tevens of ze zich in goede staat bevinden.

Identificatiegegevens van de motorfiets

Elke Ducati-motorfiets heeft twee identificatienummers, respectievelijk voor het frame (afb. 1) en voor de motor (afb. 2).

Frame N.

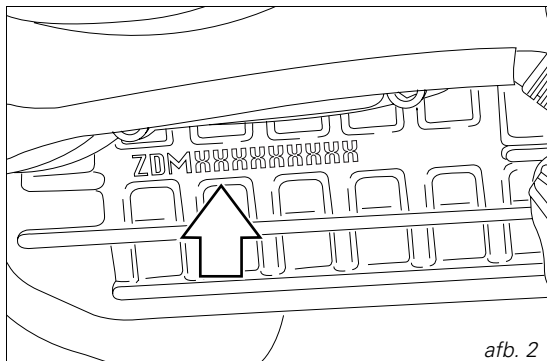
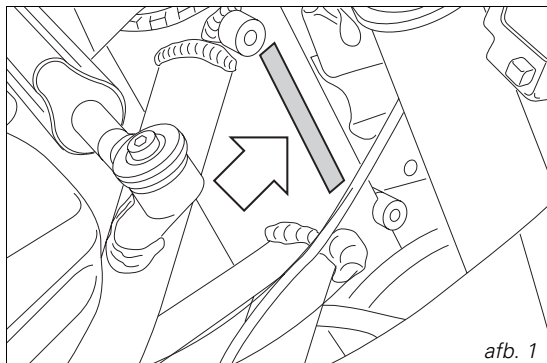
Motor N.



Opmerkingen

Deze nummers geven het model van de motorfiets aan en dienen te worden vermeld bij het bestellen van onderdelen.

Op grond van de exclusiviteit is dit model op de stuurkop uitgerust met een zilveren nummerplaatje, waarop de identificatiecode van het model vermeld staat.



BEDIENINGSORGANEN

NL

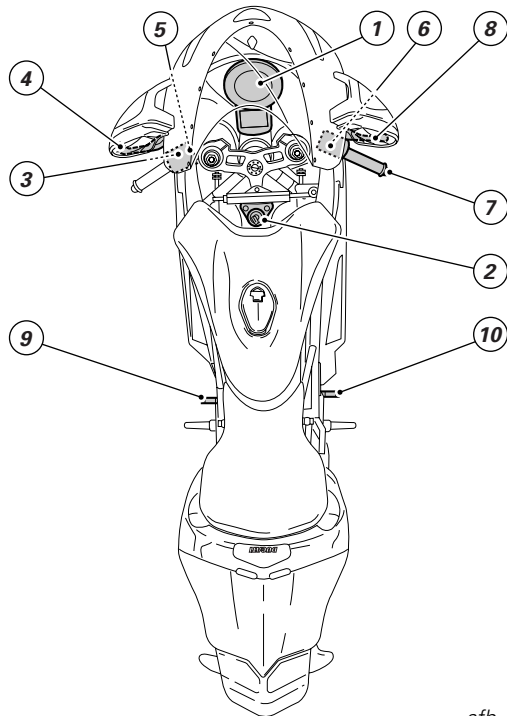


Opgelet

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

Plaats van bedieningsorganen voor het besturen van de motorfiets (afb. 3)

- 1) Bedieningspaneel.
- 2) De startschakelaar en het stuurslot.
- 3) Linker stuurschakelaar.
- 4) Koppelingshendel.
- 5) Choke voor starten met koude motor.
- 6) Rechter stuurschakelaar.
- 7) Draaibare gasknop.
- 8) Hendel van voorrem.
- 9) Koppelingspedaal.
- 10) Pedaal voor achterrem.



afb. 3

Bedieningspaneel

1) **LCD**, (zie pag.12)

2) **Toerenteller** (min^{-1}).

Geeft het motortoerental per minuut aan.

3) **Waarschuwinglampje neutraal N(groen).**

Gaat branden als de versnelling in zijn vrij staat.

4) **Controlelampje brandstofreserve**  (geel).

Gaat branden als men de reserve-inhoud aanspreekt; er zit nog ongeveer 3 liter benzine in de tank.

5) **Waarschuwinglampje richtingaanwijzers**  (groen).

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

6) **Waarschuwinglampje motoroliedruk**  (rood).

Gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat er onvoldoende motoroliedruk is. Het moet even branden als de startschakelaar op ON wordt gezet, maar het moet enkele seconden nadat de motor is aangeslagen, weer uit gaan. Soms kan dit lampje even gaan branden als de motor erg heet is gelopen, maar het moet uitgaan bij toename van het toerental.

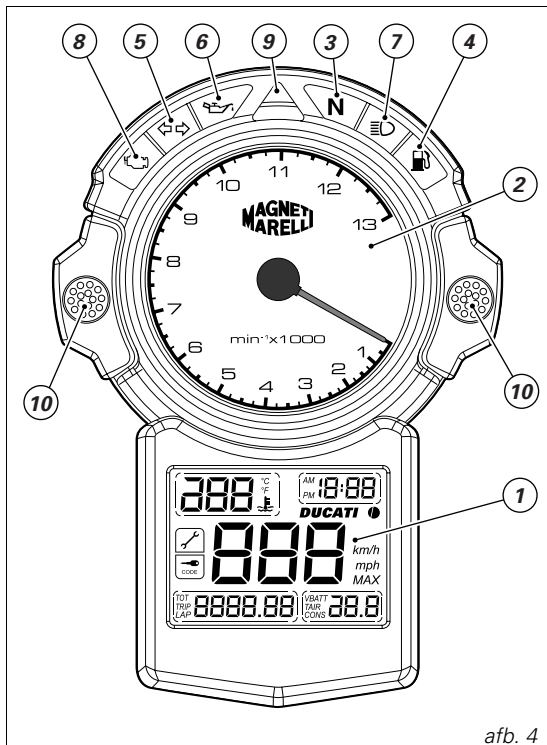
Belangrijk

Gebruik het voertuig niet als dit waarschuwing-lampje (6) blijft branden, omdat u dan kans loopt de motor te beschadigen.

7) **Waarschuwinglampje groot licht**  (blauw).

Gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat het groot licht is ingeschakeld.

8) **Waarschuwinglampje EOBD**  (ambergeel).



afb. 4

Als dit blijft branden, betekent het dat de stuureenheid fouten signaleert en de motor blokkeert.

Het dient bovendien als signaal tijdens de procedure voor het ontgrendelen van het antidiefstalsysteem met behulp van de gashendel.

Als er geen fouten worden gemeld, moet het even branden als de startschakelaar op ON wordt gezet, maar moet het enkele seconden later weer uit gaan (normaliter 1,8 -2 sec.).

9) **Waarschuwinglampje versnelling (rood)**

Signaleert dat de injectie wordt onderbroken door de computer: 200 toeren voordat het maximale toerental voor deze blokkering wordt bereikt, gaat de onderkant van dit lampje branden; 100 toeren voordat het maximale toerental voor deze blokkering wordt bereikt, gaat de bovenkant van dit lampje branden.

10) **Bedieningsknoppen**

Knoppen die worden gebruikt voor het weergeven en invoeren van parameters op het bedieningspaneel.

LCD – Belangrijkste functies



Opgelet

Programmeer alleen parameters als de motorfiets stil staat. Kom absoluut niet aan het instrumentenpaneel terwijl u rijdt.

1) **Snelheidsmeter.**

Geeft de rijsnelheid aan

2) **Kilometerteller.**

Duidt het totaal aantal gereden kilometers aan.

3) **Dagteller.**

Geeft het aantal kilometer aan dat gereden is vanaf de laatste reset.

4) **Klok.**

5) **Chronometer toersnelheid.**

6) **Meting van de maximale toersnelheid.**

7) **Controlelampje accuspanning.**

8) **Controlelampje luchttemperatuur.**

9) **Controlelampje brandstofverbruik.**

10) **Controlelampje watertemperatuur.**

Geeft de temperatuur weer van de koelvloeistof in de motor.



Belangrijk

Gebruik het voertuig niet als de motor de maximumtemperatuur heeft bereikt, omdat u de motor hierdoor kunt beschadigen.

11) **Controlelampje preventief onderhoud**

Als dit lampje gaat branden, betekent dit dat de kilometerstand is bereikt waarna uw motorfiets een

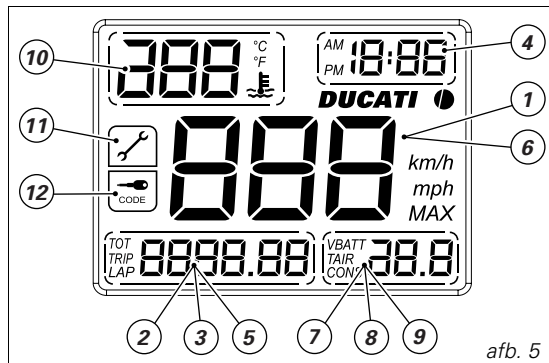
preventieve onderhoudsbeurt nodig heeft. Gedurende de eerste 50 km nadat dit lampje is beginnen te branden, blijft het knipperen. Daarna blijft het permanent branden. De erkende DUCATI dealer die voor het onderhoud zorgt, zal het systeem resetten.

12) **Controlelampje antidiefstalsysteem.**

Dit lampje blijft branden als de sleutelcode fout is of niet wordt herkend; het knippert als een signalering van het antidiefstalsysteem wordt gereset via de ontgrendelingsprocedure met behulp van de hendel (zie pag. 23).

Belangrijk

Met het instrumentenpaneel kan men het elektronische start/injectiesysteem checken. Gebruik deze menu's nooit: ze zijn voorbehouden voor ons deskundig personeel. Als u deze menu's toevallig opent, zet dan de sleutel op **OFF** en raadpleeg een erkende Ducati dealer om de nodige controles te laten uitvoeren.



LCD - Parameters programmeren/weergeven

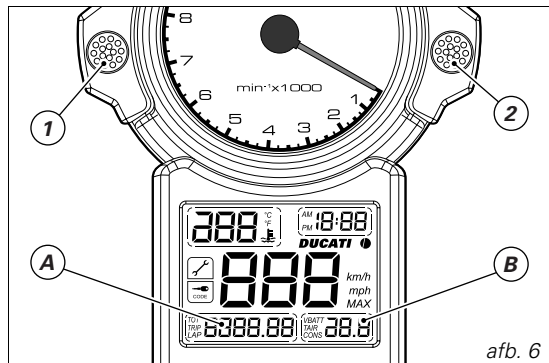
Als het voertuig wordt aangezet (sleutel van **OFF** op **ON**), worden alle instrumenten **gecontroleerd** (wijzertjes, displays, lampjes) zie (afb. 7).

Weergave van de functies op het linker display (A).

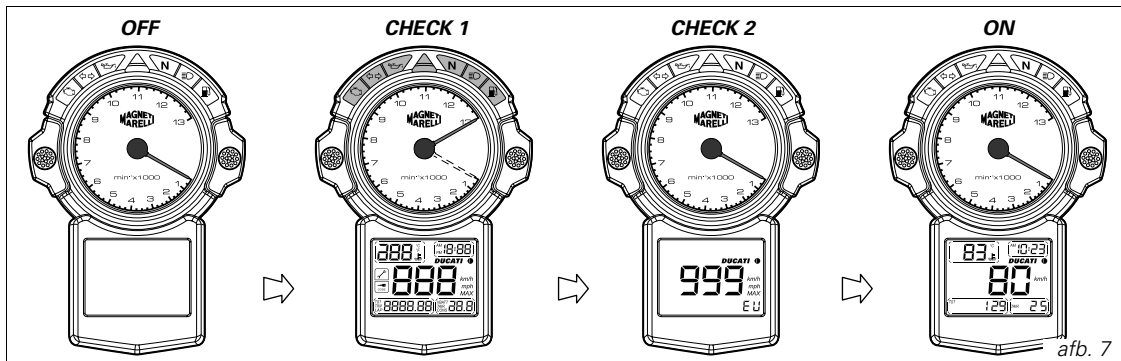
Als de knop (1, afb. 6) wordt ingedrukt en de sleutel staat op **ON**, worden beurtelings de dagteller, de kilometerteller en de toersnelheid weergegeven.

Weergave van de functies op het rechter display (B)

Als de knop (2, afb. 6) wordt ingedrukt en de sleutel staat op **ON**, worden beurtelings de accuspanning, de luchttemperatuur en het brandstofverbruik weergegeven.



afb. 6



afb. 7

De klok instellen

De toets (1, afb. 8) minstens 2 seconden lang indrukken.

De knop (2, afb. 8) indrukken om AM/PM te kiezen.

De toets (1) indrukken om uw keuze te bevestigen en de tijd in te stellen.

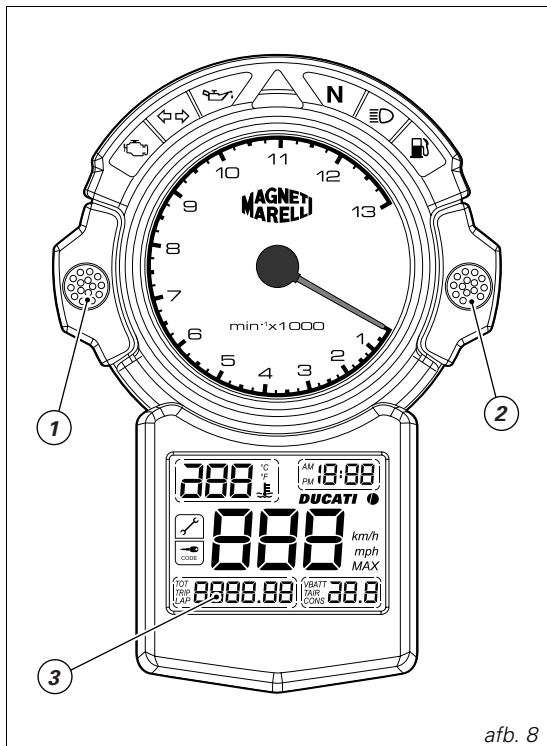
De tijd wijzigen met de toets (2). De toets (1) indrukken om uw keuze te bevestigen en de minuten te programmeren.

De minuten wijzigen met de toets (2). De toets (1) indrukken om uw keuze te bevestigen en het menu van de klok te verlaten.

De dagteller resetten

TRIP weergave op het display (3, afb. 8) kiezen.

De toets (2) minstens 2 seconden lang indrukken om de kilometers van de dagteller op het display op nul te zetten.



Menu voor speciale functies (voertuigmodel en meeteenheden)

De computer bepaalt automatisch het voertuig en de correcte meeteenheden die op het display dienen te worden weergegeven; om deze parameters te wijzigen, zet u de sleutel eerst van OFF op ON en drukt u gelijktijdig op de toetsen (1) en (2).

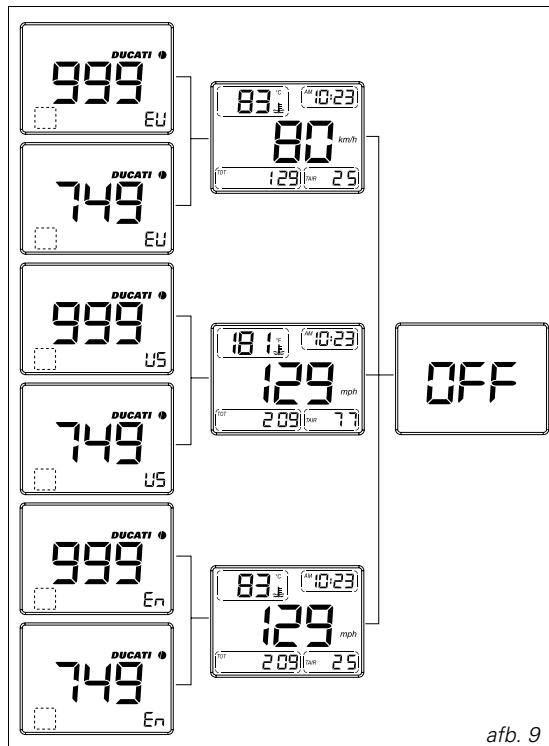
Druk op de toets (1) om alle mogelijke instellingen door te bladeren.

Om uw keuze te bevestigen, minstens 5 seconden op de toets (2) drukken, totdat op het display het woord OFF verschijnt. De sleutelschakelaar op OFF zetten.



Opmerkingen

In de kadertjes met stippellijntjes verschijnt nu de uitvoering van het voertuig (normaal, R en S)



afb. 9

Chronometerfunctie van toersnelheid

Hiermee geeft u de snelheid en het hoogste toerental weer van de rijperiode die u hebt gechronometreerd.

LAP weergave op het display (4, afb. 10) kiezen.

Druk tijdens het rijden op de motorstartknop (5, afb. 11) om de boordchronometer aan te zetten. Door de knop (5) opnieuw in te drukken wordt de chronometer stopgezet, terwijl de boordchronometer start om de 2de rijperiode op te nemen.

Er kunnen maximaal 19 ritten in het geheugen opgeslagen worden; wanneer er méér ritten worden opgeslagen, worden de eerste gewist (de "laatste" 19 worden opgeslagen).



Opmerkingen

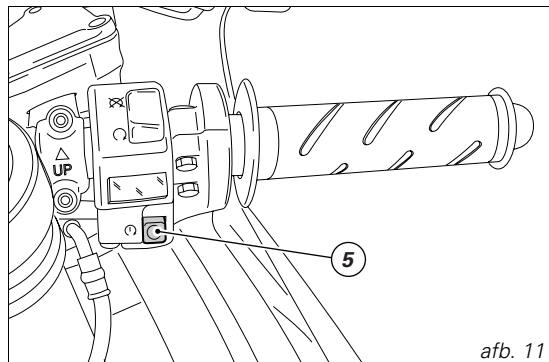
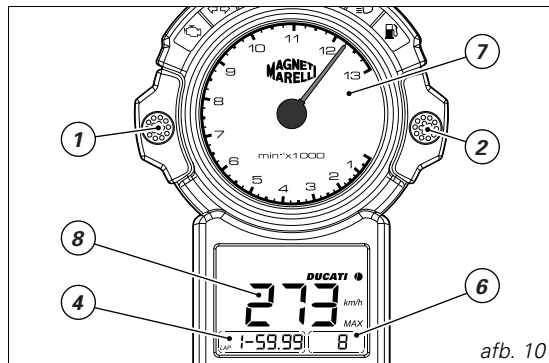
Als de LAP-functie is gekozen, kunt u de motor niet elektrisch starten (met knop 5).

Functie weergave opgenomen tijden

U kunt na afloop tot 19 gechronometreerde tijden weergeven op het LCD. Zet de motorfiets stil, druk op de knop (2, afb. 10) en zet de sleutelschakelaar van OFF op ON om tot de functie toe te treden.

Druk daarna op de knop (1) om alle opeenvolgende metingen weer te geven; op het instrumentenpaneel verschijnen de volgende gegevens:

- het nummer van de rit (6) waarnaar de gegevens verwijzen;
- het maximale toerental van de motor (7, afb. 10) tijdens de gechronometreerde rit;



-de gechronometreerde tijd van de toersnelheid (4, afb. 10);
-de maximumsnelheid (8, afb. 10) tijdens het chronometreren.



Opmerkingen

Bij het bereiken van 280 km/uur (174 mph) verschijnen op het display de streepjes “—”.



Opmerkingen

De snelheidsmeter geeft een snelheid weer die hoger is dan in werkelijkheid, met een gemiddelde afwijking van 8%. De maximumsnelheid die op het LCD wordt weergegeven is de reële snelheid die het voertuig heeft bereikt tijdens de gechronometreerde rit.

Druk de knop (2, afb. 10) langer dan 5 seconden in om de metingen te resetten.

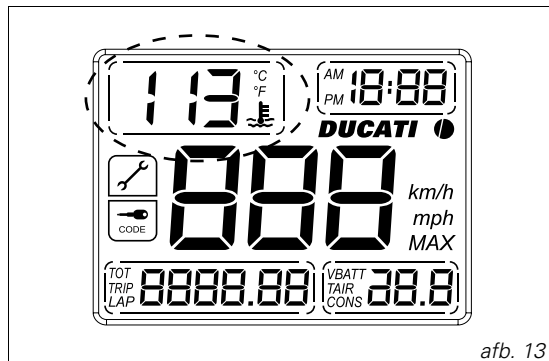
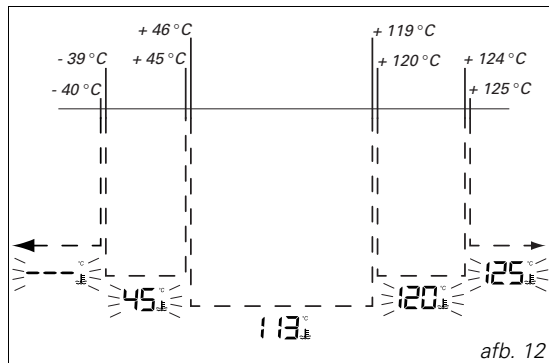
Functie watertemperatuur (afb. 12 en afb. 13)

Als de watertemperatuur onder de $-40\text{ }^{\circ}\text{C}/-40\text{ }^{\circ}\text{F}$ daalt, verschijnen op het display knipperende streepjes en gaat het ambergele waarschuwingslampje **EOBD** (8, afb.4) branden.

Als het water een temperatuur heeft van tussen de $-39\text{ }^{\circ}\text{C} / -38.2\text{ }^{\circ}\text{F}$ en $+45\text{ }^{\circ}\text{C}/+113\text{ }^{\circ}\text{F}$ en tussen de $+120\text{ }^{\circ}\text{C}/+248\text{ }^{\circ}\text{F}$ en $+124\text{ }^{\circ}\text{C}/+255.2\text{ }^{\circ}\text{F}$, knippert de watertemperatuur op het display.

Als het water een temperatuur heeft van tussen de $+46\text{ }^{\circ}\text{C}/+114.8\text{ }^{\circ}\text{F}$ en $+119\text{ }^{\circ}\text{C}/+246.2\text{ }^{\circ}\text{F}$, knippert de weergegeven temperatuur niet.

Als de temperatuur van het water hoger wordt dan $+125\text{ }^{\circ}\text{C}/+257\text{ }^{\circ}\text{F}$, blijft op het display "125 °C/257 °F" afgebeeld; deze waarde knippert en het ambergele **EOBD**-lampje (8, afb. 4) gaat branden.



Lichtsterkte van de controlelampjes

De sterkte van de controlelampjes wordt automatisch aangepast aan de lichtsterkte, die in de omgeving wordt gemeten.

Instrumentenpaneelverlichting

De verlichting van het instrumentenpaneel werkt alleen als het parkeerlicht of de koplamp branden.

Het instrumentenpaneel schakelt met behulp van voelers, die de lichtintensiteit en de omgevingstemperatuur meten, automatisch de verlichting van het instrumentenpaneel in of uit.

Automatisch koplamp uitschakelen

Met deze functie spaart u accu-energie. U kunt kiezen of de koplamp automatisch wordt uitgezet. Het mechanisme treedt in 2 gevallen in werking:

- in het eerste geval als de sleutel van **OFF** op **ON** wordt gezet en na 60 seconden de motor nog niet is aangezet. De koplamp wordt uitgezet en pas weer aangezet als de sleutel weer van **OFF** op **ON** wordt gedraaid.
- in het tweede geval wanneer, nadat u met de lichten aan hebt gereden, de motor wordt uitgezet met de knop **RUN-STOP** op de rechter stuurschakelaar. In dit geval wordt de koplamp 60 sec. nadat de motor is uitgezet uitgeschakeld en wordt hij pas weer ingeschakeld wanneer de motor opnieuw wordt gestart.



Opmerkingen

Ook tijdens het starten schakelt het systeem de koplamp uit en schakelt deze weer in op het moment dat de motor gestart is of wanneer de motorstartknop wordt losgelaten (2, afb. 21).

Antidiefstalsysteem

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

In elke sleutelhandgreep zit hiervoor een elektronisch mechanisme, dat het signaal verwerkt dat wordt uitgezonden telkens wanneer het voertuig wordt aangezet door een speciale antenne in de stuurschakelaar. Dit signaal is een "wachtwoord" dat varieert telkens wanneer de motor wordt aangezet en waarmee de sleutel herkend wordt door de elektronische besturing, die naar aanleiding hiervan de motor aanzet.

Sleutels (afb. 14)

De motorfiets wordt geleverd met de volgende sleutels:

- 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 komt met de andere sleutels, waardoor hij zich altijd in perfecte staat bevindt. Haal deze bescherming er niet af, tenzij in geval van nood.

De B-sleutels zijn sleutels voor alledaags gebruik; deze dienen om

- het voertuig te starten.
- de tankdop open te maken.
- het zadelslot (Tweezits) te ontgrendelen.

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



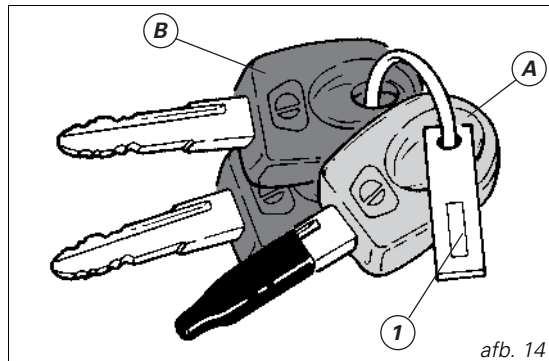
Opmerkingen

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



Opgelet

Berg de sleutels en het plaatje niet samen op en bewaar het plaatje (1) en de A-sleutel op een veilige plaats. Wij raden u bovendien aan slechts één van de zwarte sleutels te gebruiken voor het rijden van de motorfiets.



Codekaart

Met de sleutels wordt een CODEKAART (afb. 15) meegeleverd, waarop de elektronische code (A, afb. 16) vermeld staat, die gebruikt moet worden wanneer de motor geblokkeerd is en dus na **key-on** niet start.

NL

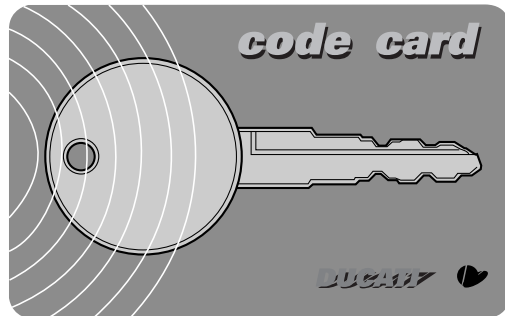


Opgelet

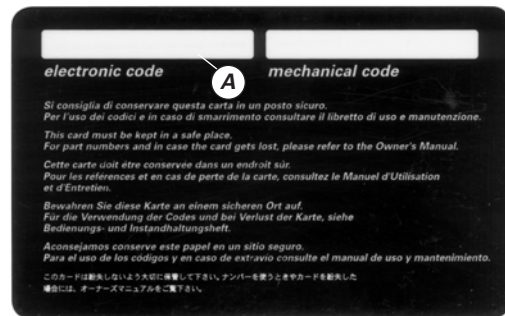
De CODEKAART dient op een veilige plaats te worden bewaard. Wij raden aan altijd de elektronische code die op de CODEKAART staat bijdehand te houden voor het geval de motor ontgrendeld dient te worden met behulp van de gashendel.

Met deze procedure kan de gebruiker, als het antidiefstalsysteem problemen heeft, de motorblokkering uitzetten, hetgeen wordt aangegeven door het ambergele waarschuwingslampje EOBD (8, afb. 4).

Dit kan uitsluitend gebeuren met de elektronische code (electronic code) die op de codekaart staat.



afb. 15



afb. 16

Gashendelprocedure om het antidiefstalsysteem uit te schakelen

1) De sleutel op ON zetten en de starthendel volledig draaien en in deze stand houden.

Het EOBD-waarschuwinglampje gaat altijd na 8 seconden uit.

2) De starthendel loslaten zodra het EOBD-lampje uitgaat.

3) Het EOBD-lampje gaat nu weer branden, maar knippert ditmaal. Voer vervolgens, om de motor te ontgrendelen, de elektronische code in die vermeld staat op de CODEKAART, die u bij aanschaf van de motorfiets door de dealer overhandigd is.

4) Laat het EOBD-lampje (8, afb. 4) zo vaak knipperen als het eerste cijfer van de geheime code aangeeft.

Zet de gashendel 2 seconden lang geheel open en laat hem daarna weer los. Op deze manier herkent de computerbesturing het cijfer en gaat het EOBD-lampje 4 seconden lang branden. Herhaal de procedure totdat het laatste cijfer ingevoerd is.

Wanneer de gashendel niet bediend wordt, knippert het EOBD-lampje 20 keer en blijft daarna permanent branden, zodat de procedure vanaf punt (1) herhaald moet worden.

5) Als de gashendel wordt losgelaten en het codenummer correct is ingevoerd, kunnen er zich 2 gevallen voordoen, nl. A en B:

A) het controlelampje EOBD gaat knipperen om aan te geven dat het stuur ontgrendeld is. Dit lampje gaat uit na 4 seconden of als de motor de limiet van 1000 min^{-1} toeren overschrijdt.

B) het controlelampje CODE (12, afb. 4) knippert totdat de toeren van de motor meer dan 1000 min^{-1} bedragen, of totdat het voertuig weer wordt aangezet.

6) Als de code NIET correct is ingevoerd, blijven het EOBD- en het CODE-lampje branden en kan men de procedure vanaf punt 2 zo vaak herhalen als men dit wenst.



Opmerkingen

Laat men de hendel voortijdig los, dan gaat het controlelampje weer branden, moet de sleutel op OFF gezet worden en de procedure vanaf stap (1) herhaald worden.

Werkingsprincipe

Telkens als de schakelaarsleutel van ON op OFF wordt gezet, blokkeert het beveiligingssysteem de motor. Bij het starten van de motor, door de sleutel van OFF op ON te zetten:

- 1) als de code wordt herkend zal het CODE-lampje (12, afb. 5) op het instrumentenbord kort knipperen; het beveiligingssysteem herkent de code in de sleutel en zet de motorblokkering uit. Door op de knop START (5, afb. 11) te drukken wordt de motor gestart;
- 2) als het controlelampje CODE blijft branden betekent dit dat de code niet herkend is. In dit geval is het raadzaam de sleutel eerst op OFF en dan weer op ON te zetten en indien de blokkering niet wordt opgeheven met de andere zwarte sleutel proberen te starten.

Als de motor dan nog niet start, dient men contact op te nemen met een erkende DUCATI dealer.

- 3) Als het CODE-lampje 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

Zware stoten kunnen de elektronische componenten in de sleutel beschadigen.

Gebruik altijd dezelfde sleutel tijdens de procedure.

Als u verschillende sleutels 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 mee te nemen, samen met de CODEKAART.

De technische service van DUCATI programmeert (maximaal 8 sleutels) alle nieuwe en oude sleutels. Het kan zijn dat de technische service van DUCATI de klant verzoekt te bewijzen dat hij de rechtmatige eigenaar van het voertuig is.

Sleutels die niet worden voorgelegd voor de programmaprocedure, worden uit het geheugen gewist, zodat sleutels die eventueel verloren zijn geraakt, niet meer kunnen worden gebruikt om de motor te starten.



Opmerkingen

Als de motor van eigenaar verandert, dienen hem alle sleutels en de CODEKAART te worden overhandigd.

Startschakelaar en stuurvergrendeling (afb. 17)

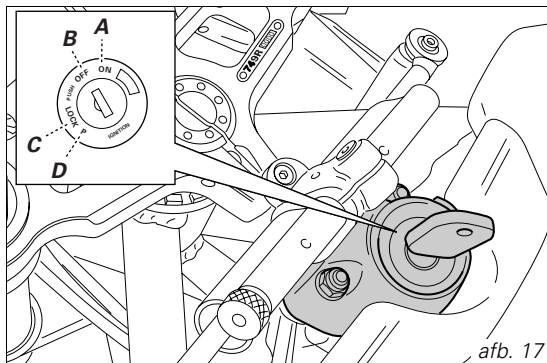
Deze zit vòór de brandstoftank en heeft vier standen:

- A) **ON**: activeert de functie voor het inschakelen van verlichting en motor;
- B) **OFF**: deactiveert de functie voor het inschakelen van verlichting en motor;
- C) **LOCK**: blokkeert de stuurinrichting;
- D) **P**: parkeerlichten aan en stuur vergrendeld.



Opmerkingen


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



NL

Linker stuurschakelaar (afb. 18)


1) Stuurkolomschakelaar, bediening keuze verlichting, met twee standen:

stand  = dimlicht aan;

stand  = groot licht aan;

2) Schakelaar  = richtingaanwijzer met drie standen:


middelste stand = uitgeschakeld;

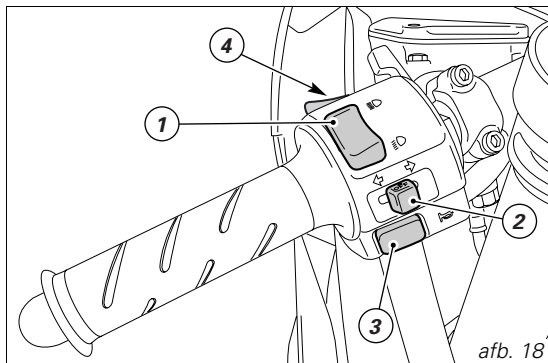
stand  = links afslaan;

stand  = rechts afslaan

Om de richtingaanwijzer uit te schakelen, eenmaal op de bedieningshendel drukken als die zich weer in het midden bevindt.

3) Knop  = claxon.

4) Schakelaar  = met groot licht signaal geven.



afb. 18

De koppelingshendel

De koppelingshendel (1) is uitgerust met een knop (2) waarmee men de afstand tussen de hendel zelf en de knop op het stuur kan afstellen.

Deze afstand is afgesteld op 10 klikken met de knop (2). Door de hendel naar rechts te draaien, zet u hem verder van de gasknop af. Andersom, naar links, zet u hem dichterbij.

Als de koppelingshendel wordt ingetrokken (1) wordt de transmissie van de motor naar de versnelling en dus naar het aandrijfwiel, onderbroken. Dit is heel belangrijk in alle rijfasen, maar vooral tijdens de startfase.



Opgelet

De koppelingshendel dient te worden afgesteld terwijl de motorfiets stil staat.



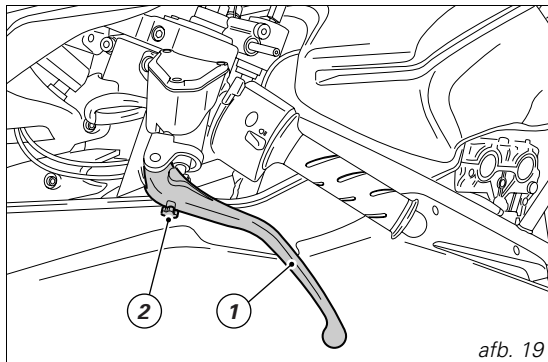
Belangrijk

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



Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklaapt is en de motor in zijn vrij staat, of met ingeschakelde versnelling als de koppelingshendel is ingetrokken (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



Chokehendel (afb. 20)

De chokehendel (1) dient om te starten met koude motor en meer benzine toe te voeren voor een groter stationair toerental.


Standen van de chokehendel:

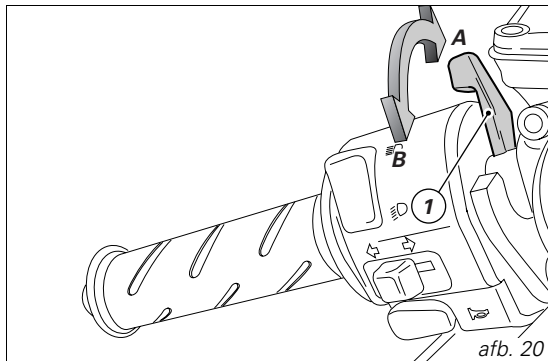
A – niet geactiveerd;

B – volledig geactiveerd.

De hendel kan op tussenstanden worden gezet om de motor geleidelijk aan warm te laten lopen (zie pag. 48).

Belangrijk

 Gebruik de chokehendel niet als de motor warm is. Niet rijden met ingeschakelde choke.



Rechter stuurschakelaar (afb. 21)

1) Schakelaar **MOTORSTOP**, met twee standen:
stand \bigcirc (**RUN**) = starten;
stand \boxtimes (**OFF**) = stoppen van motor.



Opgelet

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



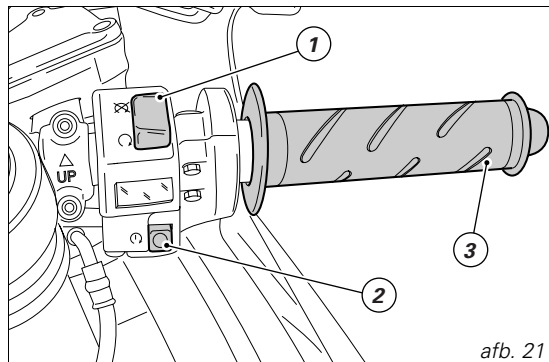
Belangrijk

Als u, nadat u hebt gereden met ingeschakelde lichten, de motor uitzet met de schakelaar (1) en u laat de contactsleutel op **ON** staan, blijven de lichten branden en kan het zijn dat de accu leegloopt.

2) Knop \odot = motor starten.

Draaibare gasknop (afb. 21)

Met de draaibare knop (3) op de rechterkant van het stuur worden de kleppen van het smooklephuis geopend. Als de knop wordt losgelaten, keert deze automatisch terug in de oorspronkelijke minimumstand.



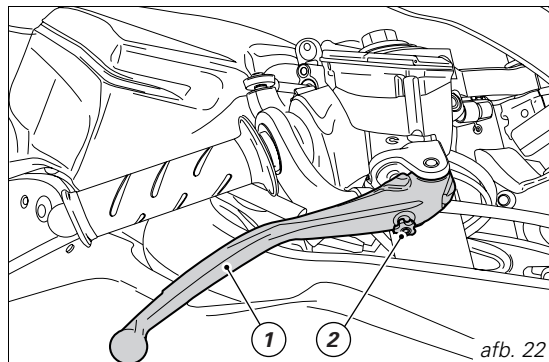
NL

Hendel van voorrem (afb. 22)

Als men de hendel (1) in de richting van de draaiknop trekt, remt men met de voorrem. Lichtjes trekken is voldoende omdat dit mechanisme hydraulisch werkt.

De bedieningshendel is uitgerust met een knop (2) waarmee men de afstand tussen de hendel zelf en de knop op het stuur kan afstellen.

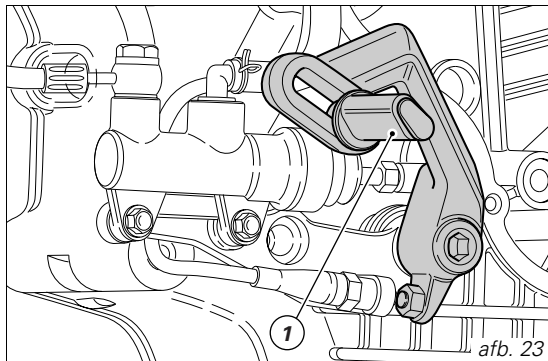
Deze afstand is afgesteld op 10 klikken met de knop (2). Door de hendel naar rechts te draaien, zet u hem verder van de gasknop af. Andersom, naar links, zet u hem dichterbij.



Pedaal voor achterrem (afb. 23)

Om met de achterrem te remmen, trapt men het pedaal (1) met de voet in.

Dit remsysteem werkt hydraulisch.



Versnellingspedaal (afb. 24)

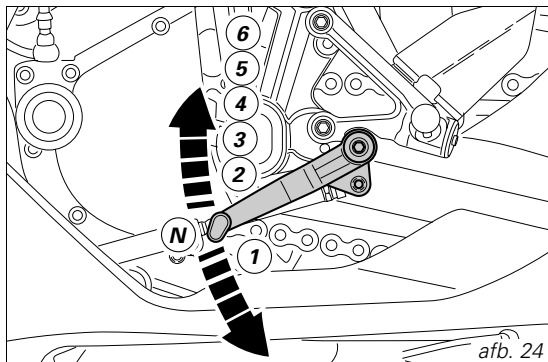
De ruststand van het versnellingspedaal bevindt zich in het midden (N). Hij keert automatisch terug; de neutrale stand wordt gesignaleerd door het waarschuwingslampje neutraal N (3, afb. 4) dat gaat branden op het instrumentenpaneel.

Het pedaal kan worden bediend:

naar onder = het pedaal intrappen voor het inschakelen van de 1ste versnelling en om terug te schakelen. Hierdoor gaat het controlelampje N op het instrumentenpaneel uit;

naar boven = het pedaal omhoog duwen voor het inschakelen van de 2de versnelling en daarna de 3de, 4de, 5de, en 6de versnelling.

Elke pedaalstand bedient telkens 1 versnelling.



De stand van het koppelingspedaal en het achterrempedaal



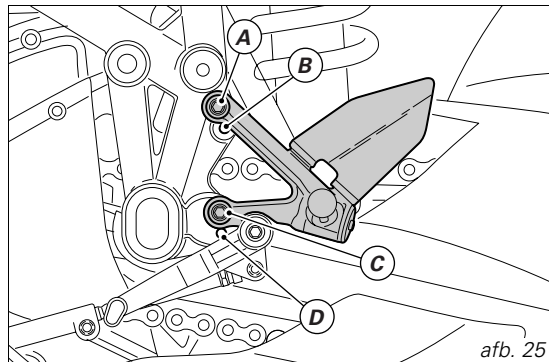
Opmerkingen

U kunt de stand van de pedalen van koppeling en achterrem wijzigen door de bevestigingsgaten bovenaan (A en B) te combineren met de gaten onderaan (C en D) op de voetsteunbeugels. De afbeelding illustreert alleen hoe men de stand van het koppelingspedaal wijzigt. De stand van het achterrempedaal wordt op dezelfde manier aangepast.



Opgelet

Omdat deze componenten zo belangrijk zijn voor de veiligheid tijdens het rijden met uw motorfiets, raden wij u aan de stand ervan te laten wijzigen door een erkende DUCATI dealer.



De stand van het versnellingspedaal afstellen

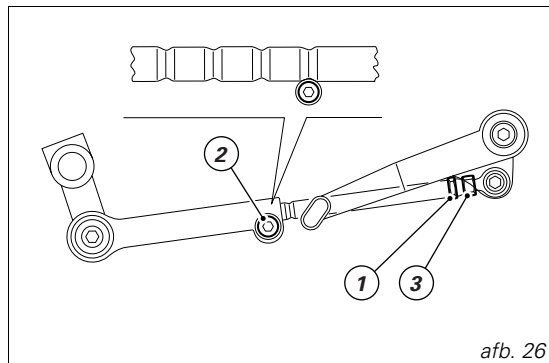
(afb. 26)

De stand van het koppelingspedaal kan aan de behoeften van elke bestuurder worden aangepast.

Er zijn drie verschillende mogelijkheden:

De stand van het pedaal bij benadering aanpassen

De verwijderbare terugkeerstang blokkeren met een sleutel in de hiervoor bestemde opening (1) en de contraamoer (3) losdraaien. De schroef (2) losdraaien en verwijderen; de stang verzetten totdat het pedaal in de gewenste stand staat. De stang kan 4 standen innemen t.o.v. de schroefmiddellijn (2). Na het afstellen de schroef (2) vastzetten met een koppel van 8 Nm en de contraamoer (3) met een koppel van 10 Nm.



NL

Precies afstellen

De verwijderbare terugkeerstang blokkeren met een sleutel in de hiervoor bestemde opening (1) en de contraamoer (3) losdraaien. De stand van het pedaal wijzigen met de sleutel in de opening (1) om de stang te kunnen draaien. Na het afstellen de contraamoer (3) vastzetten met een koppel van 10 Nm.

Gecombineerd afstellen

De mogelijkheid bestaat om de voorheen beschreven afstellingen gelijktijdig uit te voeren; zorg ervoor om na de afstelling de contraamoer (3) met een koppel van 10 Nm en de schroef (2) met een koppel van 8 Nm vast te zetten.

De stand van het achterrempedaal afstellen

(afb. 27)

De stand van de achterremhendel op de volgende manier wijzigen:

De contraoer (1) losdraaien.

Aan de schroef (2) voor het afstellen van de slag van het pedaal draaien, totdat deze in de gewenste stand staat.

De contraoer (1) met een koppel van 2,3 Nm vastzetten.

Met de hand op het pedaal controleren of er een speling van ong. 1,5÷2 mm op zit voordat u er mee remt.

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

De contraoer (3) op het pompstangetje losdraaien.

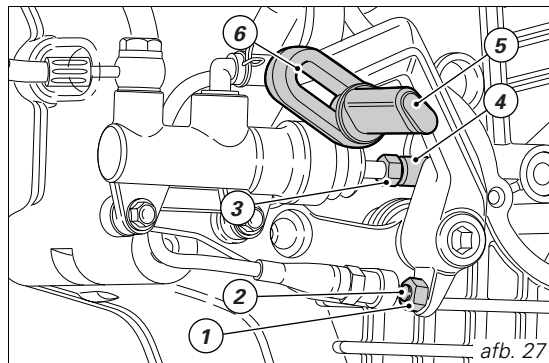
Het stangetje op het gaffeltje (4) vastdraaien voor meer speling en losdraaien voor minder speling.

De contraoer (3) vastzetten met een koppel van 7,5 Nm en de speling opnieuw controleren.

Men kan de stand preciezer afstellen door de stand van het rempedaal (5) in de beugels (6) te wijzigen.

De bevestigingschroef van het pedaal losdraaien en het pedaal in de beugel in de gewenste stand zetten.

De bevestigingsschroef vastzetten met een koppel van 12 Nm.

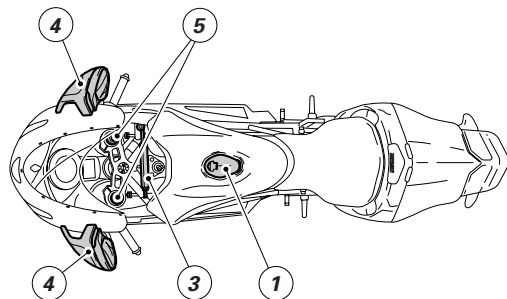
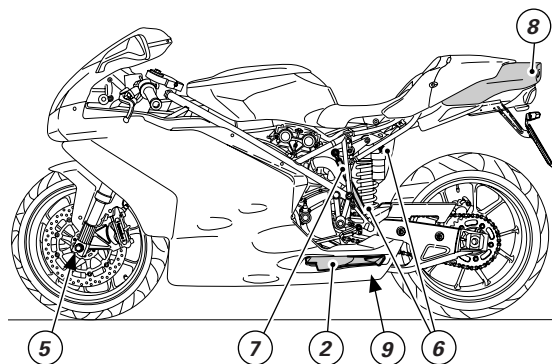


afb. 27

BELANGRIJKSTE ELEMENTEN EN MECHANISMEN

Plaats op de motorfiets (afb. 28)

- 1) *Dop brandstoftank.*
- 2) *Zijstandaard.*
- 3) *Stuurschokdemper.*
- 4) *Achteruitkijkspiegeltjes.*
- 5) *Regelknoppen op de voorvork.*
- 6) *Regelknoppen schokdemper achter.*
- 7) *Trekstang voor afstellen ligging motorfiets.*
- 8) *Uitlaatdemper (zie "Opmerking" op pag. 52).*
- 9) *Katalysator.*



afb. 28

Dop brandstoftank (afb. 29)

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.

Sluiten

De dop sluiten met de sleutel en hem goed op zijn plaats aanbrengen. 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.



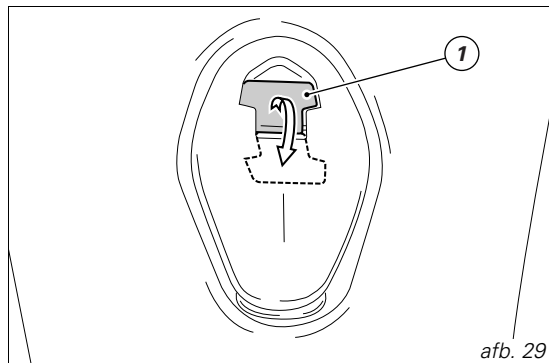
Opmerkingen

De dop kan alleen worden gesloten als de sleutel in het slot steekt.



Opgelet

Telkens als men getankt heeft (zie pag. 53) dient men te controleren of de dop perfect op zijn plaats zit en goed gesloten is.



Stand van het zadel - tank

Men kan men de hele groep "zadel-tank-zadelachterkant" verplaatsen t.o.v. het achterste kleine framegedeelte (1).

Het zadel (2) kan 20 mm worden verplaatst om aan de behoeften van elke bestuurder te voldoen.

Ga als volgt te werk om deze stand te wijzigen:

de schroeven (3) aan de zijkant losdraaien en verwijderen en de zijhandvaten (4) eraf halen.

De schroeven (5) losdraaien en het zadel en de tank samen naar achter of naar voor verplaatsen.

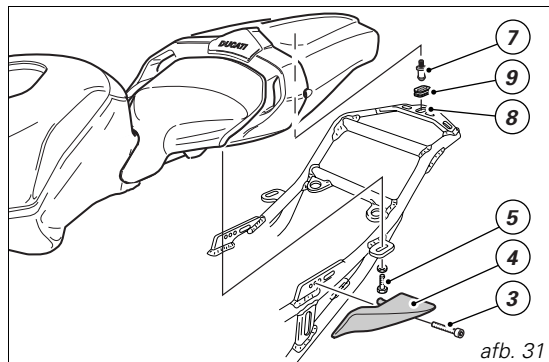
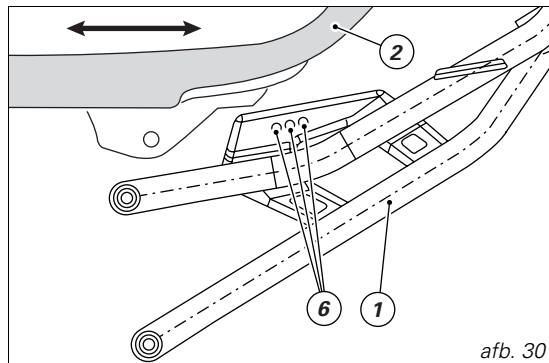
In het kleine framegedeelte (1) zitten drie openingen (6) voor drie verschillende standen.

Zet de opening in het zadel op de voor u meest geschikte opening in het frame.

Zet de schroeven (5) vast met een koppel van 10 Nm.

In het midden van de achterkant van het zadel zit een geleidende pen (7) die in een opening (8) schuift, waarop een H-vormig rubberkje zit (9).

Monteer de zijhandvaten weer en maak deze met behulp van de schroeven op de zijkant (3) vast met een koppel van 10 Nm.



Zijstandaard (afb. 32)

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. bestaat de mogelijkheid dat de geparkeerde motor omvalt. Als u op een helling parkeert, zet het achterwiel dan altijd in de dalende richting van de helling.

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.

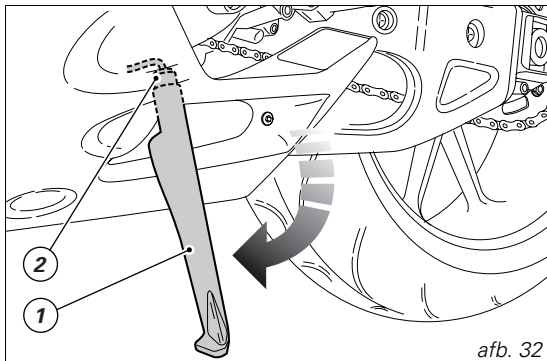
Om de zijstandaard in de ruststand in te klappen (horizontaal) laat men de motorfiets naar rechts hellen en duwt men tegelijkertijd de standaard met de voet naar boven (1).

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

Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklappt is en de versnelling in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingetrokken en de motor in de versnelling staat (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



afb. 32

Stuurschokdemper (afb. 33)

Deze zit vòòr de brandstoftank en is bevestigd aan het frame en aan de stuurkop.

De stuurschokdemper maakt het sturen stabiel en preciezer en verbetert de handelbaarheid van de motorfiets in elke rijtsituatie.

Als u de knop (1) naar rechts draait, worden schokken minder opgevangen, naar links meer.

In elke afstelstand hoort u een "klik".



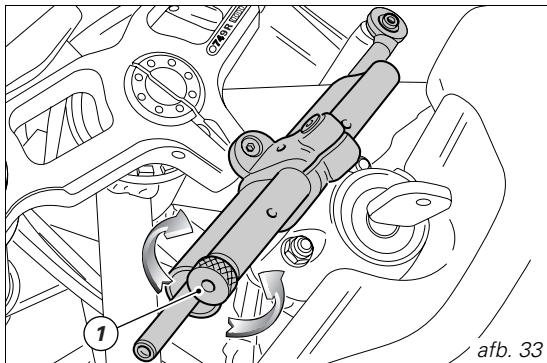
Opgelet

Draai nooit aan de knop (1) terwijl u rijdt, omdat u anders de controle over het stuur kunt verliezen.



Belangrijk

Als u de stuurhoek wijzigt, dient u ook de stand van de stuurschokdemper aan te passen (zie pag. 65).



Regelknoppen op de voorvork

Zowel de in- als de uitbeweging van de veerpoten van de voorvork kan worden afgesteld.

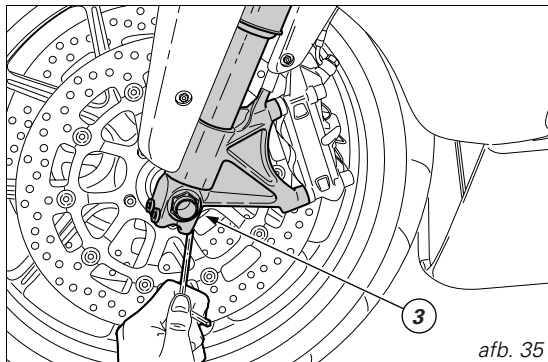
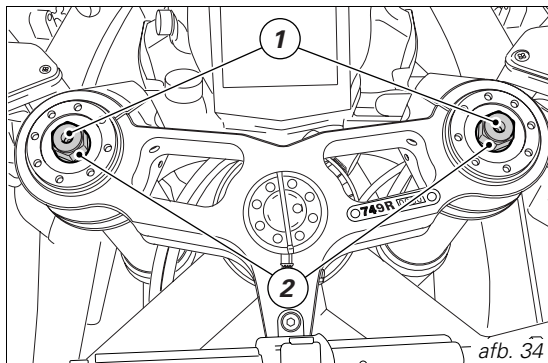
Dit doet u met de regelschroeven op de buitenkant:

- 1) (afb. 34) voor het wijzigen van de hydraulische rem in extensie of uit-beweging;
- 2) (afb. 34) voor het wijzigen van de voorbelasting van de binnenveren;
- 3) (afb. 35) voor het wijzigen van de hydraulische rem in compressie of in-beweging

Zet de motorfiets recht en stevig vast.

Draai met een inbussleutel van 3 mm aan de afstelknop (1) op het uiteinde van elke vorktelescoop om de hydraulische uit-beweging van de rem bij te stellen.

Voor het bedienen van de afstelknop (3) een inbussleutel van 3 mm in de opening steken zoals afgebeeld is in afb. 35. Bij het draaien aan de stelschroeven (1 en 3) zijn er klikken te horen; elke klik komt overeen met een schokdempingsstand. Als u de schroef helemaal in de "0" stand vastdraait, verkrijgt u de hoogste schokdempingstand. Als u in deze stand de schroef naar links draait, kunt u de klikken tellen die overeenstemmen met de 1e, 2e stand enz.



*De STANDAARD standen zijn als volgt:
compressie of in-beweging: 10 klikken;
extensie of uit-beweging: 12 klikken;
Voorbelasting veer: 10 mm.*

*Afstelbereik:
compressie of in-beweging: 30 klikken;
extensie of uit-beweging: 28 klikken;
Voorbelasting veer: 40 mm.*

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



Belangrijk

Zet de stelschroeven op beide veerpoten in dezelfde stand.

Regelknoppen schokdemper achter (afb. 36)

Er zitten regelknoppen aan de buitenkant van de achterste schokdemper, waarmee de ligging van de motorfiets kan worden aangepast aan de lading.

De regelknop (1) die op de linkerkant zit, ter hoogte van het punt waar de schokdemper aan de onderkant van de achtersvork is bevestigd, regelt de hydraulische schokdemping tijdens de uit-beweging.

De regelknop (2) op het expansievat van de schokdemper, regelt de indrukfase van de hydraulische schokdemping.

Door de regelknoppen (1 en 2) naar rechts te draaien, verhoogt men de schokdemping; naar links vermindert men deze.

STANDAARD afstelling:

vanuit geheel gesloten stand aan de volgende componenten draaien (naar rechts): stelknop (1) 16 klikken; stelknop (2) 12 klikken;

De twee schroefringen (3) op de bovenkant van de schokdemper regelen de voorspanning van de veer aan de buitenkant.

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.**

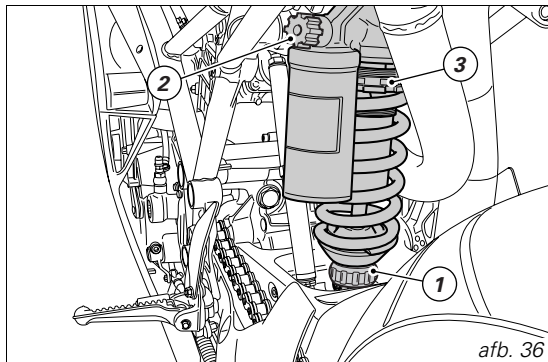
⚠ Opgelet

Gebruik een haaksleutel om aan de stelring van de voorspanning te draaien. Draai uiterst voorzichtig om uw hand niet te verwonden door te stoten tegen andere delen van de motor, indien de "haak" van de sleutel tijdens het draaien onverwachts uit de ring schiet.



Opgelet

De schokdemper bevat gas onder hoge druk, hetgeen ernstige problemen kan veroorzaken als onervaren personen hem demonteren.



afb. 36

Wijzigen ligging van de motorfiets (afb. 37)

De stand van de stuurhoek is het resultaat van proeven, die onze technici tijdens de meest uiteenlopende rijsituaties hebben uitgevoerd.

De stand van de stuurhoek wijzigen is een delicate handeling, die gevaarlijk kan zijn indien ze met onvoldoende ervaring wordt uitgevoerd.

Voordat men de standaardstand wijzigt, dient eerst het referentiepunt (H, afb. 37) gemeten te worden.

De bestuurder kan de stuurhoek van de motorfiets aanpassen aan zijn eigen behoeften, door de bedrijfsstand van de stuurschokdemper te wijzigen.

De afstand van de trekstang (2) vermeerderen of verminderen door de moeren (3) van de bolgewrichten (1) los te draaien via de openingen voor de sleutel (4).

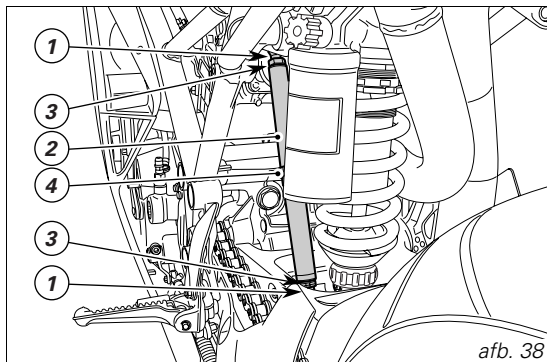
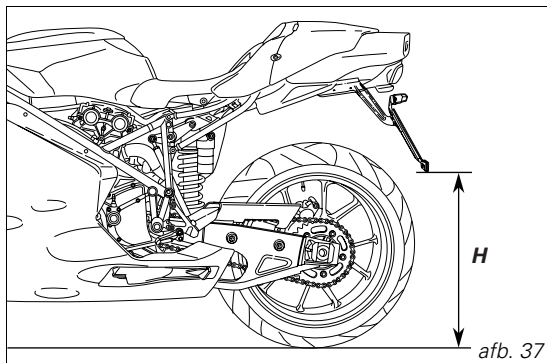
Na afloop van de moeren (3) met een aanhaalmoment van 25 Nm vastdraaien.

Opmerkingen

Opgelet: de moer (3) aan de onderkant heeft linkse schroefdraad.

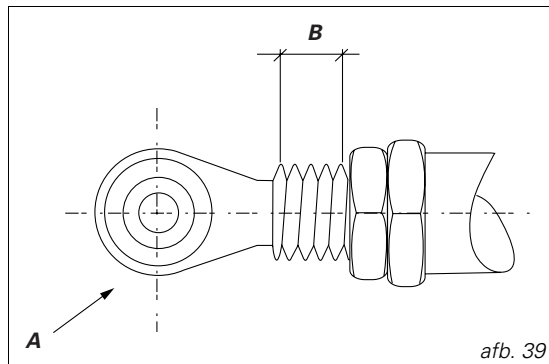
Opgelet

De lengte van de trekstang (2) tussen de gewrichten (1) mag niet meer bedragen dan 285 mm.



UNIBALL van de gewrichtskop (A) mag maximaal 5 schroefdraden losgemaakt worden, hetgeen overeenkomt met 7,5 mm (B).

NL



GEBRUIKSVOORSCHRIFTEN

Voorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode van de motorfiets

Maximum rotatiesnelheid (afb. 40)

Voorgeschreven rotatiesnelheid tijdens inrijden en normaal rijden:

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

Tot 1000 km

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

5.500-6000 min⁻¹.

Tijdens de eerste inrij-uren van de motor, verdient het aanbeveling de belasting 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 remblokjes de kans te geven gelijkmatig "af te slijten".

Om alle mechanische delen tegelijkertijd de kans te geven hun bewegingen op elkaar af te stemmen en de belangrijkste motororganen nooit in gevaar te brengen, raden wij aan niet te bruusk op te trekken en de motor niet te lang op het hoogste toerental te laten draaien, zeker niet op hellingen.

Wij raden bovendien aan de ketting vaak te controleren en indien nodig te smeren.

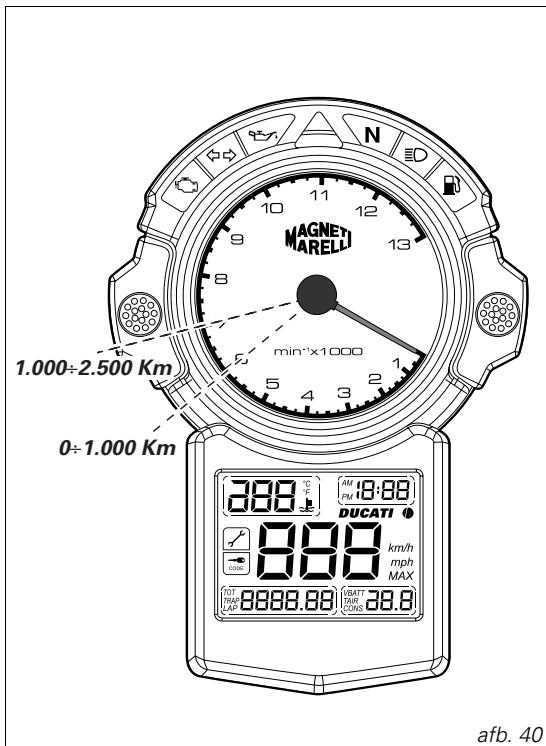
Van 1000 tot 2500 km

Men kan de prestaties van de motor nu gaan opdrijven
maar nooit meer dan:
 7000 min^{-1} .

Belangrijk

Tijdens de inrijperiode dient men het onderhouds-
programma 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.



afb. 40

Controleren vòòr het starten



Opgelet

Als de motor vòòr het vertrek niet geïnspecteerd wordt, kan hij ernstige schade oplopen en loopt de bestuurder het risico ernstig gewond te raken.

Voordat u begint te rijden, dient u op de volgende punten te letten:

Brandstof in de tank

Controleren hoeveel brandstof er in de tank zit. Eventueel bijtanken (pag. 53).

Controleren hoeveel olie er in de motor zit

Controleren via het kijkglas hoeveel olie er in het oliecarter zit. Eventueel bijvullen (pag. 77).

Rem- en koppelingsvloeistof

Controleren hoeveel vloeistof er in elk reservoir zit (pag. 60).

Koelvloeistof

Het peil van de vloeistof in het expansievat controleren; eventueel bijvullen (pag. 58).

Staat van de banden

De druk en de slijtage van de banden controleren (pag. 75).

De bedieningsorganen

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

Lampen en waarschuwingssignalen

Controleren of de lampen voor verlichting en signalering goed werken en of de claxon goed functioneert. Als de lampen doorgebrand zijn, dient u deze te vervangen (pag. 68).

Sloten

Controleren of de dop van benzinetank goede gesloten is (pag. 36).

Standaard

Controleren of de standaard goed opent en sluit en op zijn plaats blijft zitten (pag. 38).



Opgelet

In geval van onregelmatigheden het vertrek uitstellen en contact opnemen met een erkende DUCATI dealer.

NL

Starten van de motor



Opmerkingen

Om een reeds warme motor aan te zetten, volgt u de procedure voor "Hoge omgevingstemperatuur".




Opgelet

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

Normale omgevingstemperatuur

(tussen 10 °C/50 °F en 35 °C/95 °F):

1) Zet de startschakelaar in de stand ON (afb. 41).

Controleren of het groene lampje Neutraal en het rode  lampje op het instrumentenpaneel branden.



Belangrijk

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



Opgelet


De zijstandaard moet ingeklapt zijn (ruststand, horizontaal), omdat anders de veiligheidssensor het starten onmogelijk maakt.



Opmerkingen

Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklaapt is en de versnelling in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingedrukt en de motor in de versnelling staat (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).

2) De chokehendel (1) in stand (B, afb. 42) zetten.

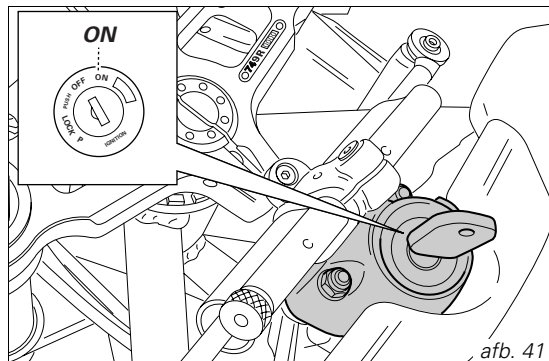
3) Controleren of de stopknop (2, afb. 43) op  (RUN) staat; daarna de startknop indrukken (3, afb. 43).

Dit model is uitgerust met een bekrachtigd startmechanisme.

U schakelt dit startmechanisme in door de knop (3) in te drukken en onmiddellijk weer los te laten.

Zodra de knop (3) wordt ingedrukt, voert de motor automatisch een startpoging uit, waarvan de duur afhankelijk is van de temperatuur van de motor.

Zodra de motor is gestart, schakelt het systeem de startmotor uit.



Als de motor niet start, dient men minstens 2 sec. te wachten alvorens opnieuw de startknop (3) in te drukken. Het voertuig moet spontaan starten, zonder gas te geven.



Opmerkingen

Als de accu leeg is, belet het startsysteem de inwerkingstelling van de startmotor.

4) De chokehendel (1) geleidelijk aan recht zetten (A, afb. 42).



Belangrijk

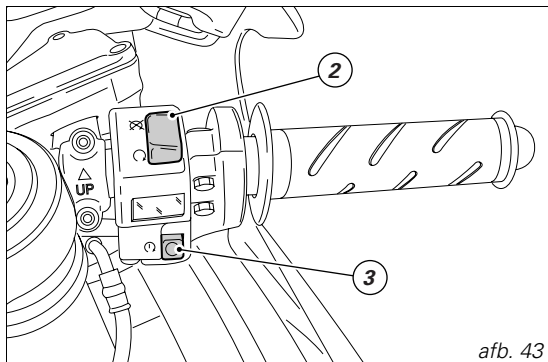
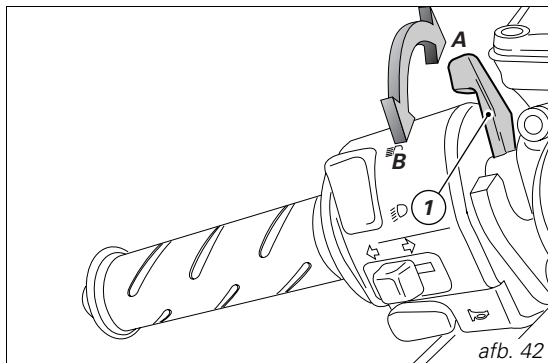
De motor niet op een hoog toerental brengen als deze koud is. Wachten tot de olie warm is en alle punten heeft gesmeerd die dit nodig hebben.

Hoge omgevingstemperatuur (meer dan 35 °C/95 °F):

De startprocedure is hetzelfde als voor een "Normale omgevingstemperatuur", maar zonder de choke (1, afb. 42) te gebruiken.

Lage omgevingstemperatuur (minder dan 10 °C/50 °F):

De startprocedure is hetzelfde als voor een "Normale omgevingstemperatuur", maar de motor dient ongeveer maximaal 5 minuten warm te draaien.



De motorfiets starten en ermee rijden

1) De koppelingshendel intrekken.

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 motorfiets begint te rijden.

4) De koppelingshendel helemaal loslaten en gas geven.

5) Om over te schakelen naar een hogere versnelling, de gashendel helemaal sluiten voor een lager toerental, de koppelingshendel intrekken, het versnellingspedaal 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 naar een lagere versnelling en de koppelingshendel loslaten.

De hendels dienen correct en op het juiste moment 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 brengt u het hele voertuig (en niet alleen de motor) in moeilijke bedrijfsomstandigheden.



Belangrijk

Niet bruusk gas geven: u kunt de motor ermee “verzuipen” of de transmissiedelen forceren. Laat de koppeling niet uit staan tijdens het rijden: dit kan tot oververhitting en dus overmatige slijtage van alle wrijvingsorganen leiden.

Afremmen

Op tijd vertragen, terugschakelen om met de motor te remmen en vervolgens remmen met beide remmen. Voordat de motor stilstaat, de koppelingshendel intrekken om te voorkomen dat de motor plots afslaat.



Opgelet

Het gebruik van slechts een enkele rem verlaagt het remvermogen van uw motorfiets.

Rem niet te bruusk en niet te hard; de wielen kunnen hierdoor blokkeren, waardoor u mogelijk de macht over uw motorfiets verliest.

Als het regent of wanneer men over glad wegdek rijdt, is het remverhogen aanzienlijk minder. Rem in deze gevallen zachtjes en voorzichtig. Door plotselinge bewegingen te maken, kan het zijn dat u de macht over het voertuig verliest. 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 vermindert het remvermogen drastisch. Lagere of hogere bandenspanning dan de voorgeschreven spanning vermindert ook het remvermogen, de hanteerbaarheid en de wegligging van de motorfiets.

De motorfiets stilzetten

*Snelheid verminderen, terugschakelen en de gashendel loslaten. Naar de eerste versnelling terugschakelen en dan de versnelling in de neutrale stand zetten. Remmen en stoppen van de motorfiets. De motor uitzetten door de sleutel op **OFF** te zetten (pag. 25).*

Parkeren (afb. 44)

De stilstaande motor op de zijstandaard zetten (zie pag. 39).
Het stuur helemaal naar links draaien en de sleutel op **LOCK** zetten om diefstal te voorkomen.

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

In geval van nood kunt u de parkeerlichten laten branden door de sleutel in de stand **P** te zetten.



Belangrijk

Laat de sleutel niet te lang in de stand **P** staan, want dan kan het zijn dat de accu leegloopt. Laat de sleutel nooit op een onbewaakt voertuig steken.



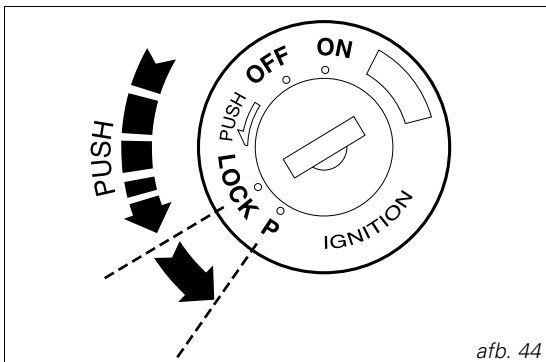
Opgelet

Het kan zijn dat het volledige uitlaatsysteem warm blijft, 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 en de bestuurder in gevaar brengen.



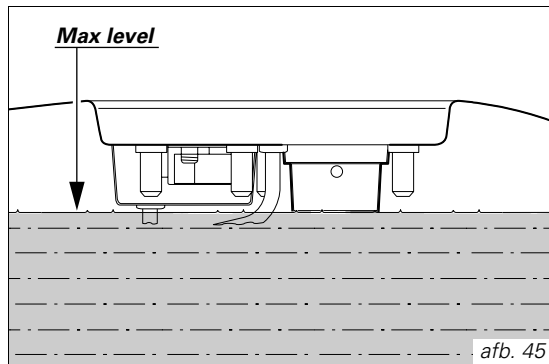
Brandstof tanken (afb. 45)

Niet te veel brandstof in de tank laten lopen.
Het brandstofpeil moet onder de vulpijp blijven.



Opgelet

Gebruik loodarme brandstof met een oorspronkelijk octaangetal van minstens 95 (zie tabel "Tanken" pag. 82).
Er mag geen benzine in de vulpijp onder de dop blijven zitten.



NL

Meegeleverde accessoires (afb. 46 en afb. 47)

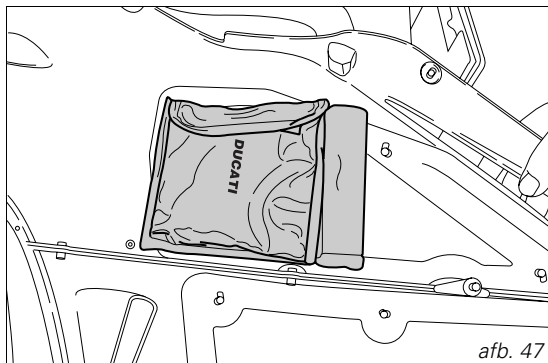
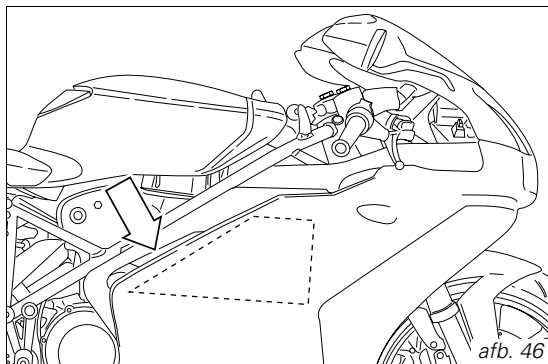
In de rechter kuiphelpt bevindt zich de gereedschapstas met de volgende voorwerpen:

de handleiding voor gebruik en onderhoud;

een kabeltje voor het ophangen van de helm;

een gereedschapskit bestaande uit:

- zeskantsleutel voor de bougies; er tegenover een sleutel met dubbele doorsnee (binnen Ø 10 + buiten Ø 14);
- een pen voor de bougiesleutel;
- een dubbele schroevendraaier;
- een inbussleutel voor de kuipen;
- een schroevendraaier om de achterste schokdemper af te stellen.



BELANGRIJKSTE GEBRUIKS- EN ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN

Delen van het frame demonteren

Voor bepaalde onderhoudsverrichtingen en reparaties dient men sommige delen van het frame te demonteren.



Opgelet

Als u gedemonteerde delen niet of verkeerd opnieuw monteert, kan het zijn dat deze losraken tijdens het rijden waardoor u de macht over de motorfiets kunt verliezen.



Belangrijk

Om de gelakte delen en het plexiglas van het kuipje niet te beschadigen, dient u altijd de kunststof sluitringetjes te monteren onder de borgschroeven.

Zijkuiphelften

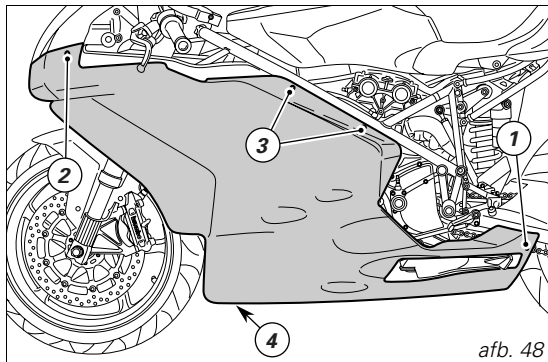
De vier snelsluitingen met ring (3) losdraaien waarmee de kuiphelften aan het frame zijn bevestigd.

Aan de rechterkant de inbussleutel voor kuiphelften uit de opbergruimte halen en de kuiphelften verwijderen door onderstaande componenten los te draaien:

de twee snelsluitingen (1) voor bevestiging aan de kuipbeugels;

de twee snelsluitingen (2) voor bevestiging aan het kuipje; de schroef (4), aan de onderkant van de kuip, waarmee de rechter aan de linker kuiphelft bevestigd is.

NL





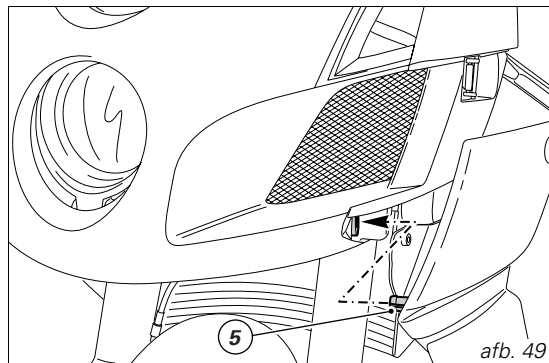
Opmerkingen

Bij het opnieuw monteren van de kuiphelften dient u de voorste pen (5) op de juiste plaats te steken, ter hoogte van het kuipje.



Opmerkingen

Om de linker kuiphelft opnieuw te monteren, dient u de zijstandaard uit te klappen en deze door de opening in de kuiphelft te steken.

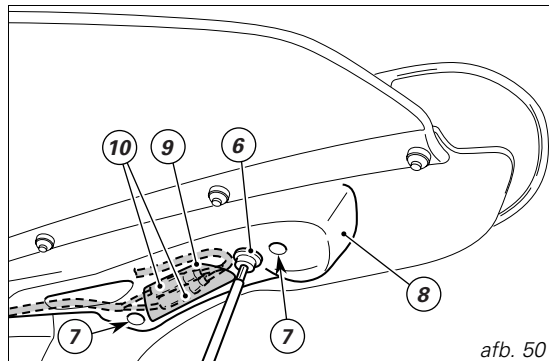


Achteruitkijkspiegeltjes

De schroef (6) losdraaien waarmee de achteruitkijkspiegel is vastgemaakt.

De borgpennen (7), die op de kuipjeshouder zitten (8), uit de sluitveertjes halen. Het rubberdje (9) eraf halen en de kabels van de richtingaanwijzers (10) losmaken.

Dezelfde handelingen herhalen om de andere achteruitkijkspiegel te demonteren.



Belangrijk

Tijdens het opnieuw monteren, dient u borgvloeistof (middenklasse) op de schroefdraad van de schroeven (6) aan te brengen.

Het kuipje



Opmerkingen

Om het kuipje te demonteren, dienen eerst de achteruitkijkspiegeltjes en de zijkuipen te worden gedemonteerd zoals hierboven is beschreven.

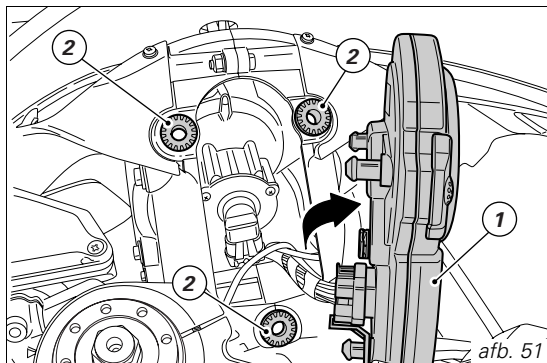
Demonteer het instrumentenpaneel (1) en haal het uit de sluitrubbertjes (2).

Maak de kabels van het lampje van het parkeerlicht los. Draai de twee schroeven (3) los, waarmee het kuipje aan de zijkant aan de koplamp is vastgemaakt.

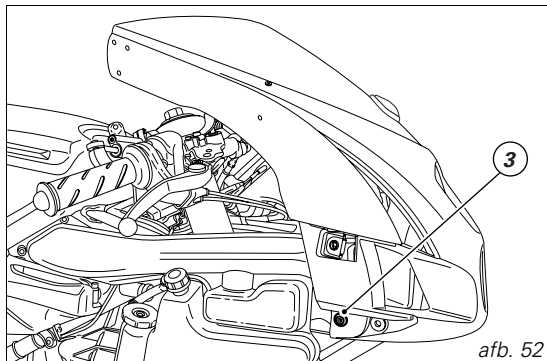


Opmerkingen

Nadat u het kuipje weer hebt gemonteerd, de achteruitkijkspiegels en de zijkuipen opnieuw aanbrengen.



NL



Koelvloeistofpeil controleren en zonodig bijvullen (afb. 53)

Controleer hoeveel koelvloeistof er in het expansievat rechts op de motorfiets zit; het peil moet zich tussen de twee streepjes (1) en (2) bevinden: het langste streepje (2) is het **MAX** peil; het kortste streepje (1) geeft het **MIN** peil aan.

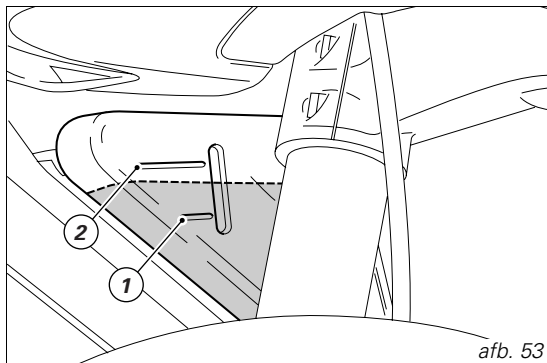
Als het niveau lager is dan het **MIN** peil dient u bij te vullen.



Opmerkingen



Het vloeistofpeil controleert u het best door het reservoir aan de linker onderkant van de motorfiets te bekijken, tussen het voorwiel en de rechter kuiphelft.



De rechter kuiphelft eraf halen (pag. 55).

Draai de vuldop los (3, afb. 54) en giet er een mengsel van water en antivriesmiddel SHELL Advance Coolant of Glycoshell (35÷40% van het volume) in, tot aan het **MAX**-streepje.

Schroef de dop (3) er weer op en monteer de gedemonteerde delen.

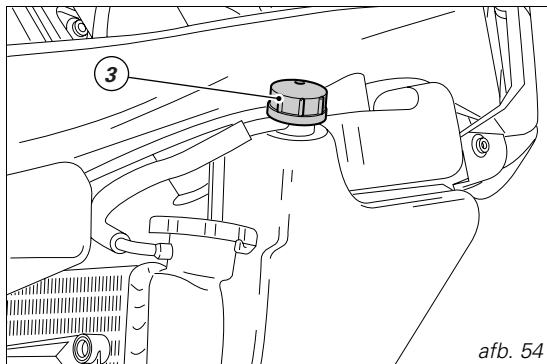
Dit is het beste mengsel voor optimale motorprestaties (de vloeistof heeft een vriespunt van -20 °C/-4 °F).

Inhoud van het vloeistofcircuit: 2,3 + 0,5 dm³ (liter).



Opgelet

Om de koelvloeistof bij te vullen dient de motor koud te zijn en het voertuig perfect recht te staan.



NL

Het peil van rem- en koppelvloeistof controleren

Het peil mag niet onder het **MIN**-streepje op beide reservoirs dalen (afb. 55) (op de afbeelding ziet men zowel het voorste als het achterste remvloeistofreservoir).

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

Laat de vloeistof of olie door een erkende Ducati dealer bijvullen of vervangen op de in de onderhoudstabel van het garantieboekje voorgeschreven tijdstippen.

Belangrijk

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

Koppelsysteem

Als er te veel speling op de koppelingshendel zit en de motor schokt of slaat uit bij het schakelen, betekent dit dat er lucht in de leiding van het koppelsysteem zit. Neem contact op met een erkende Ducati dealer om de leiding te laten controleren en/of het systeem te laten ontlichten.

Opgelet

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

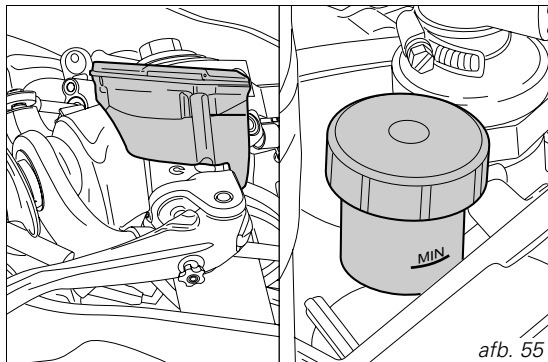
Remleiding

Als er teveel speling op de rempedaal of remhendel zit, ook al zijn de remblokken in goede staat, dient u contact op te nemen met een erkende Ducati dealer voor controle van het remsysteem en eventuele ontluchting van de leiding.

Opgelet

Remvloeistof en koppelingolie zijn schadelijk voor kunststof en gelakte delen, zorg dus dat hier geen vloeistof op valt. Hydraulische olie is bijtend en kan schade en verwondingen veroorzaken. Meng geen verschillende kwaliteiten met elkaar.

Controleer of alle pakkingen en dichtingen perfect afsluiten.



afb. 55

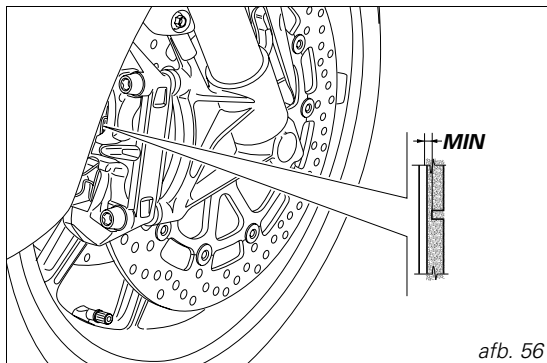
Slijtage van remblokjes controleren (afb. 56 en afb. 57)

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

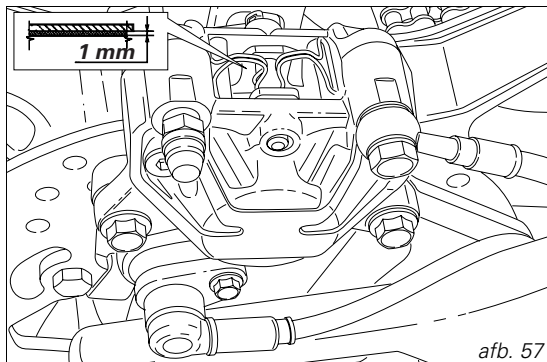


Belangrijk

Neem voor het vervangen van de remblokjes contact op met een erkende Ducati dealer.



afb. 56



afb. 57

De scharnierpunten smeren

Regelmatig de hulzen van de start- en chokekabel controleren. Ze mogen nergens platgedrukt zijn en er mogen geen scheurtjes in de kunststof buitenkant zitten. Controleer met de starter of de kabels vlot bewegen in de buitenkabel: als ze haperen of stroef bewegen, dienen ze te worden vervangen door een erkende Ducati dealer. Voor de gaskabel raden wij aan deze te openen door de twee borgschroeven los te draaien (1, afb. 58) en daarna het kabeluiteinde en de spindel in te smeren met vet van het type SHELL Advance Grease of Retinax LX2.

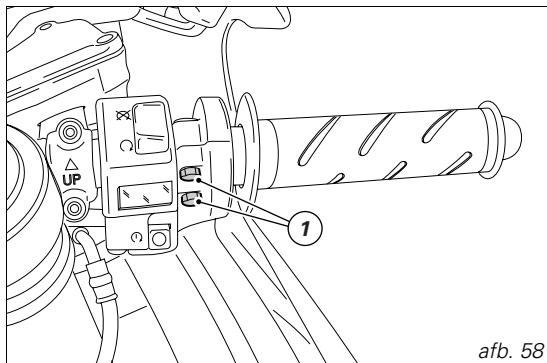


Opgelet

Sluit de hendel voorzichtig en vergeet niet de kabels in de spindel te steken.

Het deksel monteren en de schroeven (1) vastzetten met een koppel van 10 Nm.

Voor een optimaal in- en uitklappende zijstandaard dient deze eerst zorgvuldig te worden schoongemaakt en dan op alle wrijvingspunten te worden ingesmeerd met vet van het type SHELL Alvania R3.



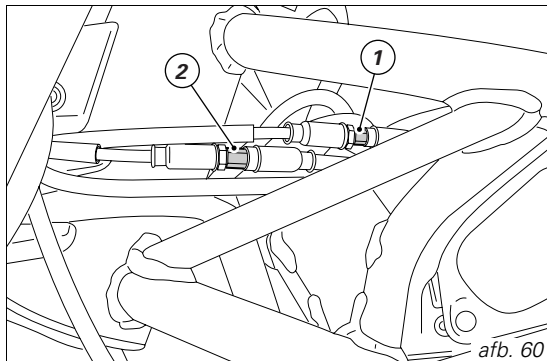
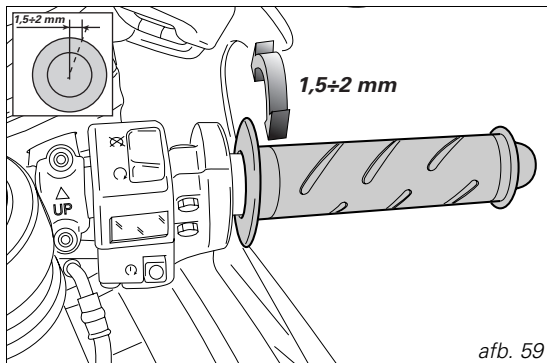
afb. 58

Afstellen onbelaste slaglengte gashendel

De gashendel dient bij alle standen van het stuur een onbelaste slaglengte te hebben van $1,5 \div 2,0$ mm, gemeten aan de buitenkant van de rand van de hendel. Stel dit eventueel af met de speciale regelaars (1 en 2, afb. 60) ter hoogte van de stuurkop op de linkerkant van het voertuig.

Regelknop (1) draait de gashendel open; met regelknop (2) wordt hij gesloten.

De beschermkapjes van de regelknoppen halen en de contraemoeren losdraaien. Aan beide regelaars evenveel draaien: naar rechts voor meer speling; naar links voor minder speling. Na afloop de contraemoeren weer vastdraaien en de beschermkapjes erop steken.



Opladen van de accu (afb. 61)

Voor het opladen is het raadzaam de accu uit de motorfiets verwijderen.

De linker kuiphelft eraf halen (pag. 55), de schroef (1) losdraaien en de bovenste bevestigingsbeugel eraf halen. Maak eerst de zwarte minpool (-) los, en dan de rode pluspool (+).



Opgelet

Houd de accu buiten het bereik van kinderen.

Laat de accu ongeveer 5÷10 uur 0,9 A opladen.



Opgelet

De accu brengt explosieve gassen voort: houd hem uit de buurt van warmtebronnen.

Laad de accu op in een goed geluchte ruimte.

Maak de kabeltjes van de acculader vast aan de polen: de rode aan de pluspool (+), de zwarte aan de minpool (-).

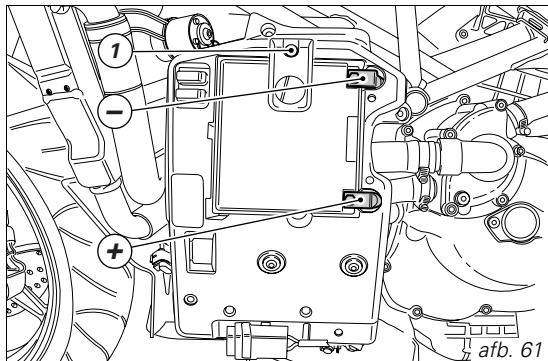


Belangrijk

Sluit eerst de accu aan en zet daarna de acculader pas aan: eventuele vonkvorming ter hoogte van de accupolen kan ontploffen van het gas in de accucellen tot gevolg hebben.

Maak altijd eerst de rode pluspool vast (+).

De accu weer op de accuhouder zetten en de beugel bovenaan bevestigen met de schroef (1), de polen vastmaken en de borgschroeven ervan invetten voor betere geleiding.



Helling van de stuurstang wijzigen

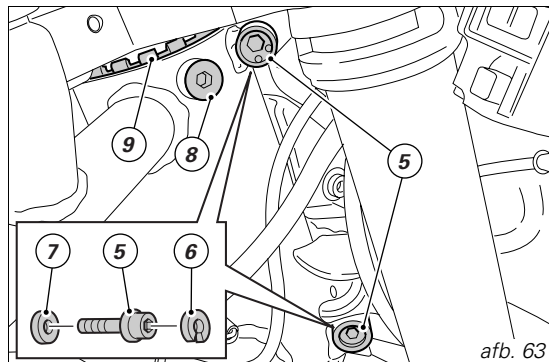
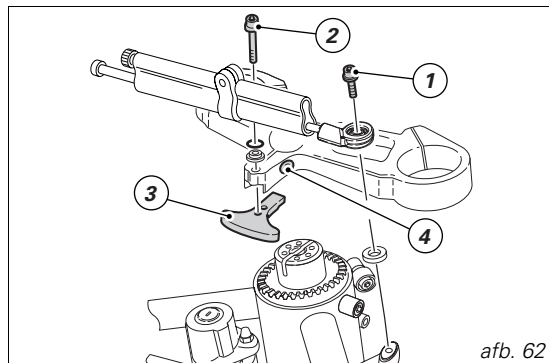
Alvorens over te gaan tot het wijzigen van de stuurhoek moet eerst de stuurschokdemper verwijderd worden door de bevestigingsschroeven (1 en 2) los te draaien. Met de schroef (2) is tevens de stuurvergrendeling (3) vastgemaakt, die iets meer naar achter zal moeten worden gemonteerd indien u de stuurhoek wijzigt.

Draai de bevestigingschroef (4) van de stuurkop los.

Wijzig de stuurhoek door de twee schroeven (5) op de rechterkant van het frame los te draaien, nadat u eerst de seegerringen (6) en de sluitkransjes (7) hebt verwijderd.

Draai de schroef (8) helemaal los en draai met een haaksleutel het uiteinde van de excentrische moer (9) 180°. Om te controleren of de opening in de excentrische moer precies voor de doorsteekopening van de stuurbuis zit, is de bovenkant van deze moer van een pijltje voorzien, dat de uitlijning van de openingen aangeeft.

De schroef (8) weer volledig vastdraaien. Smeer wat vet op de draad van de schroeven (5) (SHELL Retinax HDX2) en draai ze vast met een koppel van 22 Nm. Monteer het kransje (7) en de seegerring (6) weer.



Opmerkingen

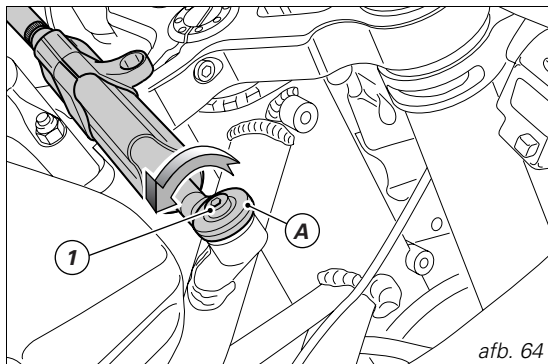
Het stuur mag niet helemaal gedraaid staan terwijl u de stuurhoek wijzigt.

Als u de stuurstang op 23° 30' wenst te zetten, dient u de voorste opening van de stuurvergrendeling (3) ter hoogte van de bevestigingsopening op de stuurkop te zetten. Smeer wat borgvloeistof (middenklasse) op de schroef (2) en zet hiermee de stuurschokdemper vast. Vergeet de stuurvergrendeling (3) niet.

Draai het gewricht (A) van de schokdemperstang 180°.

Maak het gewricht vast met de zojuist losgehaalde schroef (1) en smeer er wat borgvloeistof op.

Smeer de zojuist losgedraaide schroef (4) in met vet en zet ze vast met een koppel van 23 Nm, met een tolerantie van $Nm \pm 5\%$.



De spanning van de drijfketting controleren (afb. 65)



Belangrijk

Neem voor het spannen van de drijfketting contact op met een erkende Ducati dealer.

Zet de motorfiets op zijn zijstandaard, duw de ketting eerst met een vinger omlaag en laat ze vervolgens los; meet nu de afstand tussen het oppervlak van het kettingblokje en het midden van de onderliggende pen. De gemeten waarde dient tussen $30 \div 35$ mm te liggen.



Opgelet

Zorg ervoor dat de contra moeren (1) van de kettingspanmechanismen stevig zijn aangeschroefd: dit is van fundamenteel belang voor de veiligheid van de bestuurder.



Belangrijk

Een slecht gespannen ketting leidt tot vroegtijdige slijtage van de transmissieorganen.

De drijfketting smeren

Dit soort kettingen is voorzien van O-ringen om de glijdende elementen te beschermen tegen invloeden van buitenaf en de smering langer te vrijwaren.

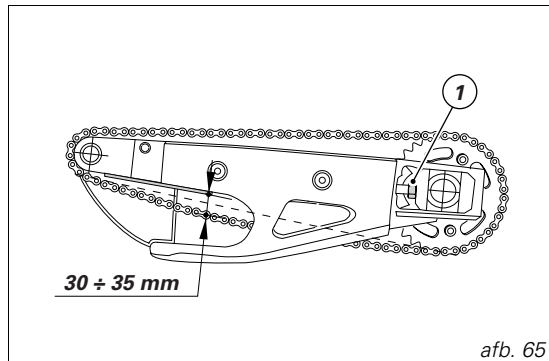
Om deze ringen tijdens het schoonmaken niet te beschadigen, gebruikt u liefst speciaal hiervoor bestemde oplosmiddelen, maar geen hogedrukreiniger (met stoom).

Droog de ketting met perslucht of met vochtabsorberend materiaal en smeer elk kettingelement met SHELL Advance Chain of Advance Teflon Chain.



Belangrijk

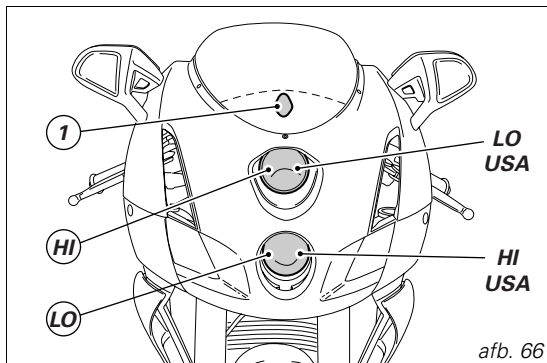
Het gebruik van verkeerde smeermiddelen kan schade aan de ketting, het grote tandwiel en het kleine motortandwiel tot gevolg hebben.



afb. 65

De lampjes van dimlicht en groot licht vervangen

Voordat u een doorgebrand lampje vervangt, dient u te controleren of de spanning en het vermogen van het nieuwe lampje voldoen aan de voorschriften die staan vermeld in de paragraaf "Elektrische installatie" op pag. 88. Controleer altijd eerst of het nieuwe lampje brandt voordat u de gedemonteerde delen weer aanbrengt. In de afbeelding afb. 66 ziet u de plaats van de lampjes van het dimlicht (LO), het groot licht (HI) en het parkeerlicht (1).



Belangrijk

In de uitvoering voor de U.S.A., is de plaats van de lampjes van het dimlicht en het groot licht omgekeerd.

Koplamp

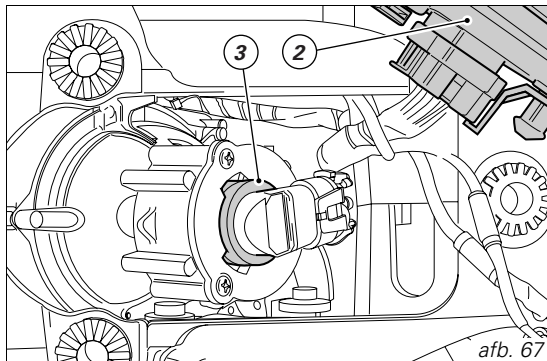
Om het bovenste lampje eruit te halen, moet eerst het instrumentenpaneel (2) (zie pag. 57) uit de sluitrubbers worden gehaald.

De stopring (3) van het bovenste lampglas naar links losdraaien en het doorgebrande lampje eruit halen.

Door een gelijksoortig nieuw lampje vervangen.

De stopring (3) naar rechts draaien om het lampje te blokkeren.

Om het onderste lampje eruit te halen moet het koepeltje verwijderd worden, zoals beschreven staat in de paragraaf "Delen van het frame demonteren" op pag. 55 en de afscherming (4) aan de onderkant van de koplampsteun, nadat eerst de schroeven (5) zijn losgedraaid. Dit lampje vervangt u op dezelfde wijze als het bovenste lampje.





Opmerkingen

Om de lampjes van de koplamp te vervangen hoeft u de kabel van de elektrische hoofdbedradning niet van de behuizing te halen.



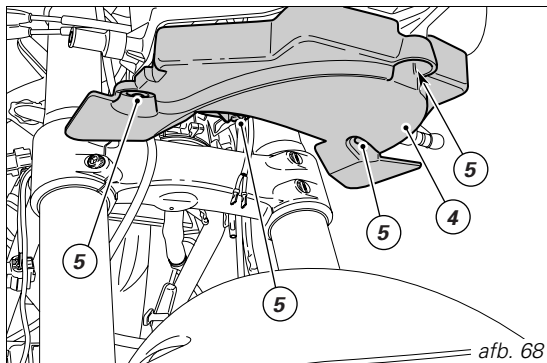
Opmerkingen

Raak het glas van de nieuwe lamp niet aan: het kan zijn dat het zwart wordt, waardoor de lichtsterkte afneemt.

Opnieuw monteren

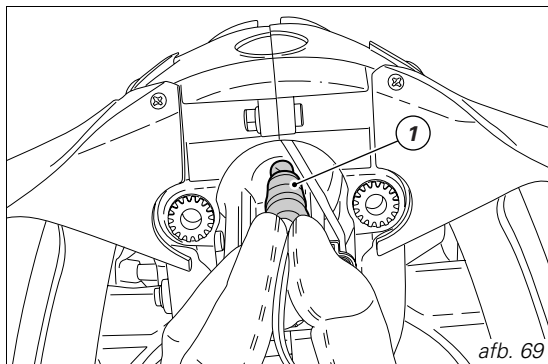
Als u het nieuwe lampje hebt gemonteerd, sluit u de bedrading van het instrumentenpaneel weer aan en steekt u dit precies in de sluitrubbers.

Monteer de onderste afdekking en het koepeltje met behulp van de daarvoor bestemde schroeven; controleer of de kabels van de richtingaanwijzers goed in de gleuven in de houders van het koepeltje zitten.



De lampjes van het parkeerlicht vervangen

Om de lampjes van het parkeerlicht (1) te vervangen, dient u eerst het instrumentenpaneel uit de sluitrubbers te halen (zie pag. 57) en dan uw hand in de lamphouder te steken. De lamphouder eruit halen en het lampje vervangen. Als u het nieuwe lampje hebt gemonteerd, sluit u de bedrading van het instrumentenpaneel weer aan en steekt u dit precies in de sluitrubbers.



Richtingaanwijzers voorkant (afb. 70)



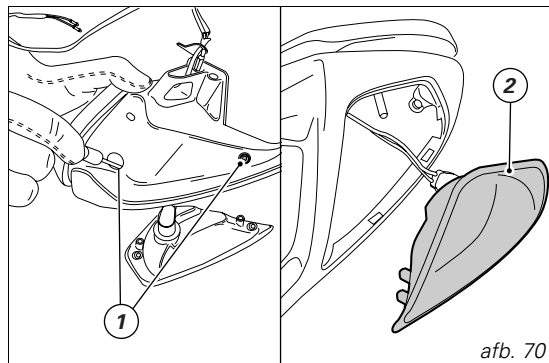
Opmerkingen

Op de afbeelding is de achteruitkijkspiegel waarop de richtingaanwijzer zit, van het koepeltje afgehaald.

De schroeven (1) losdraaien en het glas (2) van de houder met richtingaanwijzer/spiegeltje 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. Het glas weer in de juiste richting in de gleuf op de houder van de richtingaanwijzer steken.

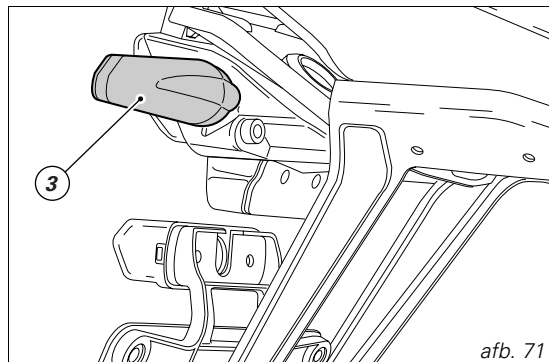
De schroeven (1) vastdraaien.



Richtingaanwijzers achterkant

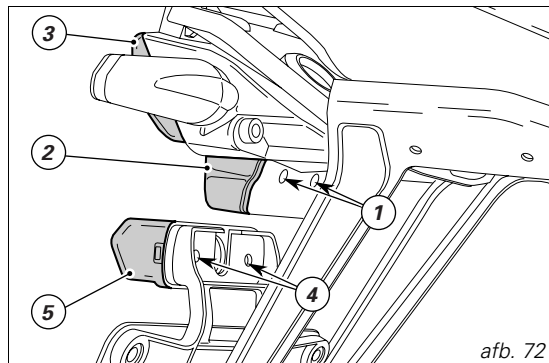
Om de lampjes van de achterste richtingaanwijzers te vervangen, dient u 1/4 slag aan de behuizing (3) te draaien om het glas naar boven te draaien en de behuizing er dan uit te halen.

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 de behuizing (3) en maak deze vast op de houder door er 1/4 slag aan te draaien.



Stoplicht (afb. 72)

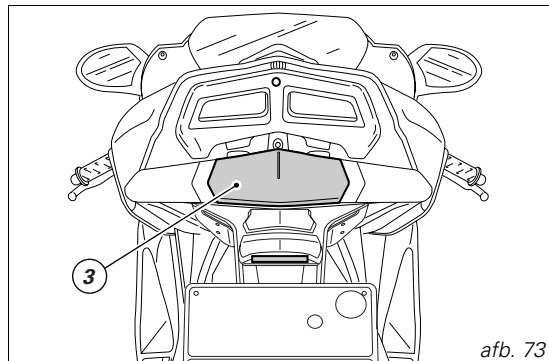
Om de lampjes van het achterste stop- en parkeerlicht te vervangen, draait u eerst de twee schroeven (1) los waarmee het deksel (2) is vastgemaakt. In het deksel (2) zitten twee pennen waarmee het glas (3) van het achterlicht vastzit. Schuif het deksel (2) eruit en demonteer het glas (3) van het achterlicht. 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 de gedemonteerde delen.



afb. 72

Verlichting kentekenplaat (afb. 73)

Om bij het lampje van het kenteken te kunnen, draait u de twee schroeven (4) los waarmee de afdekking (5) is vastgemaakt. Haal het oude lampje eruit en steek het nieuwe erin.



afb. 73

Afstellen van koplamp (afb. 74)

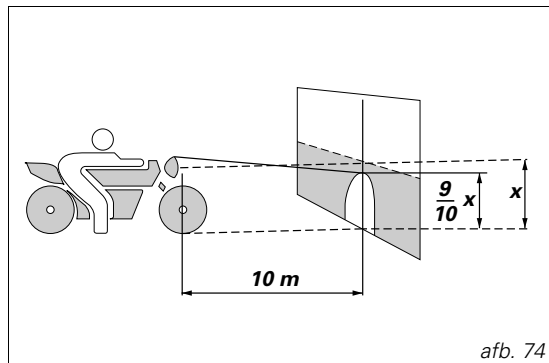
Controleer de lichtbundel van de koplamp door de motor met op druk gebrachte banden en een bestuurder op het zadel, geheel loodrecht op de lengteas op een afstand van 10 meter voor een muur of een scherm te zetten.

Teken een horizontale lijn ter hoogte van het midden van de koplamp en een verticale lijn op de lengtelijn van het voertuig op de muur.

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.



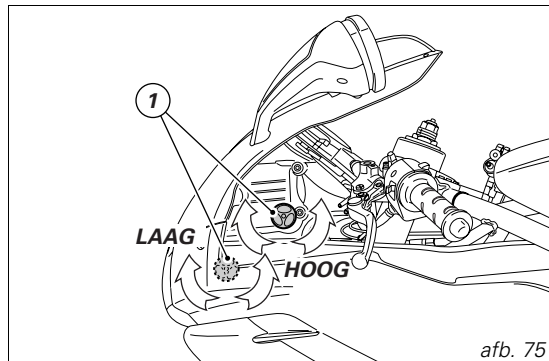
Opmerkingen

De hierboven beschreven meetprocedure is opgenomen in de "Italiaanse Voorschriften" betreffende het berekenen van de maximale afstelhoogte van de lichtbundel.

Pas de procedure dus aan de wettelijke voorschriften aan van het land waar de motorfiets wordt gebruikt.

De verticale richting van de koplamp past u aan met behulp van de regelknoppen (1, afb. 75), links van de koplamp.

Als u de knoppen naar rechts draait, verzet u de lichtbundel naar onder; naar links verzet u hem naar boven.

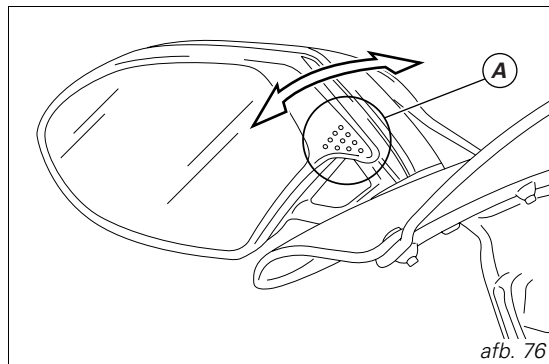


Opmerkingen

Om bij de onderste knop te kunnen, dient u het koepeltje te demonteren zoals beschreven op pag. 57.

Afstellen van achteruitkijkspiegeltjes (afb. 76)

Het spiegelkje met de hand verzetten door te drukken op punt (A).



Tubeless banden

Spanning voorband:

2,1 bar - 2,3 Kg/cm²

Spanning achterband:

2,2 bar - 2,4 Kg/cm²

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



Belangrijk

De bandenspanning moet bij "koude banden" worden gemeten en afgesteld.

Ter behoud van de ronding van de wioldop van het voorwiel, verhoogt u op erg oneffen wegdek de bandenspanning met $0,2 \div 0,3$ bar.

(Tubeless) banden repareren of vervangen

Als er een klein gaatje komt in een band zonder luchtkamer, duurt het een hele tijd voordat deze helemaal leegloopt, omdat hij vrij lekvast is. Controleer dus of er geen lekken zitten in een band, die een beetje is leeggelopen.



Opgelet

Vervang de band als hij lek is.

Monteer een nieuwe band van hetzelfde merk en type als de oorspronkelijke.

Controleer goed of u de stofdopjes op de ventielen stevig hebt vastgeschroefd, zodat de lucht er tijdens het rijden niet uit kan lopen. Monteer nooit een band met een binnenband; als dit voorschrift wordt overtreden, kan het zijn dat de band klappt, met ernstige gevolgen voor de bestuurder.

Als een band wordt vervangen, dient het wiel vervolgens te worden uitgebalanceerd.



Belangrijk

De tegengewichten van de wielen niet verwijderen of verplaatsen.



Opmerkingen

Neem voor het vervangen van de banden contact op met een erkende Ducati dealer, zodat u er zeker van bent dat de wielen op de juiste manier worden ge(de)monteerd.

Minimumdiepte van het loopvlak

De minimumdiepte (*S*, afb. 77) van de groeven in het loopvlak dient op het punt met de grootste slijtage te worden gemeten:

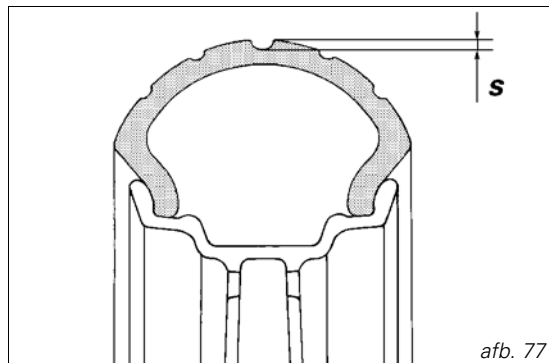
de diepte mag niet minder dan 2 mm bedragen en in elk geval niet minder dan de diepte, die wettelijk is voorgeschreven in het land waar de motor wordt gebruikt.



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 te zien zijn, hetgeen wijst op schade aan de binnenkant van de band; vervang de banden als ze ernstig beschadigd zijn.

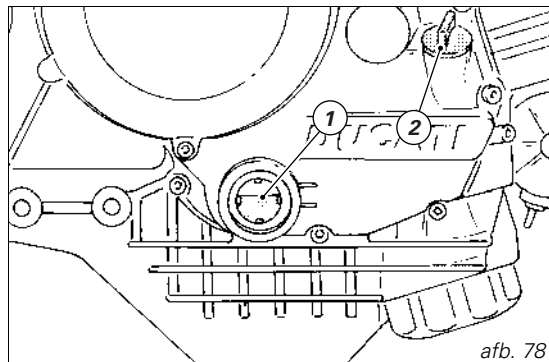
Verwijder steentjes of ander vuil dat in de groeven van de band is blijven zitten.



afb. 77

Controle motoroliepeil (afb. 78)

Via het kijkglas (1) op de koppelingdeksel is er te zien hoeveel olie er in de motor zit. Controleer het oliepeil als het voertuig perfect recht staat en de motor koud is. Het peil moet tussen de streepjes op het kijkglas staan. Als het wat te laag is, vult u motorolie bij van het type SHELL Advance Ultra 4. Haal de vuldop (2) eraf en vul olie bij totdat het juiste peil bereikt is. Steek daarna de dop er weer op.



NL

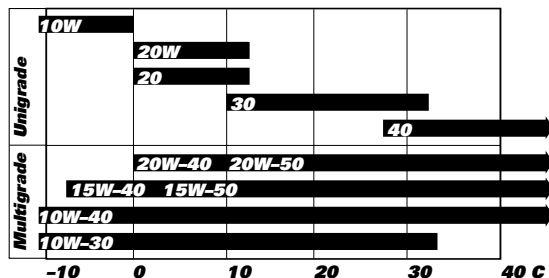
Belangrijk

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

Viscositeit

SAE 10W-40

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



Reinigen en vervangen van bougies (afb. 79)

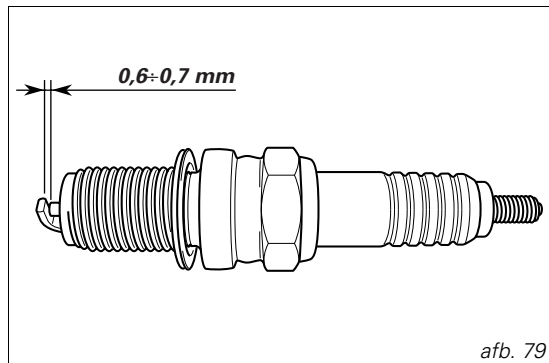
De bougies maken een belangrijk deel uit van de motorfiets en behoeven derhalve regelmatig controle. Hiermee wordt tevens gecontroleerd of de motor goed functioneert.

Neem voor de controle en eventuele vervanging van de bougies contact op met een erkende Ducati dealer, die de kleur van de keramiek isolator van de middelste elektrode zal controleren: als de kleur egaal lichtbruin is, betekent dit dat de motor goed werkt.

Ook de slijtage van de middelste elektrode en de ruimte tussen de elektrodes wordt gecontroleerd; de voorgeschreven ruimte bedraagt: $0,6 \div 0,7$ mm.

Belangrijk

Meer of minder ruimte kan niet alleen leiden tot verminderen van de prestaties van het voertuig, maar kan tevens startmoeilijkheden veroorzaken of problemen bij het stationair toerental.



afb. 79

Algemene reiniging

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 u ermee rijdt en op welk soort wegdek de motor gebruikt wordt. Gebruik hiertoe speciale producten, liefst biologisch afbreekbaar en vermijd bijtende of schurende reinigings- of oplosmiddelen.

Belangrijk

Was de motor niet onmiddellijk nadat u ermee hebt gereden, ter voorkoming van "kringen" van te snel opdrogende producten op de nog warme oppervlakken. Spuit niet met heet of onder hogedruk staand water op de motor. Gebruik van hogedrukreinigers kan leiden tot vastlopen van veerelementen, velgen, elektrische componenten, dichtingen van de veerelementen, luchtopeningen en uitlaat of ernstige onregelmatigheden veroorzaken, waardoor het voertuig onveilig wordt en niet meer aan de veiligheidsvoorschriften voldoet.

Als bepaalde motordelen bijzonder vuil of vettig zijn, gebruik dan een ontvettend middel en zorg ervoor dat het niet in aanraking komt met transmissiedelen (ketting, klein en groot tandwiel enz.). Spoel de motorfiets na met lauwwarm water en wrijf hem met een leren zeem droog.



Opgelet

Het kan gebeuren dat na de wasbeurt de remmen minder goed werken. Smeer geen vet of olie op de remschijven; hierdoor kan het remvermogen afnemen. Reinig de remschijven met een oplosmiddel dat geen vet bevat.

Lange tijd buiten gebruik

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

algemene reiniging;

aftappen van de brandstoftank;

laat via de bougiezittingen een beetje olie in de cilinders lopen en leid de motorfiets even aan de hand, zodat de binnenwanden van een bescherm laagje worden voorzien; maak gebruik van de standaard om de motor te ondersteunen;

haal de accu los en verwijder hem.

Als de motorfiets langer dan een maand heeft stilgestaan, dient u de accu te controleren en eventueel op te laden of te vervangen.

Dek de motorfiets af met een speciaal zeil, dat de lak beschermt en condensafstotend is.

Dit zeil is verkrijgbaar bij Ducati Performance.

Belangrijke waarschuwingen

In sommige landen (Frankrijk, Duitsland, Engeland, Zwitserland, enz.) zijn wettelijke voorschriften van kracht met betrekking tot milieu en geluidshinder.

Voer regelmatig de eventueel voorgeschreven controles uit en gebruik alleen originele Ducati reserveonderdelen, in overeenstemming met de voorschriften die in de verschillende landen van kracht zijn.

TECHNISCHE GEGEVENS

Gewicht

Drooggewicht zonder brandstof:

194,7 Kg.

Gewicht met volle lading:

312 Kg;

USA uitvoering 306 kg (675 lbs).

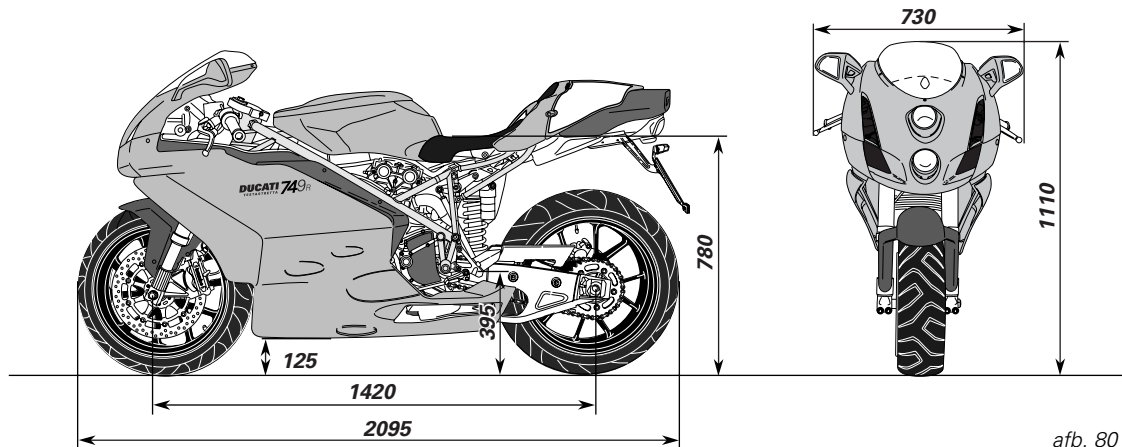
Afmetingen (mm) (afb. 80)



Opgelet

Als u de motorfiets zwaarder belaad dan de voorgeschreven limietwaarden, vermindert het prestatievermogen ervan en wordt hij moeilijker hanteerbaar, zodat u kans loopt de macht over het stuur te verliezen.

NL



afb. 80

Tanken	Type:	dm³ (liter)
Brandstoftank, inclusief een reservetank van 3 dm ³ (liter)	Loodvrije benzine met een oorspronkelijk octaangehalte van minimaal 95	18,3
Smeercircuit	SHELL - Advance Ultra 4	3,7
Remcircuit voor/achter en koppeling	Speciale vloeistof voor hydraulische systemen SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Beschermmiddel voor elektrische contacten	Spray voor het behandelen van elektrische installaties SHELL – Advance Contact Cleaner	—
Koelvloeistofcircuit	Antivriesmiddel SHELL – Advance Coolant of Glycochell 35÷40% + water	2,3+0,5



Belangrijk

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

Motor

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

Boring mm:

94

Slag mm:

54

Totale cilinderinhoud cm³:

749

Compressieverhouding:

12,7±0,5:1

Maximumvermogen op de as (95/1/CE):

86,5 kW-117,6 PK bij 10.250 min⁻¹

Maximumkoppel op de as (95/1/CE):

81,5 Nm bij 8.250 min⁻¹

Maximumtoerental, min⁻¹:

11.300

Belangrijk

In geen enkele rijconditie mag men het voorgeschreven toerental overschrijden.

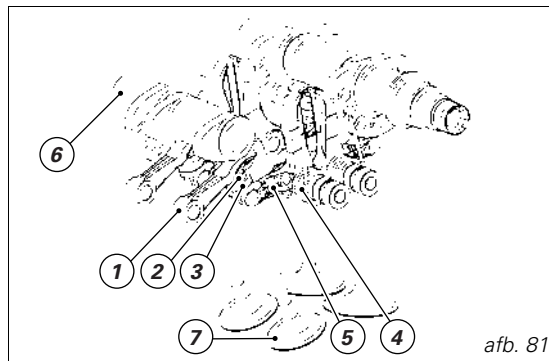
Distributie

Desmodromisch met vier kleppen per cilinder, aangedreven door acht tuimelaars (vier open en vier dicht) en door twee bovenliggende nokkenassen.

Motorasaandrijving met cilindertandwielen, poelies en tandriemen.

Desmodromisch distributieschema (afb. 81)

- 1) Opentuielaar (bovenste);
- 2) Afstelling bovenste tuimelaar;
- 3) Afstelling onderste tuimelaar (sluiten);
- 4) Terugslagveer onderste tuimelaar;
- 5) Onderste tuimelaar (sluiten);
- 6) Verdeleras;
- 7) Klep.



Prestaties

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

Bougies

Merk:
CHAMPION
Type:
RG 59V

Voeding

*Indirecte elektronische inspuiting MARELLI.
Doorsnee smooklephuis:
54 mm
Inspuiters per cilinder: 1
Openingen voor inspuiters: 12
Benzinevoeding: 95-98 RON.*

Remmen

Vooraan

*Met twee halfzwevende geperforeerde schijven.
Materiaal huis: aluminium
Materiaal rembaan: staal.
Schijfdoorsnee:
320 mm.
Hydraulisch bedieningsorgaan: hendel op rechterkant van stuur.
Remoppervlak:
79 cm².*

*Merk remklauwen:
BREMBO
Type:
P4-34.
Wrijvingsmateriaal:
TOSHIBA TT 2172
Pomp type:
PR18/19.*

Achteraan

*Met vaste, geperforeerde stalen schijf.
Schijfdoorsnee:
240 mm.
Hydraulisch bedieningsorgaan: pedaal aan rechterkant.
Remoppervlak:
32 cm².
Merk:
BREMBO
Type:
P34c
Wrijvingsmateriaal:
FERIT I/D 450 FF.
Pomp type:
PS 11b.*



Opgelet

De vloeistof van het remcircuit is bijtend. Mocht er per ongeluk remvloeistof met ogen of huid in aanraking komen, dan dient men deze grondig met stromend water af te wassen.

Overbrenging

Droge koppeling met hendelbediening op linkerkant van het stuur.

Overbrenging tussen motor en drijvende versnellingsas: rechte tandwielen.

Verhouding motortandwiel/koppelingstandwiel:

27/57

Constance aangrijping, 6 versnellingen, met pedaal op linkerkant.

Verhouding tandwiel uitgang versnellingsbak /achterste kroontandwiel:

15/35

Totale verhoudingen:

1ste 15/37

2de 17/30

3de 20/28

4de 22/26

5de 23/24

6de 24/23

Kettingoverbrenging tussen versnelling en achterwiel:

Merk:

DID

Type:

525 HV

Afmetingen:

5/8"x1/16"

aantal schaklen:

96.



Belangrijk

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

Als u de motorfiets wenst aan te passen voor speciale parkoersen of wedstrijden, stelt Ducati Motor Holding S.p.A. zich beschikbaar om andere dan de seriegeleverde verhoudingen aan te geven; raadpleeg hiervoor een erkende Ducati dealer.



Opgelet

Wend u voor het vervangen van het achterste kroonwiel tot een erkende Dealer. Als deze component niet correct wordt vervangen, kan dit uw veiligheid ernstig in gevaar brengen en de motorfiets onherroepelijk beschadigen.

Frame

Raamwerkconstructie: buizen van hogeweerstandstaal.
Stuurhoek (aan elke kant):
28° 30'

Voor optimaal rijden op de baan kan de hoek van de stuurstang worden gewijzigd (zie pag. 65).

De STANDAARD stuurhoek voor normaal weggebruik is:

Helling stuurstang:

24° 30'

Voorslag:

97 mm.

Bij rijden op de baan kunnen deze waarden worden aangepast aan de omstandigheden van het circuit:

Helling stuurstang:

23° 30'

Voorslag:

91 mm.

Wielen

Velgen van lichtmetaallegering met 5 Y-vormige spaken.

Vooraan

Afmetingen:

MT3,50x17"

Achteraan

Afmetingen:

MT5,50x17"

Beide wielen hebben een demonteerbare steekas.

Banden

Vooraan

"tubeless" radiaalband.

Afmetingen:

120/70-ZR17

Achteraan

"tubeless" radiaalband.

Afmetingen:

180/55-ZR17

Ophanging

Vooraan

Hydraulische vork met omgekeerde telescoop met radiale bevestiging, uitwendige afstelling voor de in- en uitbeweging van de hydraulische schokdemping en de voorspanning van de veren in de veerpoten.

Doorsnee dragende buizen:

43 mm met TIN behandeling.

Slag op teleskoopas:

120 mm.

Achteraan

Progressief bediend met behulp van tuimelaar tussen frame en bovenste draaipunt van de schokdemper.

De onderkant van de schokdemper, voorzien van afstelbare uittrekbeweging, induwbeweging en -veervoorspanning, is gescharnierd op een schommelende vork van lichtmetaallegering. De vork draait rond de steekas, die door motor en frame steekt.

Dit systeem maakt het voertuig uiterst stabiel.

Slag schokdemper:

56 mm.

Wielslag:

128 mm.

Uitlaatsysteem

Gekatalyseerd in overeenstemming met de milieuvorschriften Euro 2.

USA uitvoering: niet gekatalyseerd.

Verkrijgbare kleuren

rood Ducati anniversary cod. 473.101 (PPG);

roodkleurig chassis;

zwarte velgen.

Elektrische installatie

Deze bestaat uit de volgende hoofdcomponenten:
koplamp met twee op elkaar geplaatste halogeonlampen, bestaande uit:

groot licht HB3 12V-60W;

dimlicht HB3 12V-60W;

parkeerlichten van 12V-5W.

Elektrische bedieningen op het stuur.

Richtingaanwijzers, lampen **12V-10W.**

Claxon.

Schakelaars stoplicht.

Hermetisch afgedichte accu **12V-10 Ah.**

Wisselstroomdynamo 12V-480W.

Elektronische regelaar, beveiligd met eenzekering van **40 A** naast de accu.

Startmotor Denso, **12V-0,7 kW.**

Achterlicht met lamp met twee gloeidraden **12V-5/21W** voor stop- en parkeerlicht; **12V-5W** lamp voor kentekenplaatverlichting.



Opmerkingen

Raadpleeg voor het vervangen van de lampjes de paragraaf "Lampjes vervangen" op pag 68.

Zekeringen

De hoofdzekeringendoos (1, afb. 82) bevindt zich tussen de koplamp en het kuipje. De zekeringen zijn toegankelijk door eerst het deksel van de doos te halen, waarop montagevolgorde en stroomsterkte staan beschreven.

Er zijn twee zekeringen voor het injectierelais en de motorcomputer (2, afb. 83) naast de accu aangebracht. De zekering (3) beveiligd de elektronische spanningsregelaar. Om bij de zekeringen te kunnen, moet het kapje eerst eraf worden gehaald.

Men herkent een doorgeslagen zekering aan de onderbroken gloeidraad (4, afb. 84).



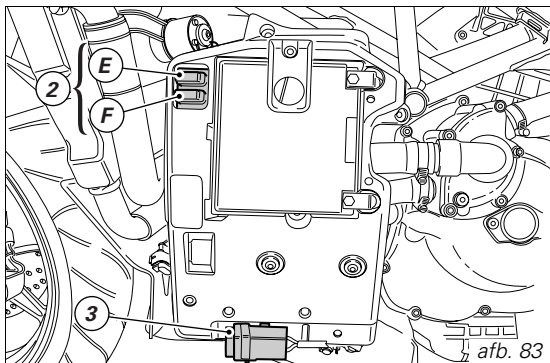
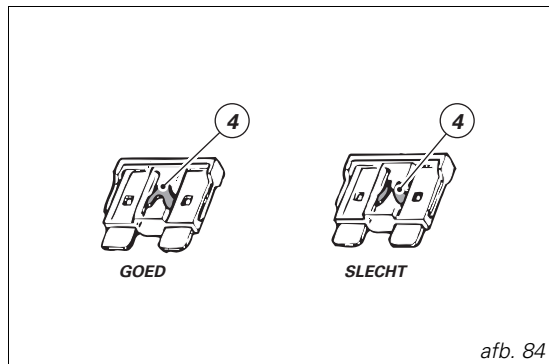
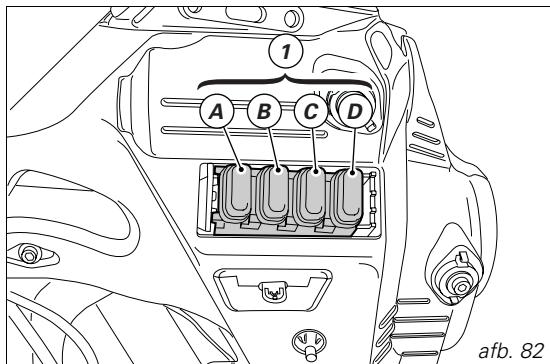
Belangrijk

Om mogelijke kortsluiting 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. Overtreding van dit voorschrift kan schade aan het elektrisch systeem of zelfs brand tot gevolg hebben.



Bedradingschema stroom/inspuiting

- 1) *Rechter stuurschakelaar.*
- 2) *Sleutelschakelaar*
- 3) *Elektrische ventilator, links*
- 4) *Elektrische ventilator, rechts*
- 5) *Startmotor*
- 6) *Elektromagnetische startschakelaar*
- 7) *Accu*
- 8) *Zekering regelaar*
- 9) *Regelaar*
- 10) *Wisselstroomdynamo*
- 11) *Richtingaanwijzer, rechtsachter*
- 12) *Achterverlichting*
- 13) *Verlichting kentekenplaat*
- 14) *Richtingaanwijzer, linksachter*
- 15) *Reservoir*
- 16) *Inspuitzekeringen*
- 17) *Injectierelais*
- 18) *Zelfdiagnose*
- 19) *Spoel horizontale cilinder*
- 20) *Spoel verticale cilinder*
- 21) *Bougie horizontale cilinder*
- 22) *Bougie verticale cilinder*
- 23) *Inspuiter horizontale cilinder*
- 24) *Inspuiter verticale cilinder*
- 25) *Potentiometer smoorklep*
- 26) *Sensor toeren/fase*
- 27) *Sensor watertemperatuur.*
- 28) *Sensor snelheid*
- 29) *Zijstandaard*

- 31) *Schakelaar neutrale stand*
- 32) *Schakelaar oliedruk*
- 33) *Schakelaar stoplicht achterkant*
- 34) *Start/inspuitteenheid*
- 35) *Zekeringen*
- 36) *Schakelaar koppeling*
- 37) *Schakelaar stoplicht voorkant*
- 38) *Linker stuurschakelaar.*
- 39) *Antenne transponder*
- 40) *Sensor luchttemperatuur*
- 41) *Aankomst*
- 42) *Instrumentenpaneel*
- 43) *Relais verlichting*
- 44) *Richtingaanwijzer linksvoor*
- 45) *Koplamp*
- 46) *Parkeerlicht voorkant*
- 47) *Richtingaanwijzer, rechtsvoor*
- 48) *Claxon*

Overzicht kabelkleur

B Blauw

W Wit

V Paars

Bk Zwart

Y Geel

R Rood

Lb Lichtblauw

Gr Grijs

G Groen

Bn Bruin

O Oranje

P Roze

Overzicht zekeringdoos (1, afb. 82 - 2, afb. 83)

Pos.	Gebruikers	Sterkte
1A	Dimlicht en groot licht	15 A
1B	Stop - claxon - knipperfunctie	20 A
1C	Key on	7,5 A
1D	Voeding instrumentenpaneel	3 A
2E	Computer	3 A
2F	Injectierelais	20 A

NL



Opmerkingen

Het bedradingschema zit achteraan in dit boekje.

GEHEUGENSTEUNTJE VOOR PERIODIEK ONDERHOUD

<i>Km</i>	<i>Naam Ducati Service</i>	<i>Kilometerstand</i>	<i>Datum</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

NL

DUCATIMOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com

913.7.091.1H

Stampato 09/2004



DUCATI MOTORHOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italia

Tel. 0039/0516413111

Fax 0039/051406580

www.ducati.com