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

DUCATI SUPERBIKE

749S/749/749DARK

Manuel d'utilisation et d'entretien

F

DUCATI SUPERBIKE

749S/749/749DARK

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 nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.
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, notre service d'informations est à la disposition des Ducatistes et de tous les passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou 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'utiliser 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.

F

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/visualisation des paramètres 14
Le système anti-démarrage 20
Clés 20
Code card 21
Déverrouillage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz 22
Double des clés 23
Contacteur d'allumage/antivol de direction 24
Comodo gauche 25
Levier d'embrayage 26
Levier de starter 27
Comodo droit 28
Poignée des gaz 28
Levier de frein avant 29
Pédale de frein arrière 30
Pédale de sélecteur de vitesse 30
Réglage de la position du sélecteur de vitesses et de la pédale de frein arrière (749S) 31
Réglage de la position de la pédale du sélecteur de vitesse 32
Réglage de la position de la pédale de frein arrière 33

Principaux éléments et dispositifs 34
Emplacement sur la moto 34
Bouchon du réservoir de carburant 35
Réglage de la selle - réservoir 749S (Monoplace) 36
Serrure de selle et porte-casque (Biplace) 37
Béquille latérale 39
Amortisseur de direction (749/749S) 40
Éléments de réglage de la fourche avant 41
Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière pour 749/749Dark/749S 43
Variation de l'assiette de la moto (749/749S) 45

Règles d'utilisation 47
Précautions pendant la période de rodage de la moto 47
Contrôles avant la mise en route 49
Démarrage du moteur 50
Démarrage et marche du motocycle 52
Freinage 53
Arrêt de la moto 53
Stationnement 54
Ravitaillement en carburant 55
Accessoires fournis 56

Principales opérations d'utilisation et d'entretien 57
Dépose de l'habillage 57
Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement 60
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage 62
Contrôler l'usure des plaquettes de frein 63
Lubrification des articulations 64
Réglage du câble des gaz 65
Charge de la batterie 66
Modification de l'inclinaison de la colonne de direction (749/749S) 67
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 69
Graissage de la chaîne de transmission 70
Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement 71
Remplacement de l'ampoule de feu de position 73
Clignotants avant 74
Clignotants arrière 74
Feu de stop 75
Éclairage de la plaque d'immatriculation 75
Orientation du projecteur 76
Réglage des rétroviseurs 77
Pneus Tubeless (sans chambre à air) 78
Contrôle du niveau d'huile moteur 80
Nettoyage et remplacement des bougies 81
Nettoyage général 82
Inactivité prolongée 83
Remarques importantes 83

Caractéristiques techniques 84
Dimensions (mm) 84
Poids 84
Moteur 86
Distribution 86
Performances 87
Bougies d'allumage 87
Freins 88
Transmission (749/749S/749Dark) 89
Cadre 90
Roues (749/749S/749Dark) 90
Pneumatiques (749/749S) 90
Suspensions 91
Système d'échappement 91
Coloris disponibles 91
Circuit électrique 92

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 96

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.

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la 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, adressez-vous 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 longtemps 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
Des dommages pourraient être causés à la moto et/ou à ses components.

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 jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.
Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.
Le pilote et le passager doivent ***toujours*** *porter des vêtements appropriés et un casque homologué.*
Ne jamais porter de vêtements ou accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en peu de temps.
Le pilote et le passager doivent poser leurs 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, tandis que le passager doit* ***toujours*** *se tenir des deux mains à la poignée passager.*
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
Toujours respecter les limitations de vitesse et ne ***jamais*** *rouler à des vitesses excessives compte tenu de la visibilité, des conditions de la chaussée ainsi que de la circulation.*
Toujours *signaler suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou changement de voie.*
Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.
Faire très attention aux croisements, à la sortie des propriétés privées ou des parkings et sur les bretelles d'accès aux autoroutes.
Toujours *éteindre le moteur pour prendre de l'essence et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.
Les vapeurs d'essence qui se dégagent sont nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.
Ne ***jamais*** *oublier de retirer la clé avant de laisser la 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. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Garer la moto de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne jamais garer la moto sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.

Conduite en pleine charge

Cette 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 (PTC) de la moto en ordre de marche avec pilote, passager, bagages et accessoires ne doit jamais dépasser :
390 kg.

Placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.
Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le guidon ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse de la moto.
Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.
Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 78 et en bon état.

Identification

Deux chiffres identifiant respectivement le cadre (fig. 1.1 et fig. 1.2) le moteur sont indiqués sur chaque motocycle Ducati fig. 2.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

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

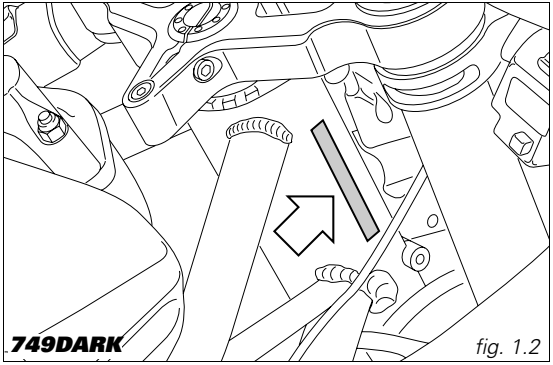


fig. 1.2

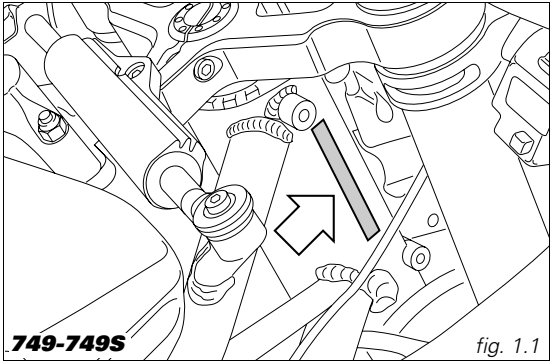


fig. 1.1

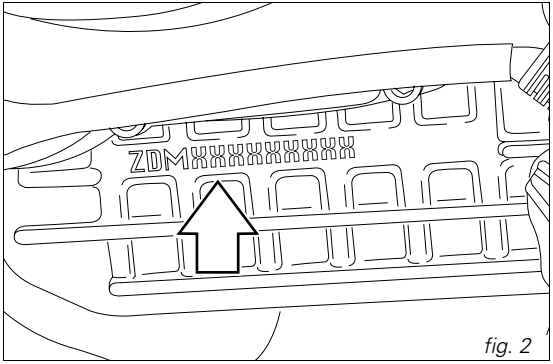


fig. 2

COMMANDES

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

Emplacement des commandes *(fig. 3)*

1) *Tableau de bord.*
2) *Contacteur d'allumage/antivol de direction à clé.*
3) *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 sélecteur de vitesse.*
10) *Pédale de frein arrière.*

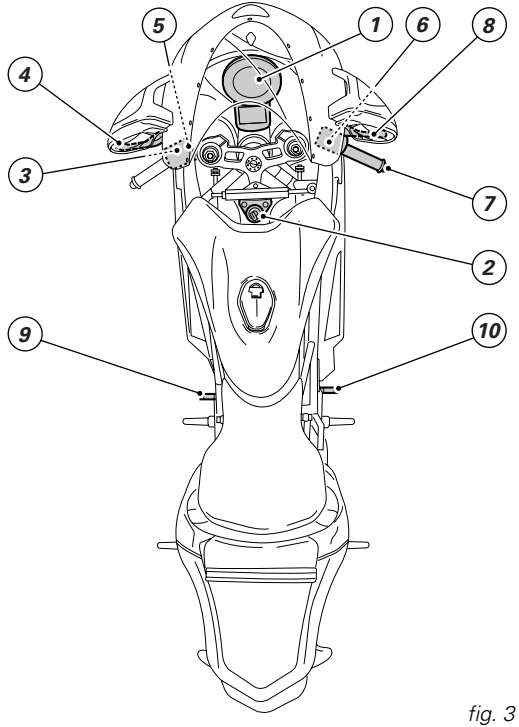


fig. 3

Tableau de bord *(fig. 4)*

1) ***Afficheur à cristaux liquides****, (voir page 12)*

2) ***Compte-tours*** *(min^{-1}).*
Il indique le régime du moteur en tours par minute (tr/mn).

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 (réserve).

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 quand on tourne la clé de contact en position ***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
Ne pas utiliser la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

7) ***Témoin de feu de route ≡D (bleu).***
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

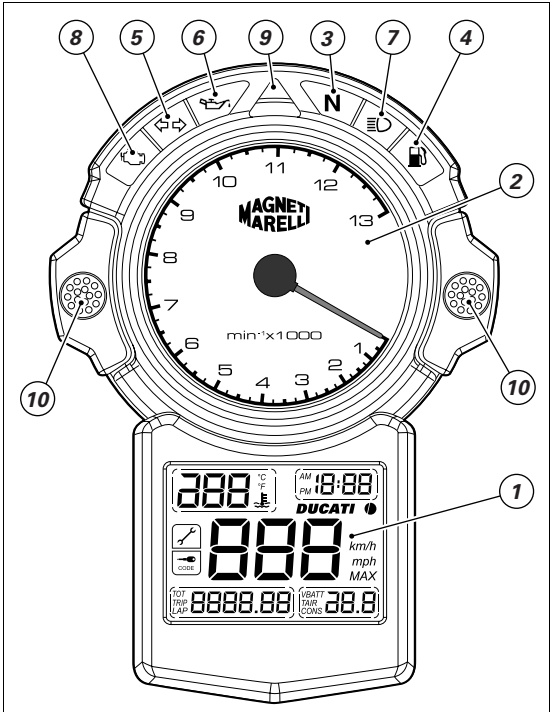


fig. 4

F

8) ***Témoin EOBD (ambre).***
S'il reste allumé de façon continue, il signale que le système de diagnostic embarqué a détecté une défaillance et a bloqué le moteur.
Ce voyant sert également de repère lors du déverrouillage du système anti-démarrage électronique à l'aide de la poignée des gaz.
En l'absence d'anomalies, le témoin doit s'allumer lorsqu'on met le contact (clé de contact sur ***ON****) et doit s'éteindre après quelques secondes (normalement de 1,8 à 2 s).*
9) ***Témoin de seuil commande de marche (rouge)***
Il indique la coupure de l'injection par la centrale électronique. La partie inférieure du témoin s'allume 200 tours avant la valeur de coupure et la partie supérieure 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'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord pendant la conduite de la moto.

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 la consommation.***
10) ***Indicateur de la température de l'eau.***
Cet instrument indique la température du liquide de refroidissement du moteur.

Important
Ne pas utiliser la moto si la température atteint la valeur maximum sous peine d'endommager le moteur.

11)**Indicateur de maintenance préventive.**
Ce témoin s'allume pour signaler que la moto a parcouru les kilomètres établis dans le programme d'entretien préventif. Le témoin clignotera pendant les 50 km suivant son allumage. Après quoi, il restera allumé avec un lumière fixe. La réinitialisation du système devra être réalisée dans l'Atelier agréé DUCATI qui effectuera l'entretien.
12)**Indicateur de 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 par la procédure de déverrouillage au moyen de la poignée des gaz (voir page 22).

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

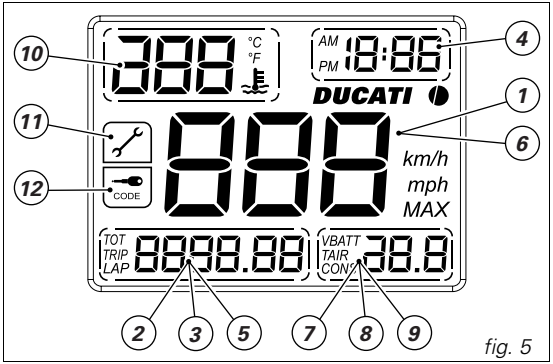


fig. 5

F

Écran à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres

*À l'allumage (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord **contrôle** toute l'instrumentation (indicateurs à cadran, écrans, témoins) (fig. 7).*

Visualisation des fonctions sur l'afficheur gauche (A)

*Appuyer 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'afficheur droit (B)

*Appuyer 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.*

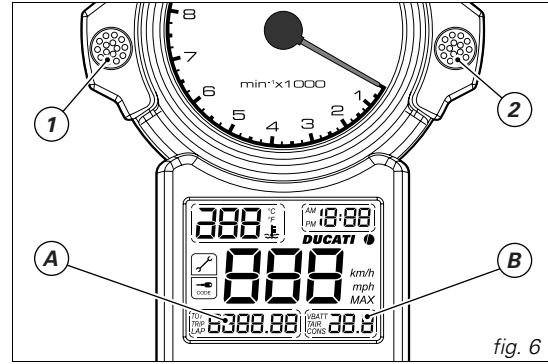


fig. 6

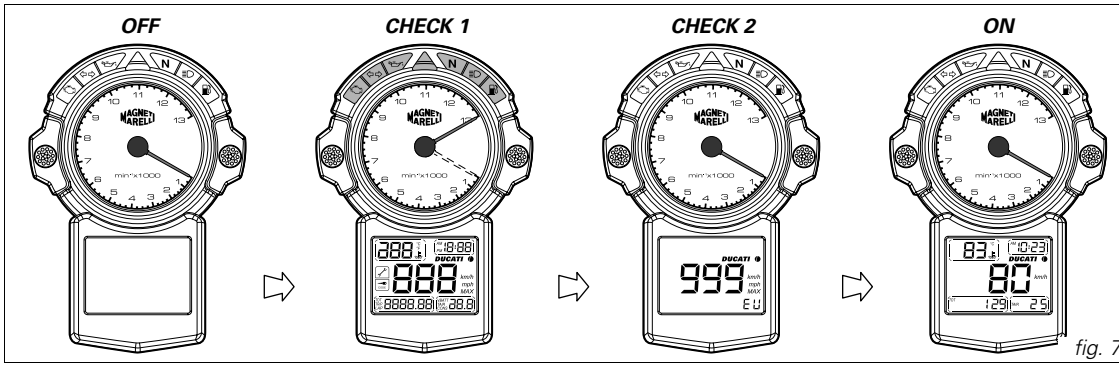


fig. 7

Réglage de l'horloge

Appuyer sur le bouton (1, fig. 8) pendant au moins 2 secondes.
Sélectionner AM/PM en appuyant sur le bouton (2, fig. 8).
Appuyer sur le bouton (1) pour valider le choix et passer au réglage de l'heure.
Utiliser le bouton (2) pour modifier l'indication de l'heure.
Appuyer sur le bouton (1) pour valider le choix et passer au réglage des minutes.
Utiliser le bouton (2) pour modifier l'indication des minutes.
Appuyer sur le bouton (1) pour valider le choix et quitter la fonction de réglage de l'horloge.

Remise à zéro du totalisateur journalier ou totaliseur partiel

Sélectionner la visualisation TRIP sur l'afficheur (3, fig. 8).
Appuyer sur le bouton (2) pendant 2 secondes au moins pour remettre le totalisateur partiel à zéro.

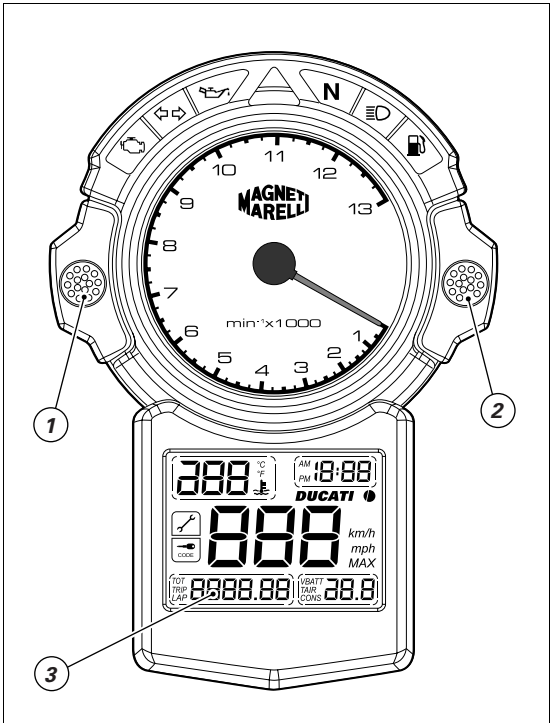


fig. 8

F

Choix spéciaux (modèle de moto et unité de mesure)

La centrale électronique signale automatiquement au tableau de bord le modèle et l'unité de mesure à afficher ; pour forcer la modification de ces paramètres, tourner la clé de contact de la position OFF à la position ON et appuyer simultanément sur les boutons (1, fig. 8) et (2, fig. 8). Appuyer sur le bouton (1) pour faire défiler en séquence tous les paramètres possibles.
Pour mémoriser la fonction choisie, appuyer sur le bouton (2) pendant 5 secondes, jusqu'à l'apparition sur l'afficheur de l'indication OFF. Couper le contact (clé sur OFF).

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

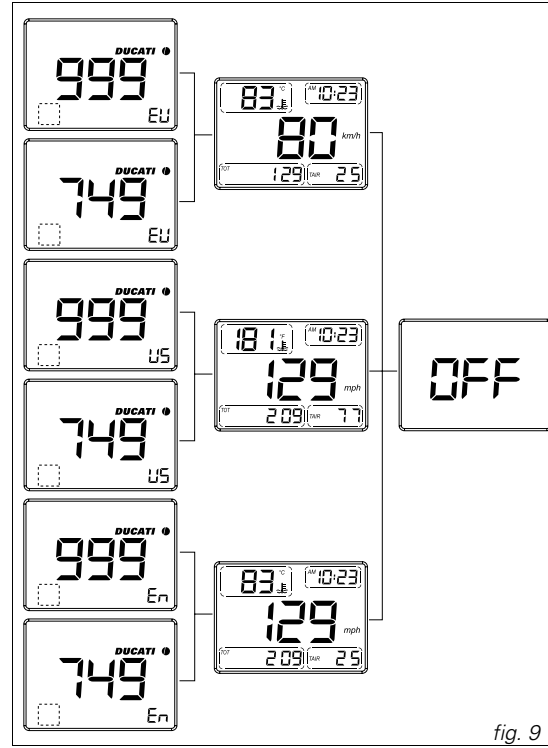


fig. 9

Enregistrement du temps sur le tour de circuit

(fig. 10 et fig. 11)

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. Sélectionner la visualisation LAP sur l'afficheur (4, fig. 10). En roulant, appuyer sur le bouton (5, fig. 11) de démarrage du 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 2ème temps.

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

Remarque

En mode LAP, le démarrage électrique du moteur par le bouton (5) est inhibé.

Fonction d'affichage des temps réalisés sur un tour

(fig. 10)

Après le chronométrage des temps, il est possible d'afficher 19 temps mémorisés sur l'écran à cristaux liquides. Après avoir éteint la moto, appuyer sur le bouton (2, fig. 10) et tourner la clé de la position OFF à la position ON pour accéder à la Fonction. Une fois à l'intérieur de la Fonction, appuyer sur le bouton (1, fig. 10) pour faire défiler les temps mémorisés ; les informations suivantes s'affichent sur le tableau de bord :

- *indicateur du tour de circuit (6) auquel les données se réfèrent ;*
- *indicateur du régime moteur maximum (7, fig. 10) dans le chrono sélectionné ;*

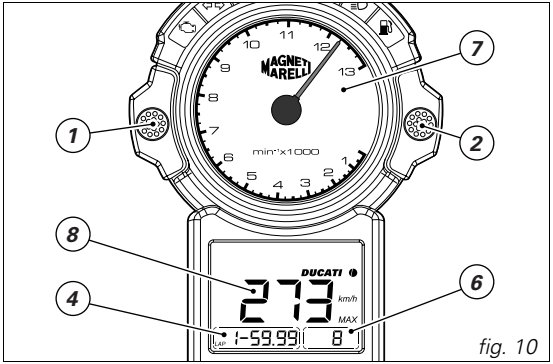


fig. 10

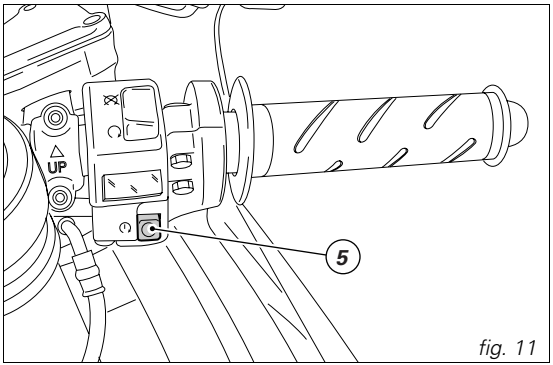


fig. 11

- 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'afficheur à cristaux liquides correspond à la vitesse réelle de la moto au cours du tour de circuit chronométré.

Pour remettre à zéro les chronos, appuyer 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 et entre +120 °C/+248 °F et +124 °C/+255,2 °F, les valeurs de température clignotent à l'écran. Si la température de l'eau est comprise entre +46° C/+114,8 °F et +119 °C/+246,2 °F, les valeurs de température affichées sont fixes.
Si la température de l'eau dépasse +125 °C/+257 °F, la valeur 125 °C/257 °F clignotera à l'écran et le témoin ambre EOBD s'allumera (8, fig. 4)

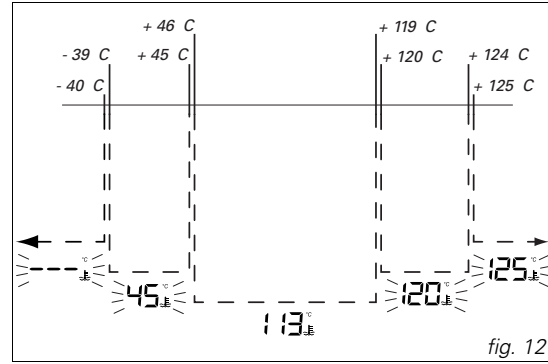


fig. 12

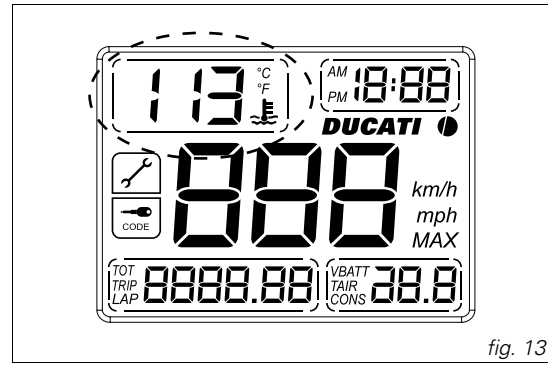


fig. 13

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 :

- *1er cas : si on tourne la clé de la position **OFF** à la position **ON** sans démarrer le moteur. Après un délai de 60 secondes, le projecteur s'éteint et ne se rallume qu'au prochain changement de position de la clé (de **OFF** à **ON**).*
- *2ème cas : si après une utilisation normale de la moto phares allumés, on éteint le moteur avec le bouton **RUN-STOP** sur le comodo droit.*
  Dans ce cas, 60 secondes après l'arrêt du moteur, le projecteur s'éteint et se rallumera à la remise en route du moteur.

Remarque

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

F

Le système anti-démarrage

Pour augmenter la protection contre le vol, la moto est dotée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau de bord est mis hors service.
Chaque clé renferme 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 qui permet de la conserver en parfait état en évitant le contact avec d'autres clés. Ne retirer cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés B sont utilisées pour :
- *démarrer ;*
- *ouvrir le bouchon du réservoir ;*
- *déverrouiller 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 plaquette (1) portant leur code d'identification.

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

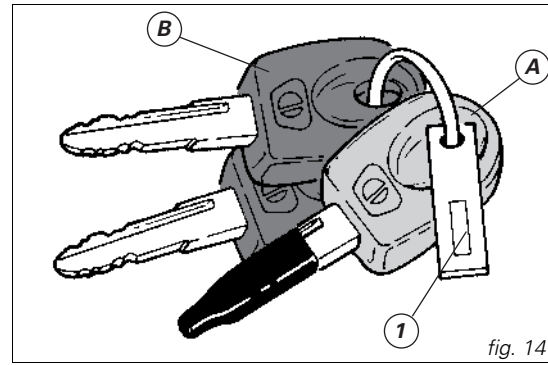


fig. 14

Code card

*Une CODE CARD (fig. 15) est remise avec les clés et contient : le code électronique (A, fig. 16) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'impossibilité de démarrage après avoir mis le contact (clé sur la position **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 à l'aide de 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.

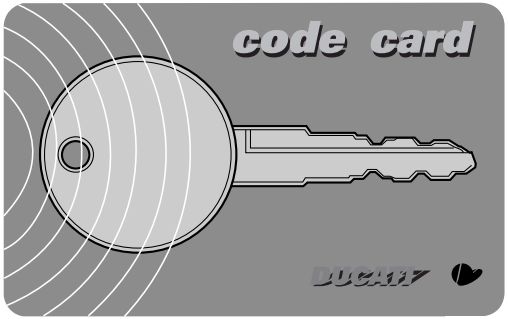


fig. 15

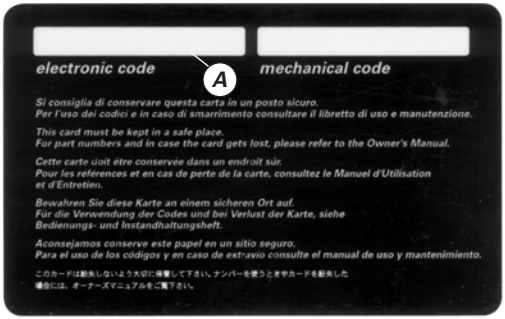


fig. 16

F

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

1) Tourner la clé de contact sur ON et ouvrir complètement la poignée des gaz sans jamais la fermer.
Le témoin EOBD (8, fig. 4) s'éteint après une durée fixée de 8 secondes.
2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâcher la poignée.
3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.
4) Compter les clignotements du témoin EOBD (8, fig. 4) jusqu'à ce que leur nombre soit égal au premier chiffre du code secret. Ouvrir complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis la fermer. Le chiffre entré est ainsi reconnu ; le témoin EOBD s'allume et reste allumé pendant un temps fixé de 4 secondes. Répéter l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret. Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis restera allumé fixe ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).
5) 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 clignote 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/mn.
B) le témoin CODE (12, fig. 5) clignote jusqu'à ce que le régime moteur dépasse 1000 tr/mn ou que la moto ait été redémarrée.

6) Si le code n'a PAS été entré correctement, les témoins EOBD et CODE restent allumés ; il est possible de répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point 2.

Remarque

Si la poignée est relâchée avant le temps fixé, le témoin se rallume ;
il est alors nécessaire de ramener la clé sur la position OFF et de répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois qu'on tourne la clé du contact de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :
1) si le code est reconnu, le témoin CODE (12, fig. 5), sur le tableau de bord, émet un clignotement de courte durée ; 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, faire une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.
3) Si le témoin CODE clignote, il indique qu'une signalisation du système anti-démarrage (immobilizer) a été réinitialisée (avec la procédure de déverrouillage par la poignée des gaz, par exemple). En ramenant la clé sur OFF puis de nouveau sur 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.
Utiliser 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 doubles de clés, 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 de la moto.
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.

F

Contacteur d'allumage/antivol de direction

(fig. 17.1 et fig. 17.2)
Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

A) **ON :** *active le fonctionnement des lampes et du moteur ;*
B) **OFF :** *désactive le fonctionnement des lampes et du moteur ;*
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 d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).

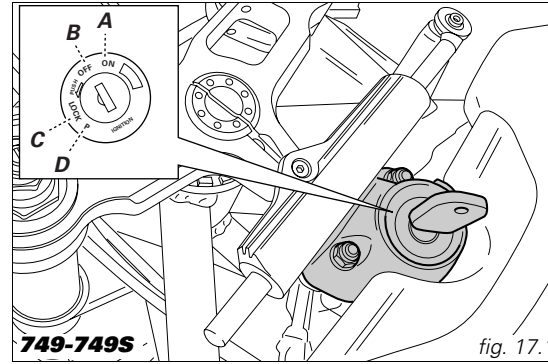


fig. 17.1

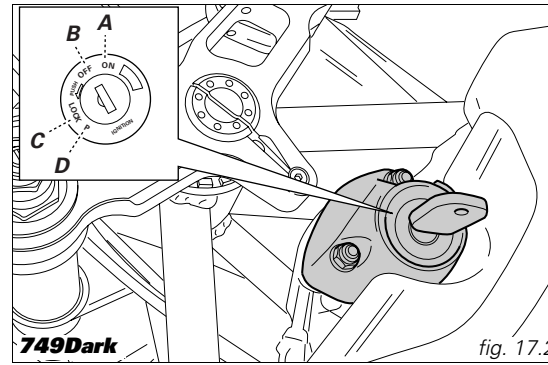


fig. 17.2

Comodo gauche *(fig. 18)*

1) Commutateur à deux positions de sélection des feux :
position = feu de croisement allumé ;
position = feu de route allumé.

2) Bouton = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position = manœuvre à gauche ;
position = manœuvre à droite ;
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur la manette de commande dès qu'il est revenu en position intermédiaire (centrale).

3) Bouton = avertisseur sonore.

4) Bouton = appel de phares.

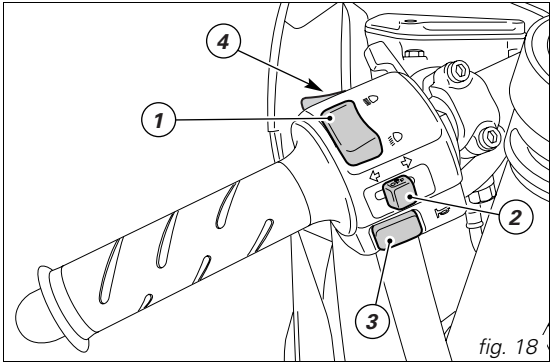


fig. 18

F

Levier d'embrayage

Le levier (1), qui commande le débrayage, est équipé d'une molette (2) permettant de régler la distance entre ce levier et la poignée sur le guidon.
La molette (2) peut être tournée de 10 crans pour régler le 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.

Attention

Le réglage du levier d'embrayage et du frein doit être effectué sur la moto à l'arrêt.

Important

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

Remarque

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

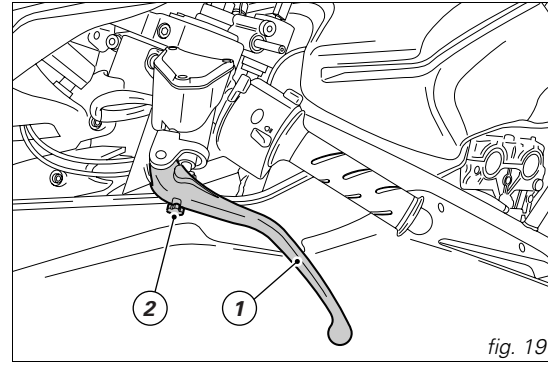


fig. 19

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 également être déplacé sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 50).

Important
Ne pas utiliser ce dispositif si le moteur est chaud. Ne pas rouler avec le starter tiré.

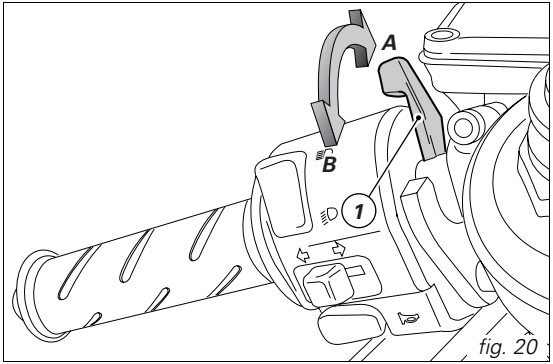


fig. 20

F

Comodo droit *(fig. 21)*

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

Attention
Cet interrupteur s'utilise surtout en cas d'urgence s'il est nécessaire d'éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener l'interrupteur en position ∩ pour pouvoir démarrer la moto.

Important
*Après avoir roulé feux allumés, si on arrête le moteur au moyen de l'interrupteur (1) et qu'on laisse 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.

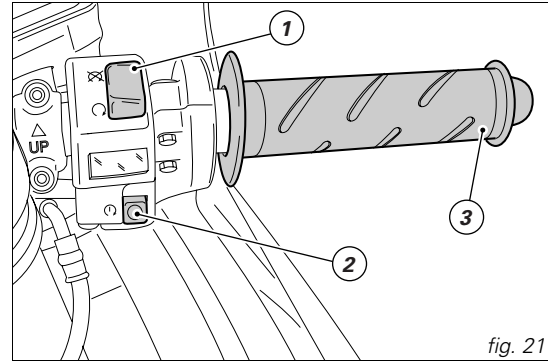


fig. 21

Levier de frein avant *(fig. 22)*
Pour actionner le frein avant, tirer 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 crans pour régler le 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.

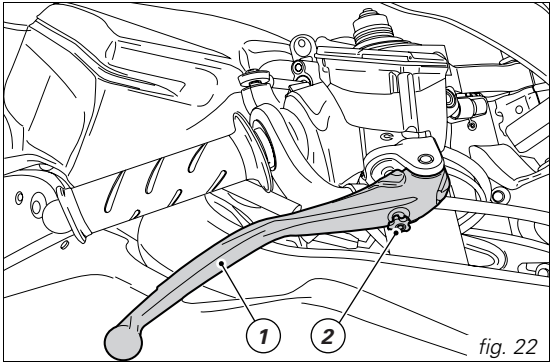


fig. 22

F

Pédale de frein arrière *(fig. 23)*
Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1). Le système de commande est de type hydraulique.

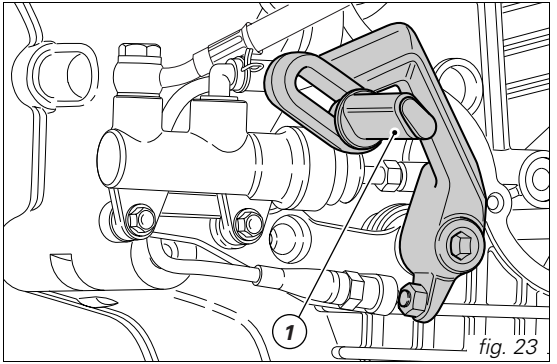


fig. 23

Pédale de sélecteur de vitesse *(fig. 24)*
La pédale de sélecteur de vitesse a une position neutre centrale N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par le témoin N (3, fig. 4) sur le tableau de bord.
La pédale peut être déplacée :
vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour engager la 1ère et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;
vers le haut = relever la pédale pour engager la 2ème, puis la 3ème, la 4ème, la 5ème et la 6ème.
Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.

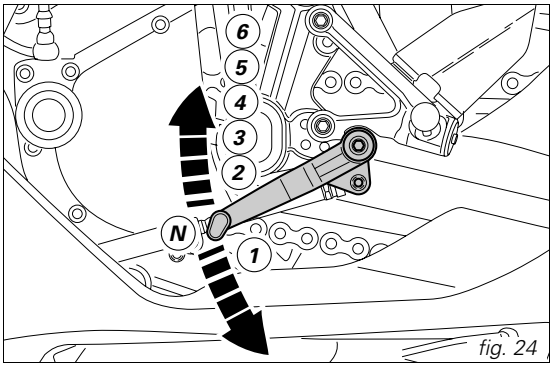


fig. 24

Réglage de la position du sélecteur de vitesses et de la pédale de frein arrière (749S)

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, D, E, F et G) des étriers de support de repose-pieds. La figure ne montre que le réglage de la plaque du sélecteur de vitesse. 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 confier ces réglages à un Atelier Agréé DUCATI.

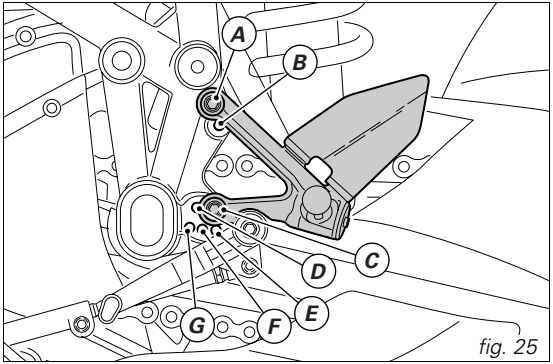


fig. 25

F

Réglage de la position de la pédale du sélecteur de vitesse *(fig. 26)*
Pour satisfaire les habitudes de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse par rapport à sa béquille.
Trois différents types de réglage sont possibles :

Réglage approximatif de la position de la pédale
Immobiliser la tringle de renvoi amovible à l'aide d'une clé engagée dans la prise (1) prévue à cet effet et desserrer le contre-écrou (3). Dévisser et déposer la vis (2) puis régler la position axiale de la tringle pour amener la pédale du sélecteur de vitesse dans la position désirée. La tringle de renvoi peut occuper 4 positions par rapport à l'axe de la vis (2). Après le réglage, serrer la vis (2) au couple de 8 Nm et le contre-écrou (3) au couple de 10 Nm.

Réglage fin de précision
Immobiliser la tringle de renvoi amovible à l'aide d'une clé engagée dans la prise (1) prévue à cet effet et desserrer le contre-écrou (3). Régler la position de la pédale en intervenant sur la prise (1) pour tourner la tringle. Après le réglage, serrer 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.

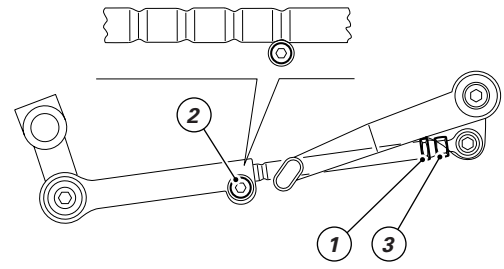


fig. 26

Réglage de la position de la pédale de frein arrière *(fig. 27)*
Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procéder comme suit :
Desserrer le contre-écrou (1).
Tourner la vis (2) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrer le contre-écrou (1) au couple de 2,3 Nm.
En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un léger débattement à vide (environ 1,5÷2 mm) avant le début de l'action freinante.
Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :
Desserrer le contre-écrou (3) au couple de 7,5 Nm sur la tringle de commande du maître-cylindre.
Visser la tringle sur la fourche (4) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour diminuer le jeu.
Serrer le contre-écrou (3) et vérifier de nouveau le jeu.

Il est également possible d'effectuer un réglage fin et de déplacer la pédale de frein (5) dans la fente (6) des étriers. Pour ce faire, dévisser la vis de fixation de la pédale et la faire coulisser le long de la fente jusqu'à la position désirée. Serrer la vis de fixation au couple de 12 Nm.

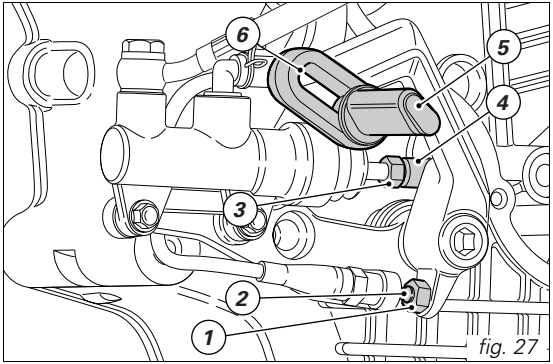


fig. 27

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS ET DISPOSITIFS

Emplacement sur la moto *(fig. 28)*

1) *Bouchon du réservoir de carburant.*
2) *Serrure de selle (Biplace).*
3) *Béquille latérale.*
4) *Crochet pour le câble porte-casque (Biplace).*
5) *Amortisseur de direction (749/749S)*
6) *Rétroviseurs.*
7) *Éléments de réglage de la fourche avant.*
8) *Éléments de réglage de l'amortisseur arrière.*
9) *Tirant de réglage de l'assiette de la moto (749/749S).*
10) *Silencieux (voir « Attention » page 54).*
11) *Catalyseur.*

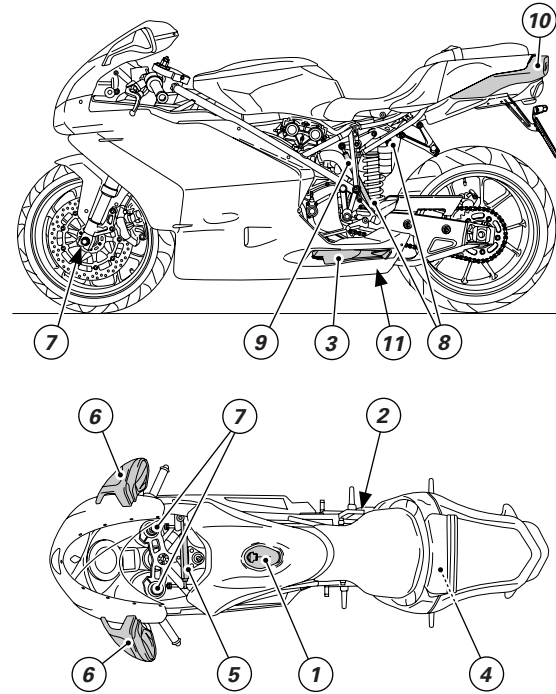


fig. 28

Bouchon du réservoir de carburant *(fig. 29)*

Ouverture

Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Soulever le bouchon.

Fermeture

Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encastrer dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale et la retirer. Refermer 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 55) toujours vérifier que le bouchon est bien en place et fermé.

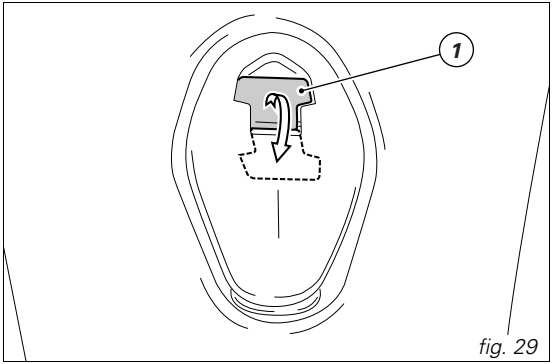


fig. 29

F

Réglage de la selle - réservoir 749S *(Monoplace)*
Sur la version monoplace, il est possible de régler la position longitudinale du groupe selle-réservoir-capot de selle par rapport au faux-cadre arrière (1).
Le réglage de la selle (2), sur une longueur de 20 mm, permet d'adapter sa position aux besoins de chaque pilote.
Pour effectuer ce type de réglage, procéder comme suit :
Desserrer et déposer les vis latérales (3) en récupérant les poignées latérales (4).
Desserrer les vis (5) et déplacer en avant ou en arrière le groupe selle-réservoir.

Le faux-cadre (1) est muni de trois trous (6) permettant trois réglages différents.
Mettre le trou de la selle en face du trou choisi sur faux-cadre.
Serrer les vis (5) au couple de 10 Nm.
Une tige de guidage (7), fixée au milieu du capot de selle, coulisse à l'intérieur d'une fente (8) sur laquelle se trouve un caoutchouc en forme de « H » (9).
Monter les poignées latérales et les fixer en serrant les vis latérales (3) au couple de 10 Nm.

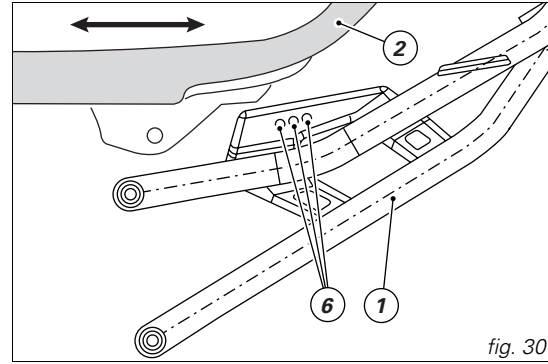


fig. 30

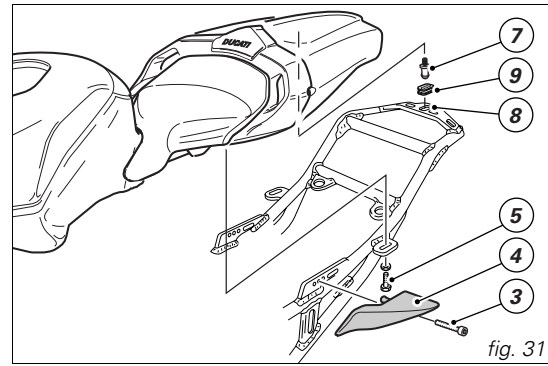


fig. 31

Serrure de selle et porte-casque *(Biplace)*

Ouverture *(fig. 32 et fig. 33)*
Insérer la clé dans la serrure (1) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au déclic du crochet de selle. Tirer doucement vers le haut l'arrière de la selle (2) et soulever la jusqu'à son extraction.
Le câble porte-casque se trouve à l'avant du compartiment sous la selle. Faire passer le câble (A) dans le casque et insérer les extrémités du câble dans le crochet. Laisser le casque suspendu (fig. 33) et remettre la selle en place pour le fixer.

Attention
Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.
Le câble doit passer sous le faux-cadre du côté gauche. La lanière empêchera la fermeture de la selle dans toute autre position.

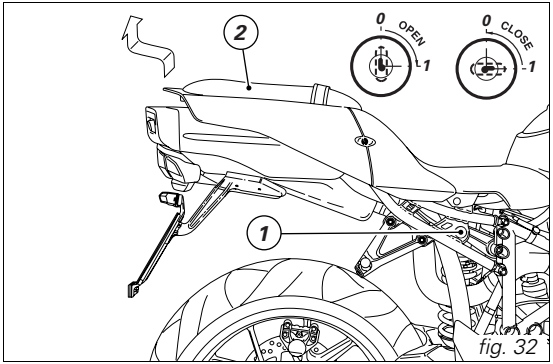


fig. 32

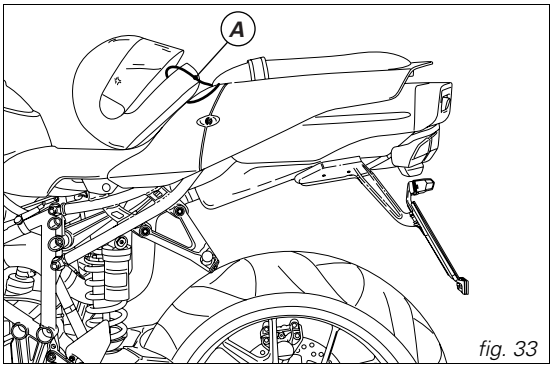


fig. 33

F

Fermeture *(fig. 34)*
Introduire les crochets avant du fond de selle sous le tube transversal du cadre.
Exercer une pression sur la selle passager jusqu'au déclic du verrouillage.
Vérifier que la selle passager est bien accrochée en la tirant doucement vers le haut.

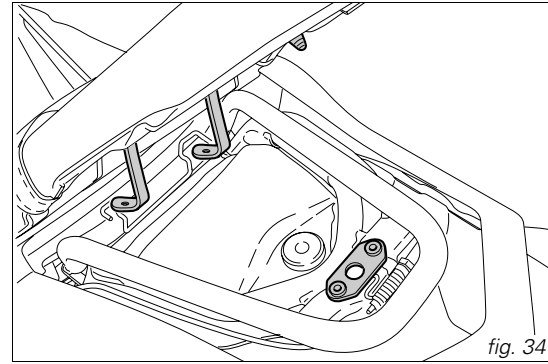


fig. 34

Béquille latérale *(fig. 35)*

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier 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. En pente, toujours garer la moto avec sa roue arrière vers le bas.
Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyer sur la béquille (1) avec le pied en tenant les deux mains sur les demi-guidons de la moto. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.

Pour relever la béquille (position de repos horizontale), incliner la moto à droite et soulever la béquille (1) avec le dos du pied.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le 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).

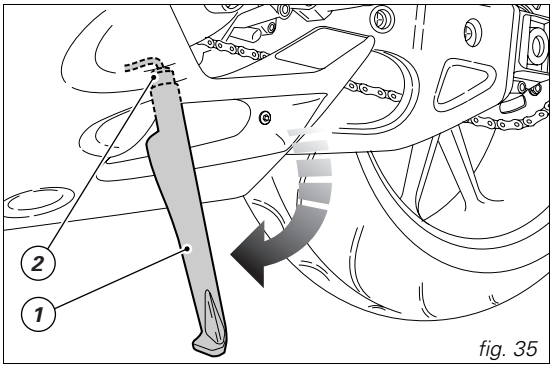


fig. 35

F

Amortisseur de direction (749/749S) *(fig. 36)*
Il se trouve devant le réservoir et il est fixé au cadre et au té supérieur.
Il augmente la précision et la stabilité de la direction en améliorant la conduite de la moto dans toutes les conditions.

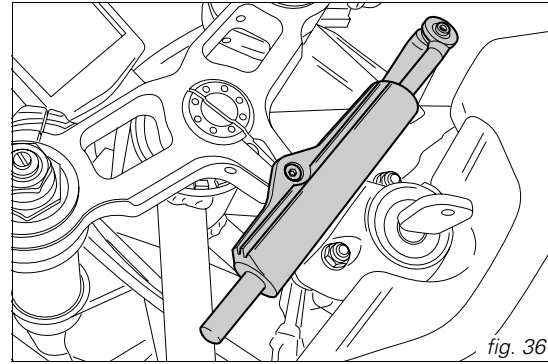


fig. 36

Éléments de réglage de la fourche avant

La fourche de la moto est réglable en détente (retour), compression et précontrainte du ressort.

Des vis extérieures permettent de :

1) régler le frein hydraulique en détente (fig. 37) ;
2) régler la précontrainte des ressorts internes (fig. 37) ;
3) régler le frein hydraulique en compression (fig. 38).

Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.
À l'aide d'un petit tournevis, tourner la vis de réglage (1) située en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.
Pour intervenir sur la vis de réglage (3), introduire un tournevis par le trou sur l'axe de roue en face de l'axe du tube de fourche.
En tournant les vis de réglage (1) et (3), on sent des crans qui correspondent chacun à un réglage de la force d'amortissement. En serrant complètement la vis jusqu'en butée, on obtient la position « 0 », correspondant à la force d'amortissement maximale. A partir de cette position, en tournant en sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.

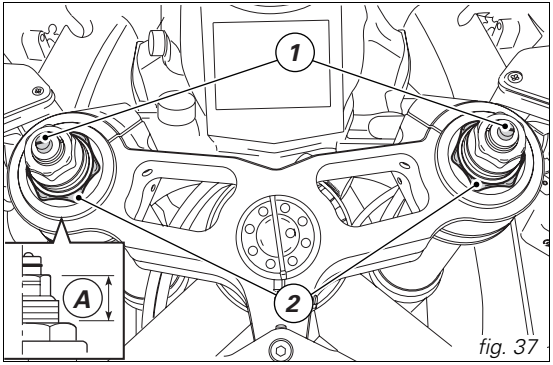


fig. 37

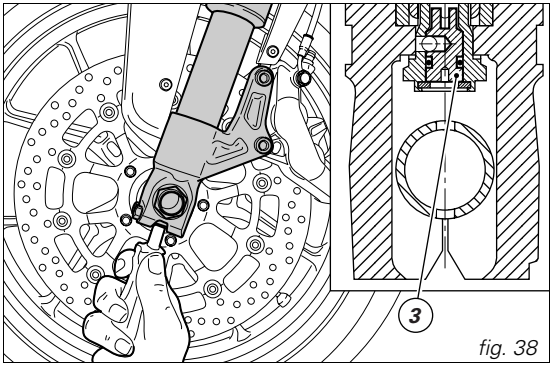


fig. 38

F

Les réglages D'USINE (749/749S) sont les suivants :
compression : 7 crans ;
détente : 10 crans.
Précontrainte du ressort (A, fig. 37) : 20 mm.

Plage de réglage (749/749S) :
compression : 16 crans
détente : 14 crans
Précontrainte du ressort (A, fig. 37) : 10 ÷ 25 mm

La fourche du modèle 749 Dark a un réglage hydraulique indépendant :
tube de fourche droit en compression
tube de fourche gauche en détente

Les réglages D'USINE (749 Dark) sont les suivants :
compression : 7 crans (tube de fourche droit) ;
détente : 10 crans (tube de fourche gauche).
Précontrainte du ressort (A, fig. 37) : 20mm.

Plage de réglage (749 Dark) :
compression : 16 crans (tube de fourche droit) ;
détente : 14 crans (tube de fourche gauche).
Précontrainte du ressort (A, fig. 37) :
10-25 mm

Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tube de fourche, tourne la vis de réglage à tête hexagonale (2, fig. 37) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

Important
Régler de manière identique les vis de réglage des deux tubes de fourche.

Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière pour 749/749Dark/749S *(fig. 39)*
L'amortisseur arrière est doté d'éléments de réglage extérieurs permettant d'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.
Tourner les vis de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la dureté ou dans le sens inverse pour la réduire.
Les deux bagues (3), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur.
Pour modifier la précontrainte du ressort, tourner la bague supérieure de blocage. ***En serrant*** *ou* ***desserrant*** *la bague crénelée inférieure,* ***on augmente*** *ou* ***on diminue*** *la précontrainte. Après avoir ajusté la précontrainte, serrer la bague supérieure de blocage.*

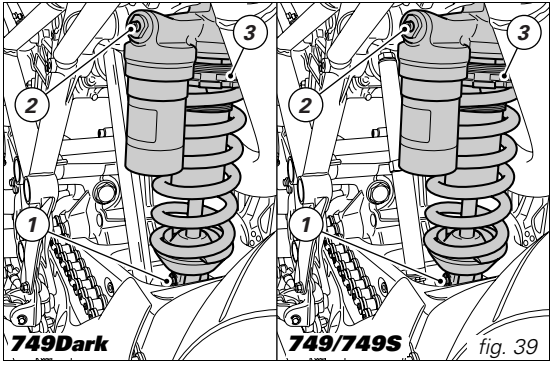


fig. 39

Attention
Pour tourner la bague de réglage de la précontrainte, utiliser une clé à ergot. Intervenir avec précautions pour ne pas risquer de se blesser en se cognant violemment la main au cas ou la clé à ergot riperait.

Amortisseur 749/749 Dark

Réglage D'USINE :
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :
la vis de réglage (1) : 17 crans
la vis de réglage (2) : 1,5 tour
la précontrainte du ressort : 10 mm

Amortisseur 749S Monoplace

Réglage D'USINE :
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :
la vis de réglage (1) : 1 tour
la vis de réglage (2) : 1 tour
la précontrainte du ressort : 11,5 mm

Amortisseur 749S Biplace

Réglage D'USINE :
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :
la vis de réglage (1) : 1,5 tour
la vis de réglage (2) : 1 tour
la précontrainte du ressort : 15 mm

Attention

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

Lorsque l'on roule en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière pour améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol.
L'augmentation de la précontrainte peut nécessiter le réglage du frein hydraulique en détente.

Variation de l'assiette de la moto (749/749S)

(fig. 40-fig. 41-fig. 42)
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. 40) de référence avant de modifier l'assiette réglée en usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de son type de conduite, en variant la position de l'amortisseur.
Pour modifier l'entraxe des rotules (1), desserrer les contre-écrous (3).

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

Intervenir sur la prise de clé (4) du tirant (2) avec une clé à fourche.
Après le réglage, serrer les écrous (3) au couple de 25 Nm.

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

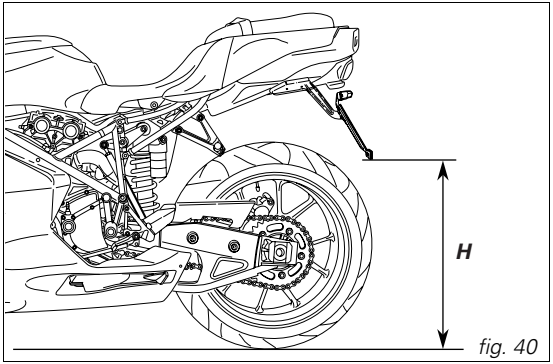


fig. 40

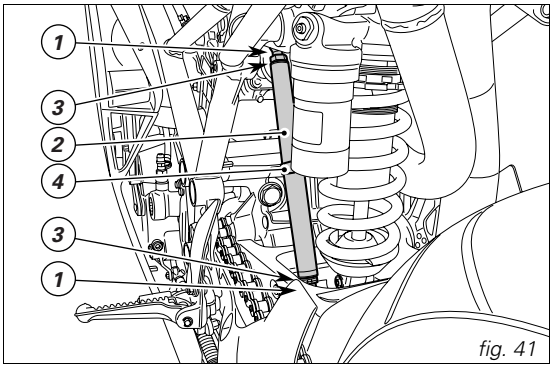


fig. 41

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).

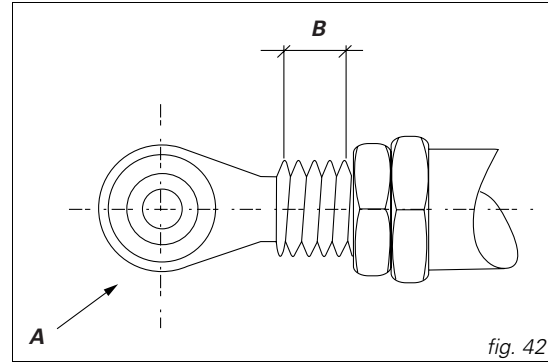


fig. 42

RÈGLES D'UTILISATION

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum *(fig. 43)*
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÷6000 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. Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

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

F

De 1000 à 2500 km

Il est possible de commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser :
7000 min^{-1}.

Important

Pendant la période de rodage, respecter 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, et réduisant les besoins de révisions ou de mises au point.

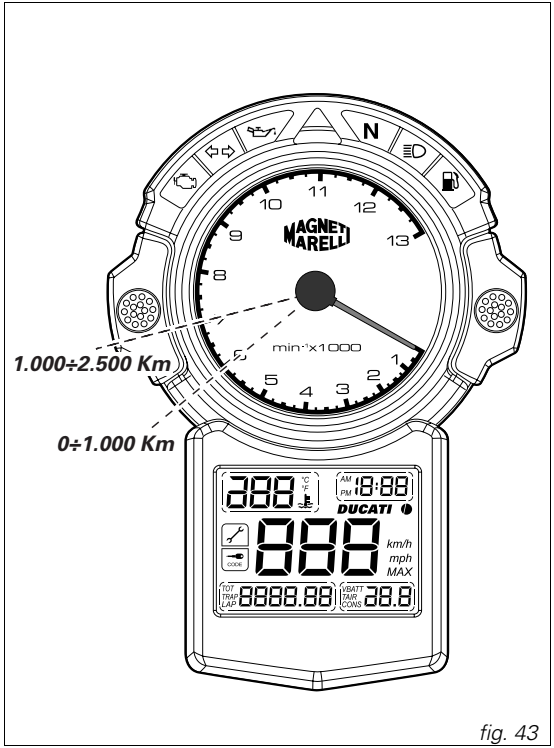


fig. 43

Contrôles avant la mise en route

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Avant de prendre la route, contrôler :
Carburant dans le réservoir
Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, faire le plein (page 55).
Niveau d'huile moteur
Contrôler le niveau d'huile dans le carter à travers le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 80).
Liquide de freins et embrayage
Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants (page 62).
Liquide de refroidissement
Contrôler le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Si nécessaire, faire l'appoint (page 60).
Condition des pneus
Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 78).
Fonctionnement des commandes
Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.
Feux et indicateurs
Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 71).
Serrures à clé
Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir (page 35) et de la selle (version Biplace) (page 37).
Béquille
Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 39).

Attention
En cas d'anomalies, renoncer au départ et faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé DUCATI.

F

Démarrage du moteur

Remarque
Pour démarrer le moteur déjà chaud, suivre la procédure décrite au point « Température ambiante élevée ».

Attention
Avant de démarrer le moteur, bien se familiariser avec les commandes utilisée pendant la conduite (page 10).

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :
*1) Tourner la clé de contact sur la position **ON** (fig. 44.1 - fig. 44.2). Vérifier que le témoin vert **N** et le témoin rouge sur le tableau de bord sont allumés.*

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

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

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

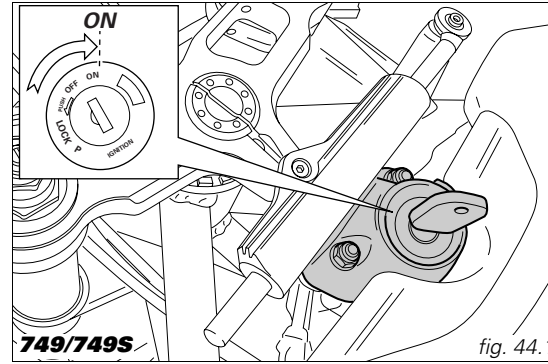


fig. 44.1

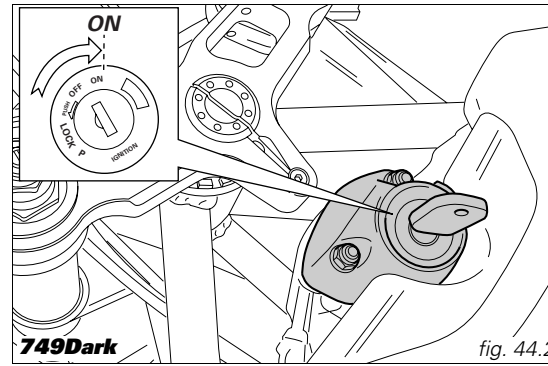


fig. 44.2

2) Déplacer le levier de starter (1) sur la position (B, fig. 45).
3) S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, fig. 46) se trouve sur la position ○ (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (3, fig. 46). 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. Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre au moins 2 secondes avant de ré-appuyer sur le bouton de démarrage (3).
Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

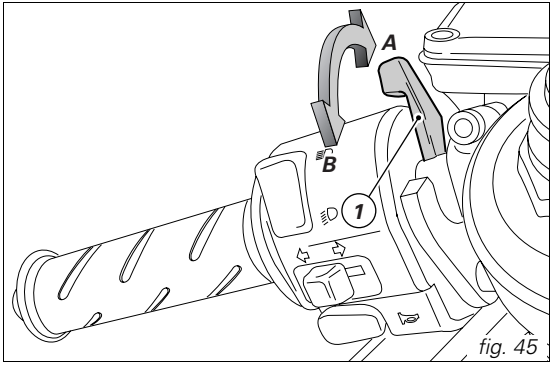


fig. 45

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

4) Déplacer progressivement le levier de starter (1) en position verticale (A, fig. 45).

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

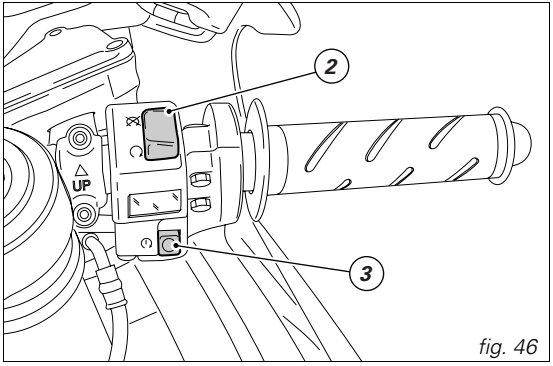


fig. 46

Température ambiante élevée *(supérieure à 35 °C/95 °F) : Procéder comme décrit pour « Température ambiante normale », sans utiliser la commande de starter (1, fig. 45).*

Température ambiante froide *(inférieure à 10 °C/50 °F) : Procéder comme décrit pour « Température ambiante normale », mais en faisant chauffer le moteur pendant 5 minutes.*

Démarrage et marche du motocycle

1) Débrayer avec le levier de commande.
2) Avec la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesses de manière à engager le premier rapport.
3) Accélérer en ouvrant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à se déplacer.
4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
5) Pour engager le second rapport de vitesse, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesses et relâcher le levier d'embrayage.
Pour rétrograder : relâcher l'accélérateur, débrayer, accélérer un instant le moteur, pour synchroniser les engrenages, rétrograder et relâcher ensuite le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.

Important
Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur cale brusquement.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage.
Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto.
Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser 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, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner 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 de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la 1ère puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en amenant la clé de contact sur la position ***OFF*** *(page 24).*

F

Stationnement

*Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 39). Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position **LOCK** pour éviter les vols.*
*Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller 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 sur la position **P**.*

Important

*La clé de contact ne doit pas rester trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser 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. Faire attention à ne pas toucher le système l'échappement avec une partie quelconque du corps et à ne pas garer le véhicule à proximité de produits inflammables (y compris du bois, des feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.), est très dangereuse ; ils pourraient compromettre le fonctionnement de la moto et la sécurité du pilote et du passager.

Ravitaillement en carburant *(fig. 47)*
Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit se situer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.

Attention
Utiliser du carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau « Ravitaillements », page 85).
Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

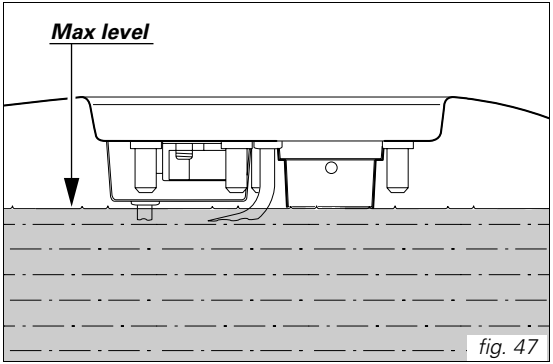


fig. 47

F

Accessoires fournis *(fig. 48 et fig. 49)*
À l'intérieur du semi-carénage se trouve une trousse contenant :
un manuel d'utilisation et d'entretien ;
un câble porte-casque (749S version monoplace) ;
un jeu d'outils comprenant :
- *une clé à bougies ; à l'autre extrémité une clé à deux diamètres (Ø int. 10 + Ø ext. 14) ;*
- *broche pour clé à bougie ;*
- *tournevis double ;*
- *clé Allen pour carénages (749S version monoplace) ;*
- *tournevis pour le réglage de l'amortisseur arrière.*

Dans la version Biplace, le câble porte-casque se trouve sous la selle passager.

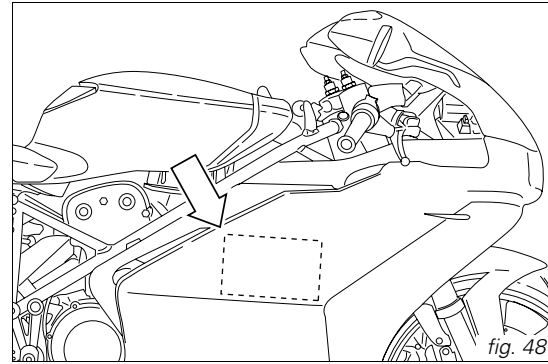


fig. 48

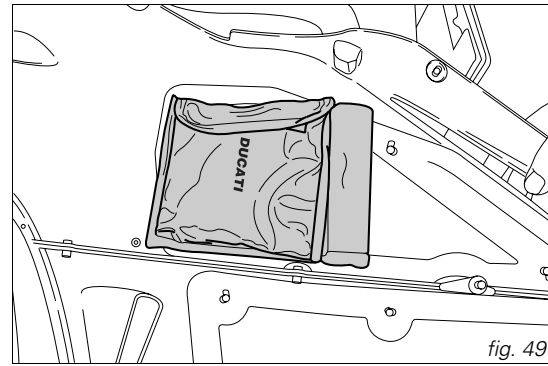


fig. 49

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, toujours remettre les rondelles en nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.

Flancs de carénage biplace (749/749S/749Dark)

Déposer les carénages à l'aide de la clé Allen qui se trouve sous la selle, en dévissant :
les deux vis (1) de fixation aux pattes de support des carénages ;
les deux vis (2) de fixation à la bulle ;
les quatre raccords rapides (3) de fixation au cadre ;
les deux vis (4) de fixation du flanc droit au flanc gauche, situées sous les carénages.

Flancs de carénage monoplace (749S)

Desserrer les quatre raccords rapides avec la bague (3) de fixation au cadre.
Accéder à la trousse à outils par le côté droit de la moto, puis sortir la clé Allen pour carénage et commencer le démontage en dévissant :
les deux vis (1) de fixation aux pattes de support des carénages ;
les deux vis (2) de fixation à la bulle ;
les deux vis (4) de fixation du flanc droit au flanc gauche, situées sous les carénages.

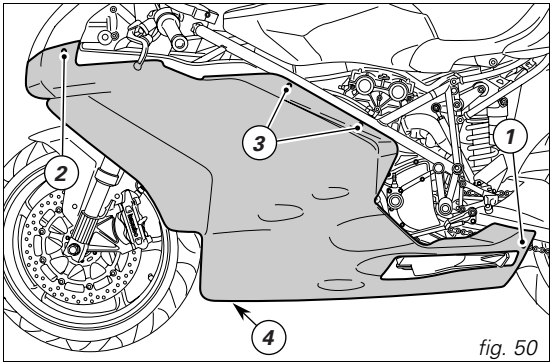


fig. 50

Remarque
Lors de la repose des carénages, veiller à bien introduire le pion de centrage avant (5) dans son logement, au niveau de la bulle.

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

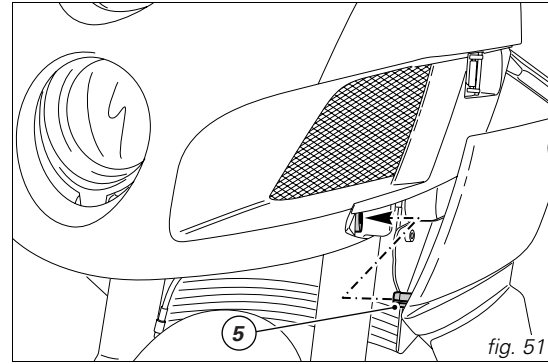


fig. 51

Rétroviseurs
Desserrer les vis (6) de fixation du rétroviseur.
Dégager les goupilles de fixation (7) de leurs clips de retenue, fixés au support de la bulle (8). Retirer le joint de protection (9) et débrancher les connecteurs (10) de l'indicateur de direction.
Répéter 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).

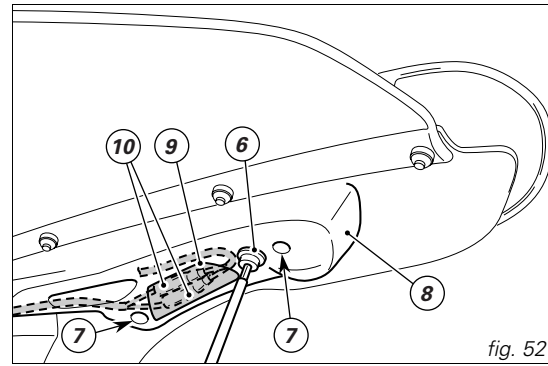


fig. 52

Bulle

Remarque

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

Déposer le tableau de bord (1) en le dégageant des tampons caoutchouc (2).
Débrancher les connexions de l'ampoule du feu de position.
Desserrer les deux vis (3) de fixation latérale de la bulle au support de phare.

Remarque

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

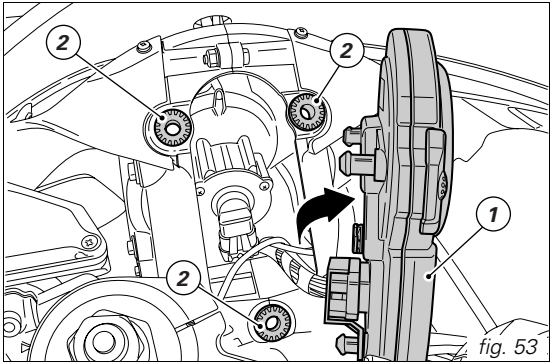


fig. 53

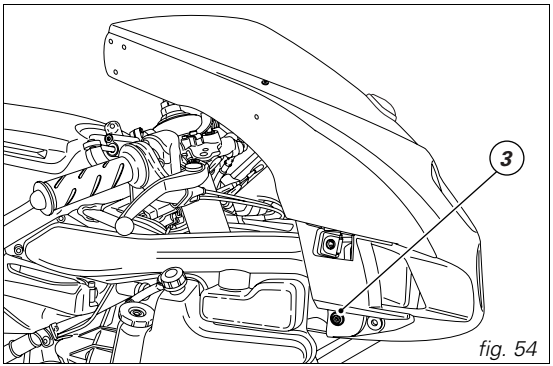


fig. 54

F

Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement *(fig. 55)*
Contrôler 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 une vue optimale du niveau du liquide de refroidissement, regarder de réservoir depuis la partie inférieure gauche de la moto, entre la roue avant et le flanc de carénage droit.

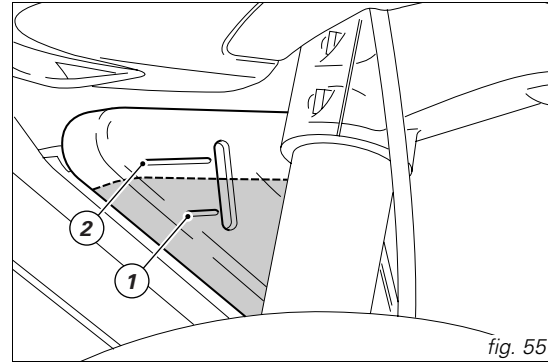


fig. 55

Déposer le flanc de carénage droit (page 57).
*Dévisser le bouchon de remplissage (3, fig. 56) et ajouter un mélange d'eau et de liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40% du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.*

Revisser le bouchon (3) et remonter 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 : 2,6 dm^3 (litres).

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

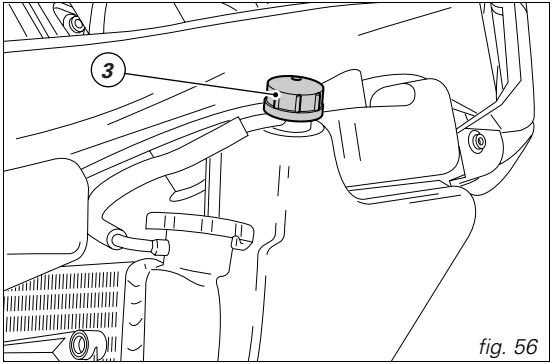


fig. 56

F

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. 57) (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, contacter 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 circuit. S'adresser 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 jamais dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

Système de freinage

Si le jeu au levier ou à la pédale de frein est excessif bien que les plaquettes de frein ne soient pas usées, demander à un Concessionnaire ou Atelier Agréé de vérifier et purger le système.

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

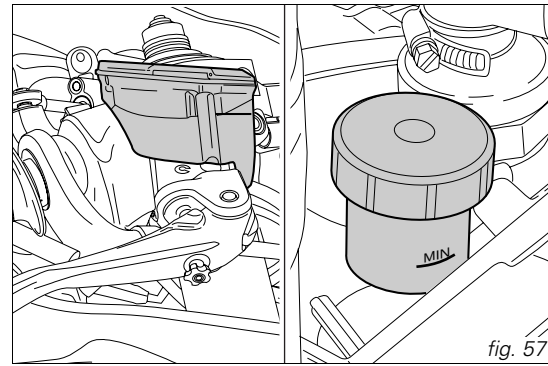


fig. 57

Contrôler l'usure des plaquettes de frein *(fig. 58)*
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.

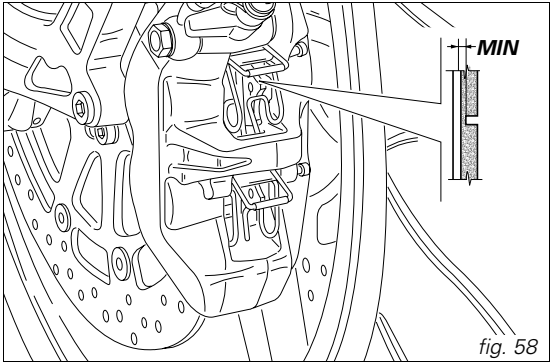


fig. 58

F

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement l'état 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. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulissent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Pour éviter ces inconvénients avec le câble des gaz, il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 71) puis de graisser l'extrémité du câble et la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Attention

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

Reposer le couvercle et serrer 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.

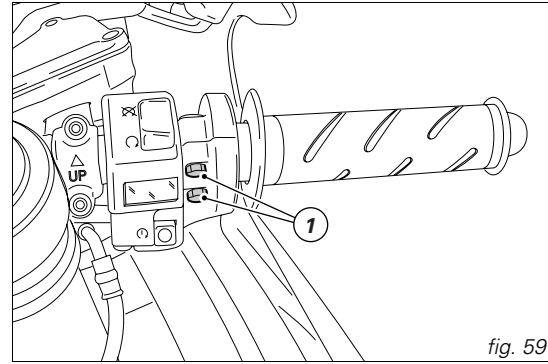


fig. 59

Réglage du câble des gaz

Dans toutes les positions, la poignée des gaz doit avoir une course à vide, mesurée sur la périphérie du bord de la poignée, de 1,5÷2,0 mm. Si besoin est, corriger à l'aide de dispositifs de réglage (1 et 2, fig. 61) situés sur la colonne de direction du côté gauche de la moto.
Le dispositif (1) permet de régler l'ouverture de l'accélérateur et le dispositif (2) permet de régler 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 le diminuer. Une fois les réglages terminés, serrer les contre-écrous et remettre les capuchons sur les vis de réglage.

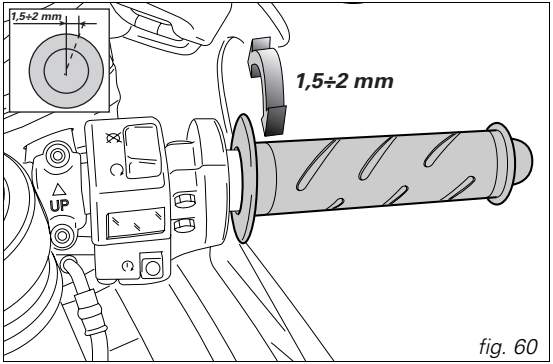


fig. 60

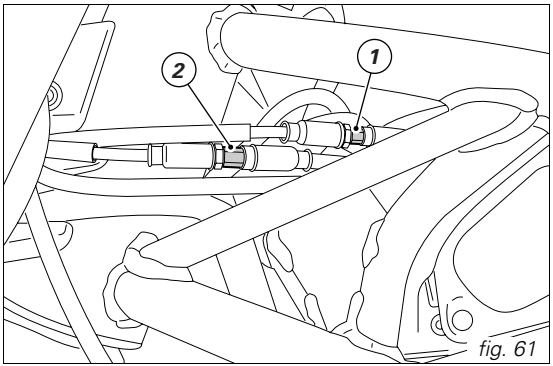


fig. 61

F

Charge de la batterie *(fig. 62)*
Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer de la moto.
Déposer le flanc de carénage gauche (page 57), dévisser la vis (1) et déposer la patte de fixation supérieure.
*Débrancher, dans cet ordre, la borne négative (**-**) noire puis la borne positive (**+**) rouge.*

Attention
La batterie dégage des gaz explosifs : veiller à ne jamais l'approcher de sources de chaleur.

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.
*Brancher les conducteurs du chargeur de batterie de la façon suivante : le rouge à la borne positive (**+**) et le noir à la borne négative (**-**).*

Important
Brancher la batterie au chargeur avant de mettre le chargeur en fonction : la production d'étincelles au niveau des bornes de la batterie pourrait enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.
Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.

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

Attention
Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

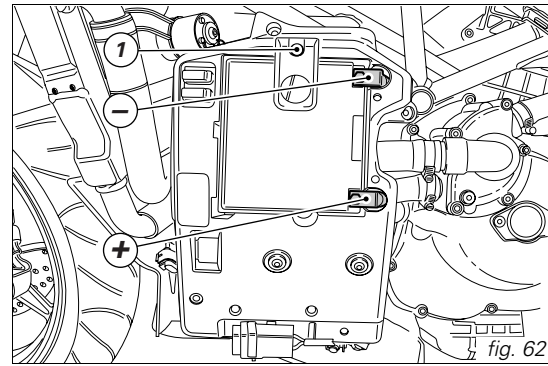


fig. 62

Modification de l'inclinaison de la colonne de direction (749/749S)

Avant de modifier l'angle de chasse, déposer 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.
Desserrer la vis de fixation (4) du té supérieur.
Modifier 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).
Desserrer complètement la vis (8) et, à l'aide d'une clé à ergot, tourner de 180° l'extrémité de l'excentrique (9).
Une flèche en haut de l'excentrique permet d'aligner le trou sur l'excentrique avec le trou débouchant sur la colonne.
Resserrer la vis (8) à fond. Graisser le filet des vis (5) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et les serrer au couple de 22 Nm. Reposer la rondelle (7) et le circlip (6).

Remarque
Ne pas braquer le guidon à fond pendant cette opération.

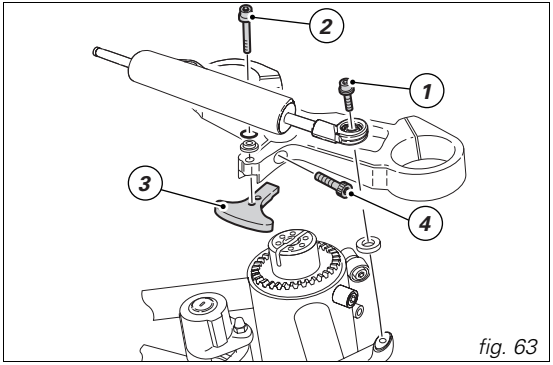


fig. 63

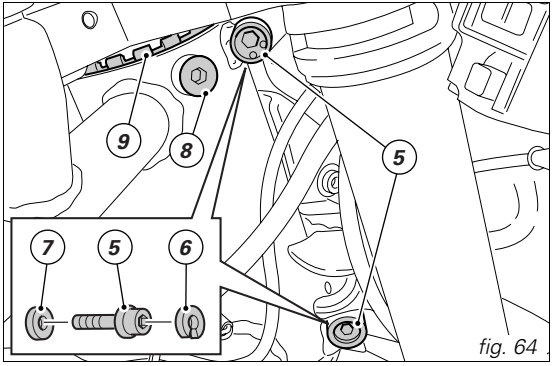


fig. 64

F

Pour incliner la colonne de direction à 23° 30', mettre le trou le plus avancé du martelet antivol de direction (3) en face du trou correspondant de fixation sur le té supérieur. Enduire la vis (2) d'un frein-filet à résistance moyenne et l'utiliser pour fixer l'amortisseur de direction en veillant à insérer également le martelet (3).
Tourner de 180° sur elle-même l'articulation (A) de la tige amortisseur. Fixer l'articulation avec la vis (1) précédemment déposée en l'enduisant de frein-filet à résistance moyenne.
Graisser la vis (4) précédemment desserrée et la serrer au couple de 23 Nm avec une tolérance de Nm ± 5%.

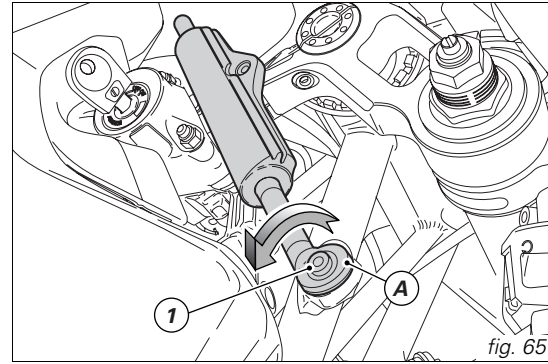


fig. 65

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission *(fig. 66)*

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

Moto sur la béquille latérale, exercer une pression du doigt sur la chaîne, relâcher la chaîne et mesurer la distance finale de la surface du patin de chaîne et du centre de l'axe sous-jacent. La valeur doit être comprise entre 32 ÷ 37 mm.

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

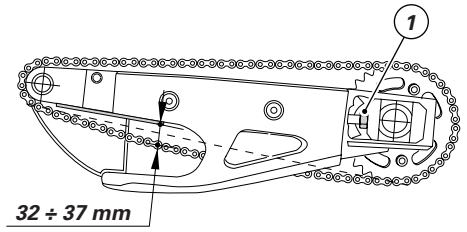


fig. 66

Important

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

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est à joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage.
Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.
Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser 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 de remplacer une ampoule grillée, assurez-vous la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique » page 92. Vérifier toujours le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées. La figure 67 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 cette description.

Projecteur

Pour accéder à l'ampoule supérieure, dégager le tableau de bord (2) (voir page 59) des tampons caoutchouc.
Tourner la douille (3) du corps de lampe supérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour extraire l'ampoule grillée. La remplacer par une ampoule neuve identique.
Bloquer la nouvelle ampoule en tournant la douille (3) dans le sens des aiguilles d'une montre.
Pour accéder à l'ampoule inférieure, déposer la bulle comme décrit dans le paragraphe « Dépose de l'habillage » (page 57) et le couvercle inférieur (4) du support de phare en dévissant les vis (5). Remplacer en procédant comme décrit pour l'ampoule supérieure.

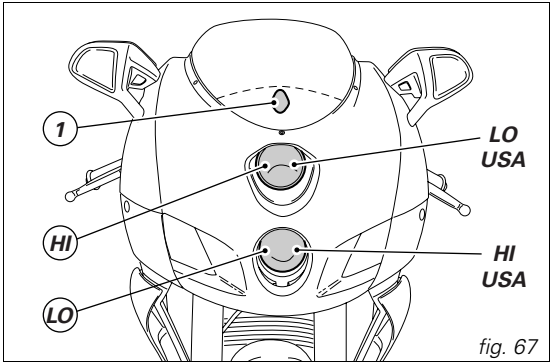


fig. 67

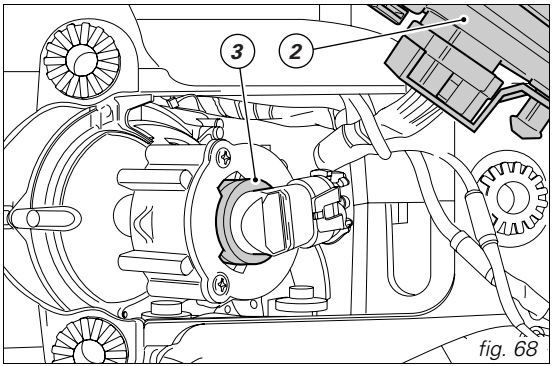


fig. 68

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

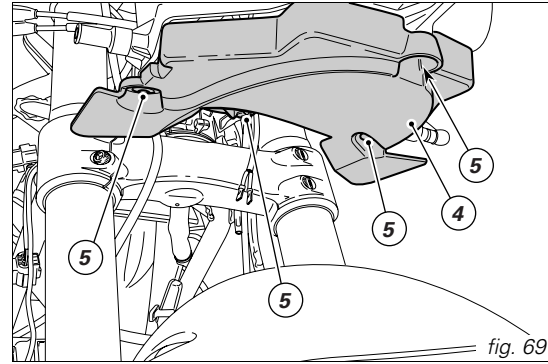


fig. 69

Remplacement de l'ampoule de feu de position

Pour accéder à l'ampoule du feu de position (1), dégager le tableau de bord (voir page 59 des tampons caoutchouc correspondants et introduire une main dans le support de phare.
Sortir la douille de son logement et remplacer l'ampoule.
Après le remplacement de l'ampoule grillée, rebrancher le tableau de bord au faisceau électrique et l'introduire dans les trois caoutchoucs.

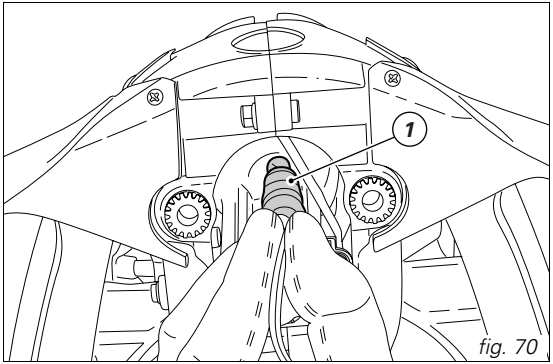


fig. 70

Clignotants avant *(fig. 71)*

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. Remonter la coupelle dans l'emplacement correspondant du support du clignotant, en faisant correspondre les crans.
Serrer les vis (1).

Clignotants arrière *(fig. 72)*
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.

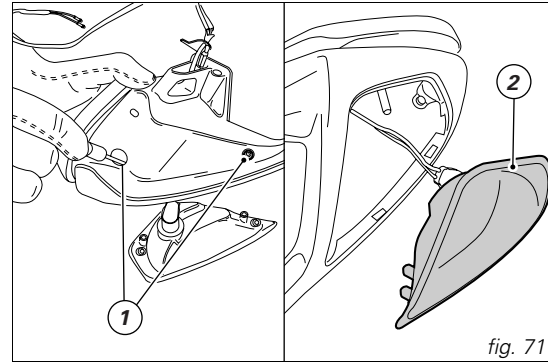


fig. 71

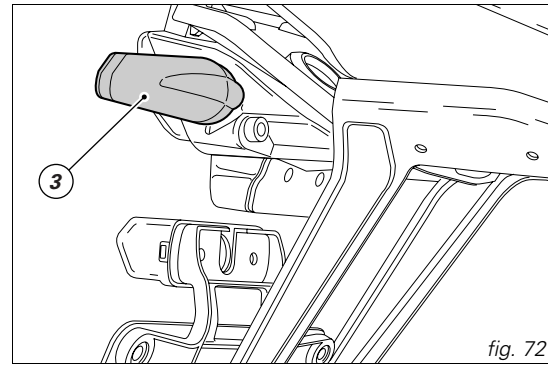


fig. 72

Feu de stop *(fig. 73)*
Pour remplacer les ampoules du feu de stop et de position arrière, il faut dévisser les deux vis (1) de fixation du couvercle (2). À 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.

Éclairage de la plaque d'immatriculation *(fig. 74)*
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.

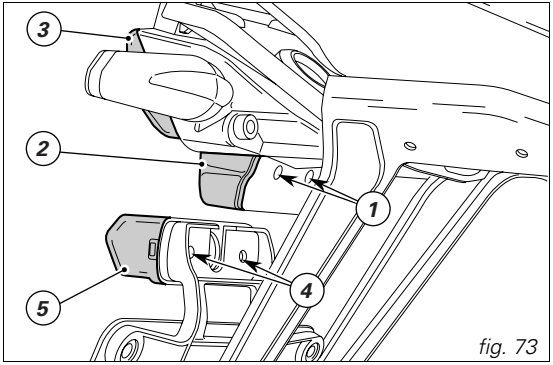


fig. 73

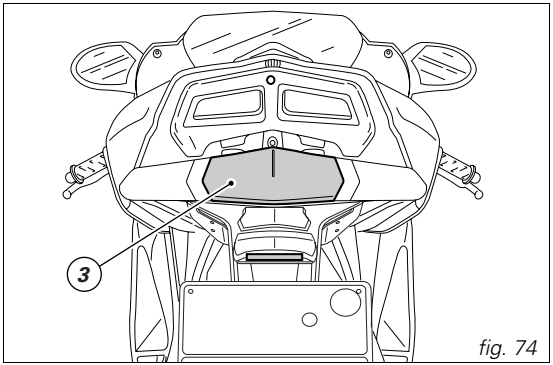


fig. 74

F

Orientation du projecteur *(fig. 75)*
Pour contrôler si le projecteur est bien orienté, mettre 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 Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du projecteur et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto. Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre. Allumer le feu de croisement :
la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Remarque
La procédure décrite est celle établie par la « Réglementation Italienne » concernant la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

La correction de l'orientation verticale du phare peut se faire en intervenant sur les molettes de réglage (1, fig. 76), 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, déposer la bulle comme indiqué page 59.

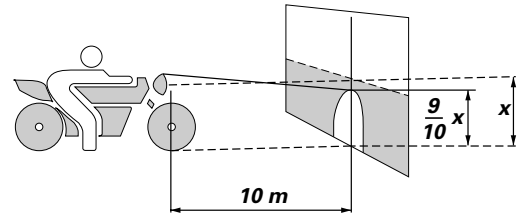


fig. 75

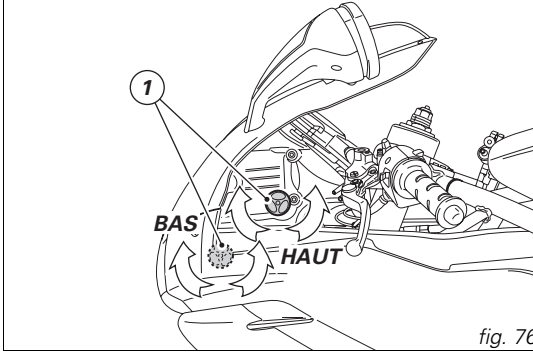


fig. 76

Réglage des rétroviseurs *(fig. 77)*
Régler manuellement le rétroviseur en appuyant sur le point (A).

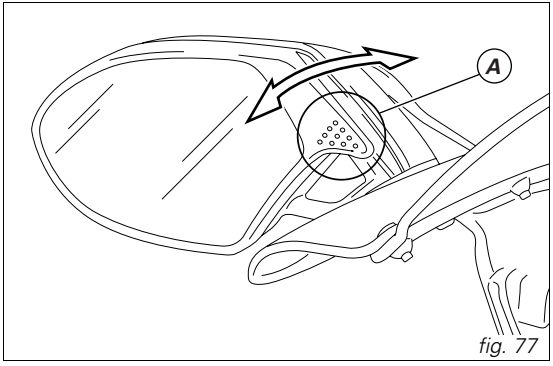


fig. 77

F

F

Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression du pneu avant :
2,1 bar - 2,3 Kg/cm^2
Pression du pneu arrière :
2,2 bar - 2,4 Kg/cm^2
La pression des pneus peut varier selon la température extérieure et l'altitude ; elle devrait donc être contrôlée et adaptée à chaque voyage en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée « à froid ».
Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar avant de rouler 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, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuitess.

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.
En cas de remplacer, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.
Veiller à bien visser les capuchons des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

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

Important

Ne pas retirer et ne pas déplacer les masses d'équilibrage des roues.

Remarque

Pour le remplacement des pneus, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé qui peut garantir un démontage et remontage approprié des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 78) 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

Contrôler périodiquement les 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. Les remplacer s'ils sont très abîmés. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

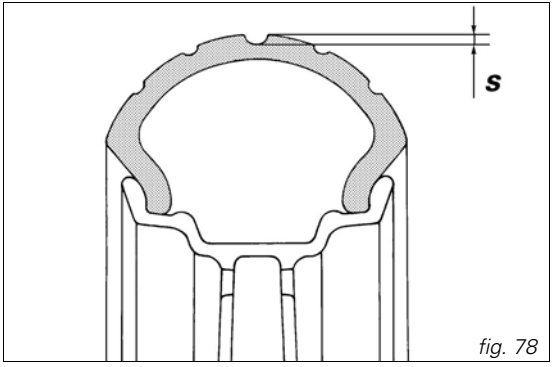


fig. 78

F

Contrôle du niveau d'huile moteur *(fig. 79)*
Le niveau d'huile moteur est visible à travers le regard transparent (1) sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. Si le niveau est bas, faire l'appoint avec de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirer le bouchon de remplissage (2) et rétablir le niveau. Remettre le bouchon.

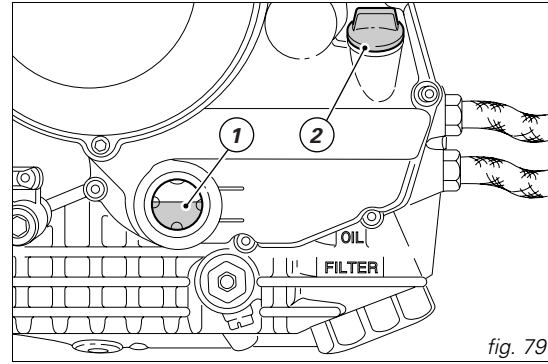
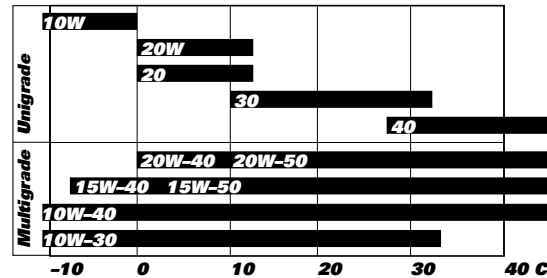


fig. 79

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique figurant dans le Carnet de Garantie, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités spécifiées dans le tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation de la moto est comprise dans la plage indiquée.



Nettoyage et remplacement des bougies *(fig. 80.1 - fig. 80.2)*
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.

Remarque
La moto peut être équipée de bougies avec électrode de masse (1, fig. 80.1) ou de bougies sans électrodes de masse (2, fig. 80.2).
Si elle est équipée de bougies avec électrode de masse, il faudracontrôler l'usure de l'électrode centrale ainsi que l'écartement des électrodes, qui doit être compris entre : 0,6 et 0,7 mm.

Important
Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut être la cause de démarrages difficiles ou de problèmes de fonctionnement au ralenti.

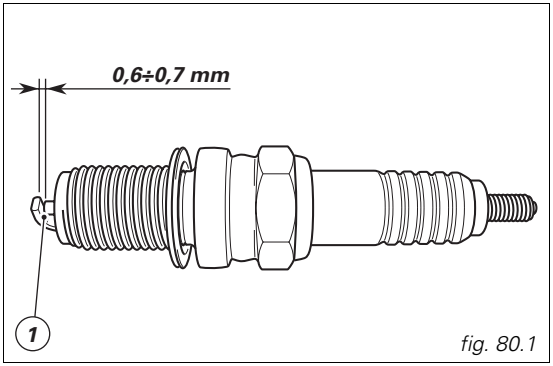


fig. 80.1

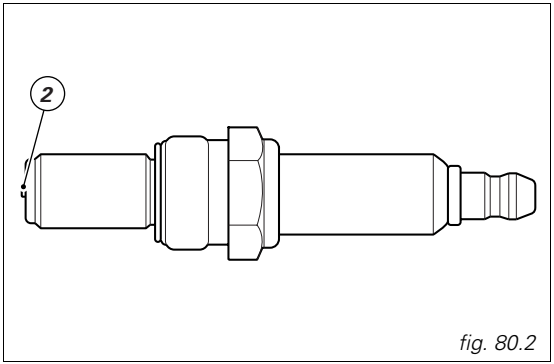


fig. 80.2

F

Nettoyage général

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

Important

Ne pas laver la moto aussitôt après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto. L'utilisation de nettoyeurs haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, circuits électriques, joints spi de la fourche, prises d'air et silencieux en compromettant gravement la sécurité et la stabilité de la moto.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, les nettoyer à l'aide d'un produit dégraissant en évitant qu'il n'entre en contact avec les organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer la moto à l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau de chamois.

Attention

Parfois, les freins ne répondent pas après le lavage de la moto. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, pour ne pas compromettre l'efficacité de freinage. Nettoyer 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 ;
vider le réservoir de carburant ;
verser une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et faire tourner à la main le moteur de quelques tours pour répartir une couche de protection sur les parois internes ;
utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;
débrancher et déposer la batterie.
Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger ou remplacer la batterie.
Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas 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.
Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations des différents pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions *(mm) (fig. 81)*

Poids
À sec, en ordre de marche sans carburant :
200 kg (749 Dark Biplace)
199 kg (749 Biplace)
197 kg (749S Monoplace)
201 kg (749S Biplace)
À pleine charge :
390 kg.

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.

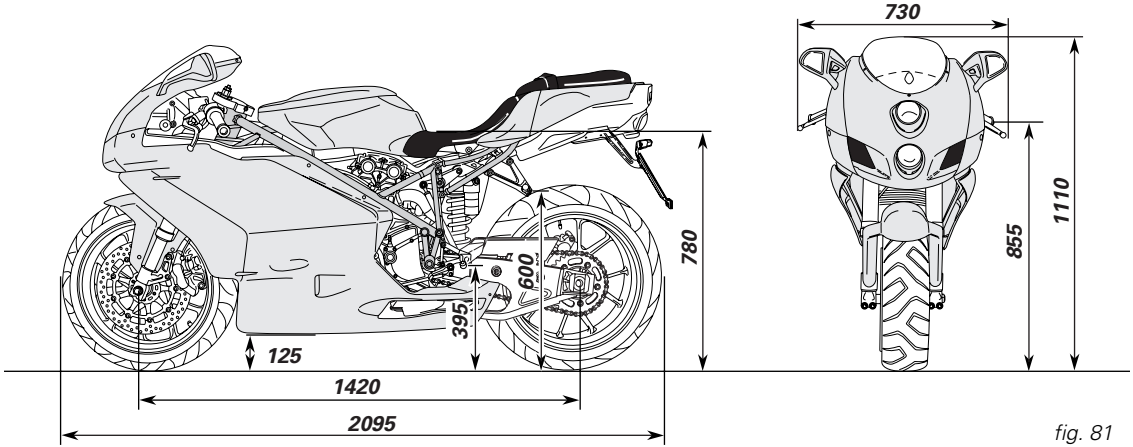


fig. 81

Ravitaillements	Type	dm^3 (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	15,5
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	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7,5 ou Donax TA	511 cc (par tube) 749/749S 486 cc (par tube) 749 Dark hauteur du niveau d'huile
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40% + eau	2,6

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

F

Moteur

Bicylindre à quatre temps en « L » longitudinal de 90°.
Alésage mm :
90 (749/749S/749Dark)
Course mm :
58,8 (749/749S/749Dark)
Cylindrée totale, cm^3 :
748 (749/749S/749Dark)
Taux de compression :
11,7±0,5:1 (749/749Dark) ;
12,3±0,5:1(749S).
Puissance maxi. à l'arbre (95/1/CE), kW/ch :
76/103 à 10.000 min^{-1} (749/749Dark) ;
81/110 à 10.500 min^{-1} (749S)
Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :
77 Nm à 8.500 min^{-1} (749/749Dark) ;
78 Nm à 8.500 min^{-1} (749S) ;
Régime maximum, min^{-1} :
11.200

Important
Ne jamais dépasser le régime maximum quelles que soient les 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. 82)*

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

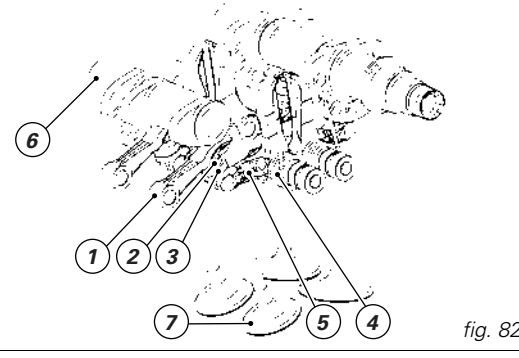


fig. 82

Performances

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

Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tous les dommages du moteur et sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque et type (749/749Dark) :
CHAMPION RG4HC
CHAMPION 8654
NGK CR9 EVX
Marque et type (749S) :
CHAMPION RG59V
CHAMPION 8654
NGK CR9 EVX

Alimentation

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

F

Freins

Avant

À double disque perforé semi-flottant.
Piste de freinage :
acier.
Cloche :
aluminium
Diamètre du disque :
320 mm.
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage :
79 cm^2.
Marque des étriers de frein :
BREMBO
Type :
34-4 pistons.
Garniture :
TOSHIBA TT 2172
Type de maître cylindre :
PR18.

Arrière

À disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque :
240 mm.
Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.
Surface de freinage :
32 cm^2.
Marque :
BREMBO
Type :
34 -2 pistons
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, laver abondamment à l'eau courante.

Transmission (749/749S/749Dark)

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 : 32/59 pour 749/749Dark/749S.
Boîte de vitesses à 6 rapports en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.
Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :
14/39 pour 749/749Dark ;
14/38 pour 749S.
Rapports totaux pour 749/749Dark/749S :
1ère 15/37
2ème 17/30
3ème 20/28
4ème 22/26
5ème 23/24
6ème 24/23

Transmission secondaire (entre boîte de vitesses et roue arrière) par chaîne pour 749/749Dark/749S :
Marque :
DID
Type :
525 HV
Dimensions :
5/8"x5/16"
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. Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Cadre
Treillis en tubes d'acier à haute résistance.
Angle de braquage (par côté) :
28° 30'

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 (uniquement pour le modèle 749S), la géométrie du motocycle peut être modifiée selon les caractéristiques du circuit de la façon suivante :
Angle de chasse :
23° 30'
Chasse :
91 mm

Roues (749/749S/749Dark)
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.

Pneumatiques (749/749S)

Avant
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière
Radial, type « tubeless ».
Dimensions :
180/55-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.
Diamètre des tubes porteurs :
43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes de fourche :
125 mm.

Arrière

À commande progressive obtenue par interposition d'un balancier entre le cadre et l'articulation supérieure de l'amortisseur.
L'amortisseur, réglable en détente, compression et précontrainte 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 :
71 mm.
Débattement roue
128 mm.

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 2.
Version U.S.A.: sans catalyseur.

Coloris disponibles

749 BIP / 749S MONO BIP

jaune Ducati réf. 473.201 (PPG) ;
cadre et jantes couleur métal (seulement pour 749 BIP, 749S MONO USA et 749S BIP).

Rouge anniversary Ducati réf. F_473.101 (PPG) ;
cadre rouge et jantes noires.

749 Dark BIP

Noir Dark réf. 291.501 (PPG) ;
cadre et jantes métallisés.

F

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :
projecteur avant double optique *superposée halogène*
ampoule feu de croisement *type :* ***HB3 (12V-60W)****.*
ampoule feu de route *type :* ***HB3 (12V-60W)***
feu de position *:*
ampoule type : ***W5W (12V-5W)****.*
Commandes électriques *sur les demi-guidons :*
clignotants arrière :
ampoule type : ***R10W (12V-10W)****.*
clignotants avant :
ampoule type : ***RW16W (12V-16W)****.*
Avertisseur *sonore.*
Contacteurs *feux de stop.*
Batterie, 12V-10 Ah.
Alternateur 12V-480W.
Régulateur électronique*, protégé par un fusible de* ***40A*** *placé à côté de la batterie.*
Démarreur, 12V-0,7 kW*.*
Feu arrière et signalisation d'arrêt *:*
ampoule type : ***P21/5W (12V-5/21W)****.*
Eclairage feu de plaque *:*
ampoule type : ***W5W (12-5W).***

Remarque

Pour le remplacement des ampoules, se reporter au paragraphe « Remplacement des ampoules des feux » page 71).

Fusibles

La boîte à fusibles principale (1, fig. 83) 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. 84) situés à côté de la batterie.
Le fusible (3) protège le régulateur électronique. Pour avoir accès aux fusibles, déposer le capuchon de protection.

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 85).

Important

Pour éviter les court-circuits, remplacer le fusible après avoir amené la clé de contact sur la position ***OFF****.*

Attention

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

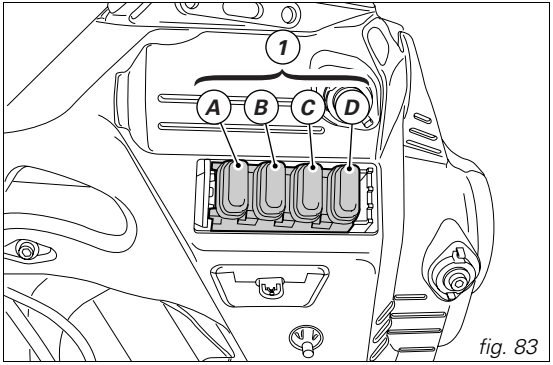


fig. 83

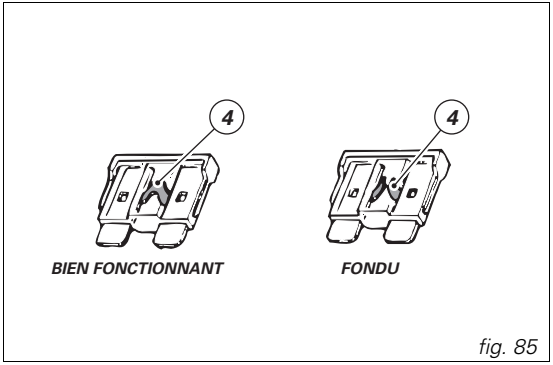


fig. 85

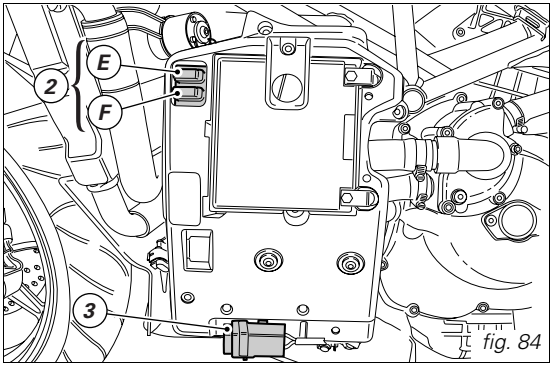


fig. 84

F

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
30) Avertisseur sonore
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) Projecteur
46) Feu de position avant
47) Clignotant avant droit

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 boîtier à fusibles *(fig. 83 et fig. 84)*

Pos.	*Utilisateurs*	*Val.*
1A	*Feux de route et de croisement*	*15 A*
1B	*Avertisseur sonore, feu de stop, télérupteur de démarrage, clignotant*	*20 A*
1C	*Key on*	*7,5 A*
1D	*Alimentation tableau de bord*	*3 A*
2E	*Centrale 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

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

Onderhouds- en gebruiksaanwijzingen

NL

DUCATI SUPERBIKE

749S/749/749DARK

NL

Welkom bij 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.

INHOUD

NL

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 20
Sleutels 20
Codekaart 21
Gashendelprocedure om het antidiefstalsysteem uit te schakelen 22
De sleutels laten bijmaken 23
Startschakelaar en stuurvergrendeling 24
Linker stuurschakelaar 25
De koppelingshendel 26
Chokehendel 27
Rechter stuurschakelaar 28
Draaibare gasknop 28
Hendel van voorrem 29
Pedaal voor achterrem 30
Versnellingspedaal 30
De stand van het koppelingspedaal en het achterrempedaal (749S) 31
De stand van het versnellingspedaal afstellen 32
De stand van het achterrempedaal afstellen 33

Belangrijkste elementen en mechanismen 34
Plaats op de motorfiets 34
Dop brandstoftank 35
Afstellen zadel – brandstoftank 749S (Eénzitter) 36
Slot zadel en helmhouder (Tweezitter) 37
Zijstandaard 39
Stuurschokdemper (749/749S) 40
Regelknoppen op de voorvork 41
Regelknoppen achterste schokdemper voor 749/749Dark/749S 43
Wijzigen ligging motorfiets (749/749S) 45

Gebruiksvoorschriften 47
Voorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode van de motorfiets 47
Controles vóór het starten 49
Starten van de motor 50
De motorfiets starten en ermee rijden 52
Afremmen 53
De motorfiets stilzetten 53
Parkeren 54
Brandstof tanken 55
Meegeleverde accessoires 56

Belangrijkste Gebruiks- en Onderhoudswerkzaamheden 57
Delen van het frame demonteren 57
Koelvloeistofpeil controleren en zonodig bijvullen 60
Het peil van rem- en koppelingvloeistof controleren 62
Slijtage van remblokjes controleren 63
De scharnierpunten smeren 64
De spanning van de gaskabel afstellen 65
Opladen van de accu 66
Helling van de stuurstang wijzigen (749/749S) 67
De spanning van de drijfketting controleren 69
De drijfketting smeren 70
De lampjes van groot licht en dimlicht vervangen 71
De lampjes van het parkeerlicht vervangen 73
Richtingaanwijzers voorkant 74
Richtingaanwijzers achter 74
Stoplicht 75
Verlichting kentekenplaat 75
Afstellen van koplamp 76
Afstellen van achteruitkijkspiegeltjes 77
Tubeless banden 78
Controle motoroliepeil 80
Reinigen en vervangen van bougies 81
Algemene reiniging 82
Lange tijd buiten gebruik 83
Belangrijke waarschuwingen 83

Technische gegevens 84
Afmetingen (mm) 84
Gewicht 84
Motor 86
Distributie 86
Prestaties 87
Bougies 87
Remmen 88
Overbrenging (749/749S/749Dark) 89
Frame 90
Wielen (749/749S/749Dark) 90
Banden (749/749S) 90
Ophanging 91
Uitlaatsysteem 91
Verkrijgbare kleuren 91
Elektrische installatie 92

Geheugensteuntje voor periodiek onderhoud 96

NL

AANWIJZINGEN VAN ALGEMENE AARD

NL

Garantie

Voor uw eigen belang en voor de garantie en betrouwbaarheid van dit product, raden wij 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 bijzondere betekenis:

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

Belangrijk
Bovendien kan het gebeuren dat de motorfiets en/of componenten ervan beschadigd raken.

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.
*Bestuurder en bijrijder dienen **altijd** gepaste kleding en een veiligheidshelm 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.
Uitlaatgassen zijn schadelijk en kunnen binnen korte tijd bewusteloosheid en zelfs de dood tot gevolg hebben.
Bestuurder en bijrijder dienen hun voeten tijdens het rijden altijd op de voetsteunen te zetten.
Om op elk willekeurig moment van richting te kunnen veranderen en de rijstijl aan te passen aan veranderingen in het wegdek, dient de bestuurder altijd de handen aan het stuur te houden en de bijrijder zich met beide handen vast te houden aan de riem van het achterzadel.
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 zichtbaarheid, wegdek en verkeerssituatie toelaten.*
*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 privé-terrein 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 nooit op zacht en oneffen terrein, om te voorkomen dat de motor omvalt.

NL

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 volledige gewicht van de motorfiets mag tijdens het rijden met bestuurder, bijrijder, bagage en extra accessoires niet meer dan
390 kg.

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.78 en tevens of ze zich in goede staat bevinden.

Identificatiegegevens van de motorfiets

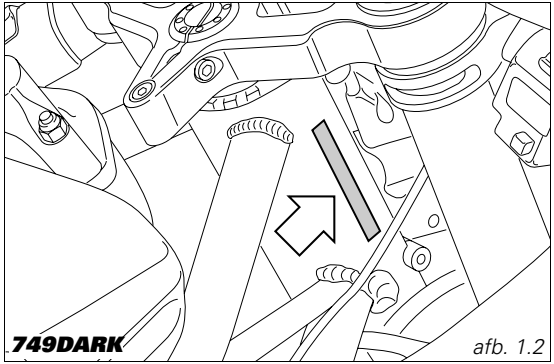
Elke Ducati-motorfiets heeft twee identificatienummers, respectievelijk voor het frame (afb. 1.1 en afb. 1.2) en voor de motor (afb. 2).

Framenr.

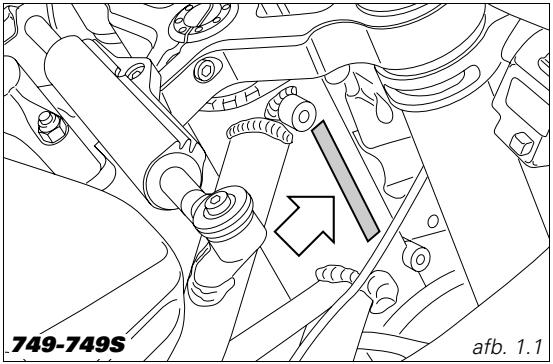
Motornr.

Opmerkingen

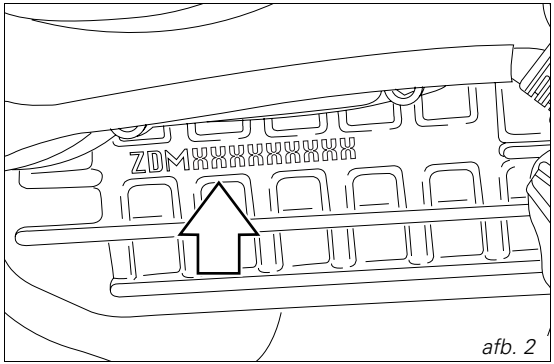
Deze nummers geven het model van de motorfiets aan en dienen te worden vermeld bij het bestellen van onderdelen.



afb. 1.2



afb. 1.1



afb. 2

NL

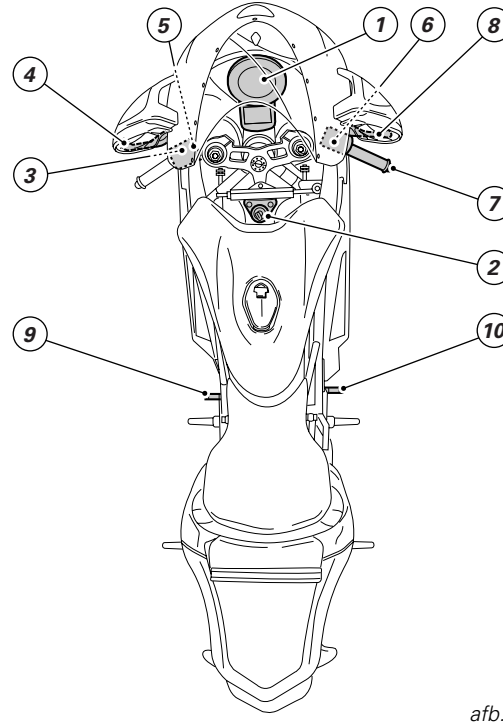
BEDIENINGSORGANEN

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 *(afb. 4)*

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

2) ***Toerenteller*** *(min^{-1}).*
Geeft het motortoerental per minuut aan.

3) ***Waarschuwingslampje neutraal N (groen).***
Gaat branden als de versnelling in zijn vrij staat.

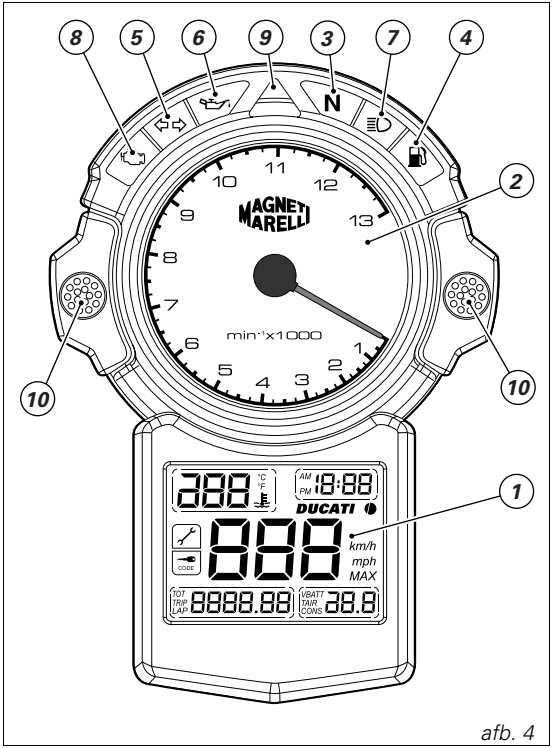
4) ***Controlelampje brandstofreserve ⛽ (geel).***
Gaat branden als men de reserve-inhoud aanspreekt; er zit nog ongeveer 3 liter benzine in de tank.

5) ***Waarschuwingslampje richtingaanwijzers ⇦⇨ (groen).***
Gaat branden en knippert zodra een van de richtingaanwijzers wordt gebruikt.

6) ***Waarschuwingslampje 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 moet enkele seconden nadat de motor is aangeslagen, weer uit gaan. Soms kan dit lampje even gaan branden als de motor erg heet is geworden, maar het moet uitgaan bij toename van het toerental.*

Belangrijk
Gebruik het voertuig niet als dit waarschuwingslampje (6) blijft branden, want anders bestaat de kans dat de motor wordt beschadigd.

7) ***Waarschuwingslampje groot licht (blauw).***
Gaat branden om u ervoor te waarschuwen dat het groot licht is ingeschakeld.



afb. 4

NL

NL

8) ***Waarschuwingslampje EOBD (ambergeel).***
Als dit blijft branden, betekent het dat de besturingseenheid 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 uitgaan (meestal 1.8 - 2 sec.).*
9) ***Waarschuwingslampje 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) ***Knoppen voor bediening***
Knoppen die worden gebruikt voor het weergeven en invoeren van parameters op het bedieningspaneel.

LCD – Belangrijkste functies

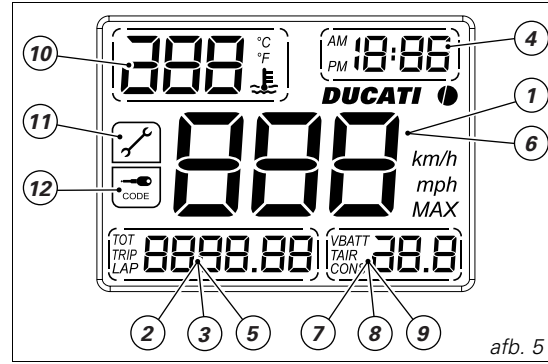
Opgelet
Programmeer alleen parameters als de motorfiets stil staat. Kom absoluut niet aan het instrumentenpaneel terwijl u rijdt.

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. 22).

Belangrijk
*Met het instrumentenpaneel kan men het elektronische start/injectiesysteem checken. Gebruik deze menu's nooit: ze zijn voorbehouden aan 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.*



afb. 5

NL

NL

LCD - Parameters programmeren/weergeven

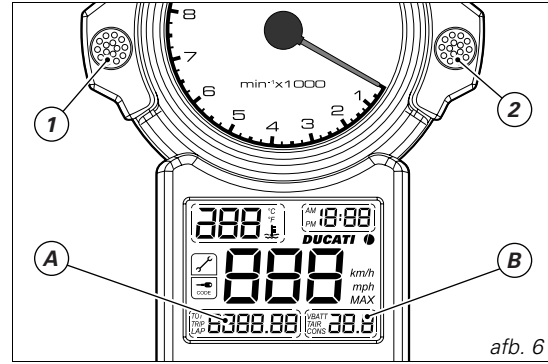
*Als het voertuig wordt aangezet (sleutel van **OFF** op **ON**), worden alle instrumenten **gecontroleerd** (wijzertjes, displays, lampjes) zie (afb. 7).*

Weergave van de functies op het linker display (A)

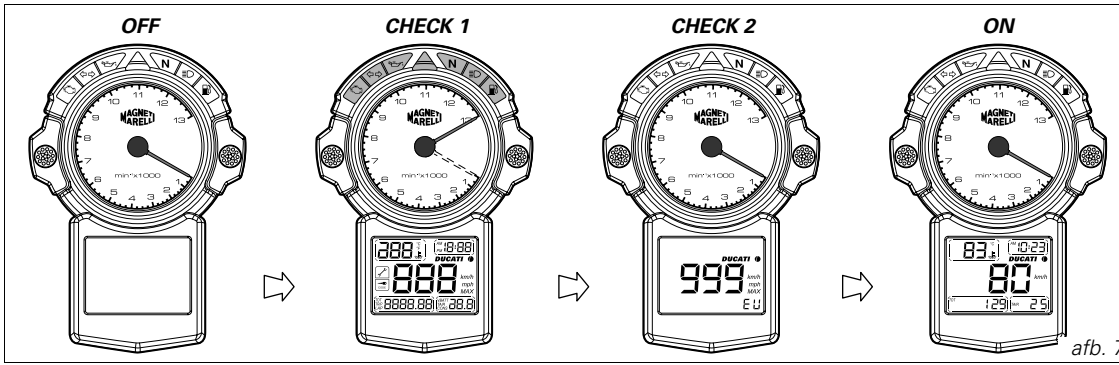
*Als de knop (1,afb. 6) wordt ingedrukt en de sleutel staat op **ON**, worden beurtelings de dagteller, de kilometerteller en de rondesnelheid weergegeven.*

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



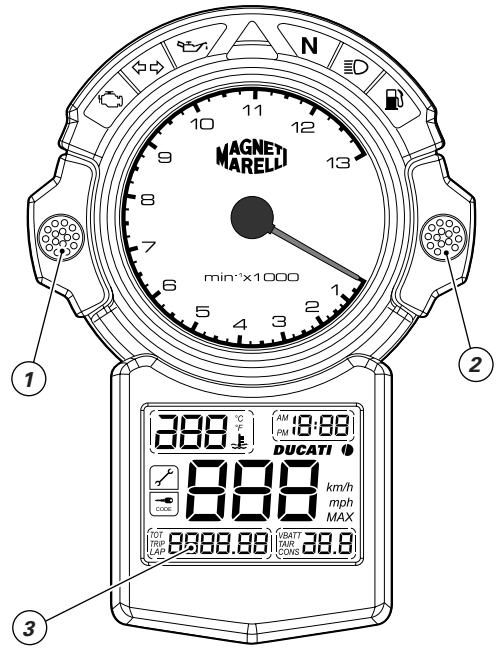
afb. 7

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.



afb. 8

NL

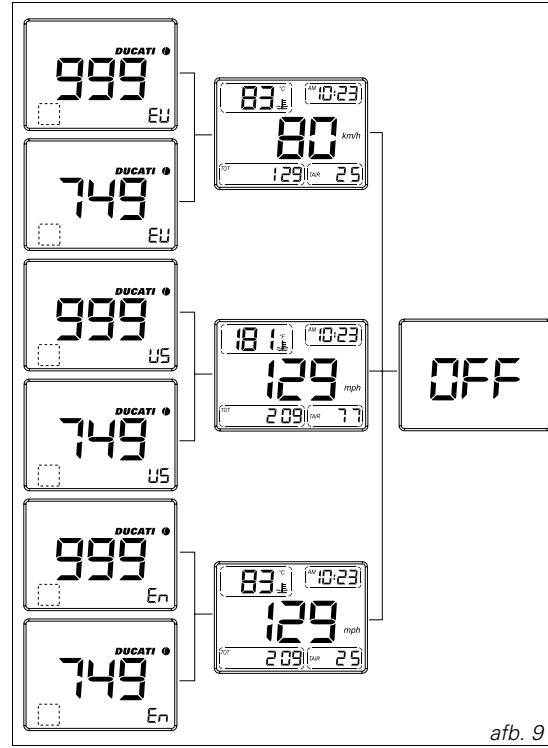
NL

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, drukt u gelijktijdig op de toetsen (1, afb. 8) en (2, afb. 8) en zet u de contactsleutel van OFF op ON.
Druk op de toets (1) om alle mogelijke instellingen door te bladeren.
Om uw keuze te bevestigen, drukt u de toets (2) minstens 5 seconden in totdat op het display het woord OFF verschijnt. De sleutelschakelaar op OFF zetten.

Opmerkingen

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

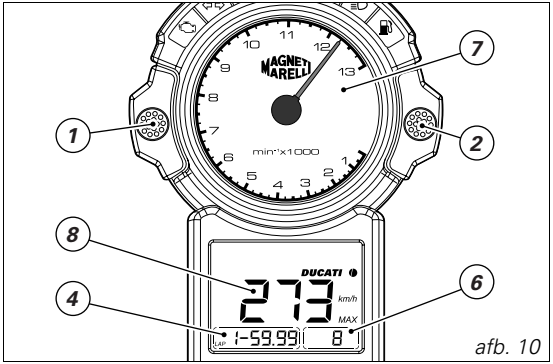


afb. 9

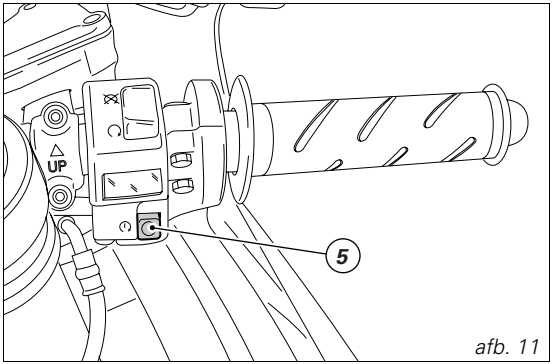
Chronometerfunctie van rondesnelheid *(afb. 10 en afb. 11)*
Hiermee kunt u rondetijden chronometreren, waarbij ook de snelheid en het hoogste toerental worden weergegeven met betrekking tot de gechronometreerde ronde.
LAP weergave op het display (4, afb. 10) kiezen.
Druk tijdens het rijden op de motorstartknop (5, afb. 11) om de boordchronometer aan te zetten. Wanneer vervolgens op de knop (5) wordt gedrukt, stopt de chronometer en wordt tegelijkertijd de boardchronometer gestart om de 2e tijd de registreren.
Er kunnen maximaal 19 ronden worden opgeslagen in het geheugen: als er meer ronden worden opgeslagen, gaan de eerste ronden verloren (de "laatste" 19 ronden worden opgeslagen in het geheugen).

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

Weergavefunctie van de opgeslagen rondetijden *(afb. 10)*
U kunt na afloop tot 19 gechronometreerde tijden weergeven op het LCD. Nadat het voertuig is afgezet, op de knop (2, afb. 10) drukken en de sleutelschakelaar van OFF op ON zetten om de functie te activeren.
Als de functie actief is, op de knop (1, afb. 10) drukken om de geregistreerde tijden achtereenvolgens te laten verschijnen; op het dashboard verschijnt de volgende informatie:
- *het nummer van de rit (6) waarnaar de gegevens verwijzen;*
- *het maximale toerental van de motor (7, afb. 10) tijdens de gechronometreerde ronde;*



afb. 10



afb. 11

NL

- *de gechronometreerde tijd voor de rondetijd (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 "---".

NL

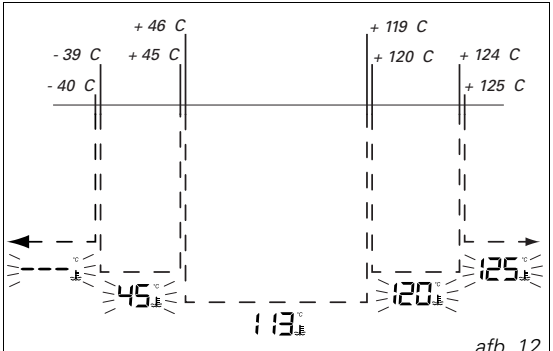
Opmerkingen

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 ronde.

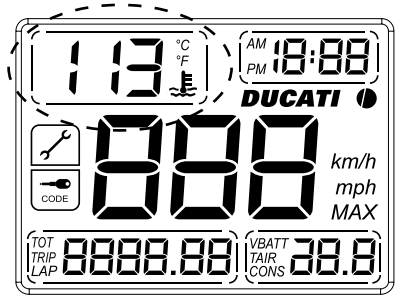
Druk de knop (2, afb. 10) meer dan 5 seconden in om de metingen te resetten.

***Functie watertemperatuur** (afb. 12 en afb. 13)*

Als de watertemperatuur onder de -40 °C/-40 °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 °C /-38.2 °F en +45 °C/+113 °F en tussen de +120 °C/+248 °F en +124 °C/+255.2 °F, knippert de watertemperatuur op het display. Als het water een temperatuur heeft van tussen de +46 °C/+114.8 °F en +119 °C/+246.2 °F, knippert de weergegeven temperatuur niet.
Als de temperatuur van het water hoger wordt dan +125 °C/+257 °F, blijft op het display "125 °C/257 °F" afgebeeld; deze waarde knippert en het ambergele EOBD - lampje (8, afb. 4) gaat branden.



afb. 12



afb. 13

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 wanneer de sleutel van **OFF** op **ON** wordt gezet en er verder niet wordt gestart. Na 60 seconden wordt de koplamp uitgeschakeld en pas weer ingeschakeld wanneer de sleutel opnieuw van **OFF** op **ON**wordt gezet.*
- *in het tweede geval als, 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 de volgende keer 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).

NL

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 dat wordt herkend 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)*

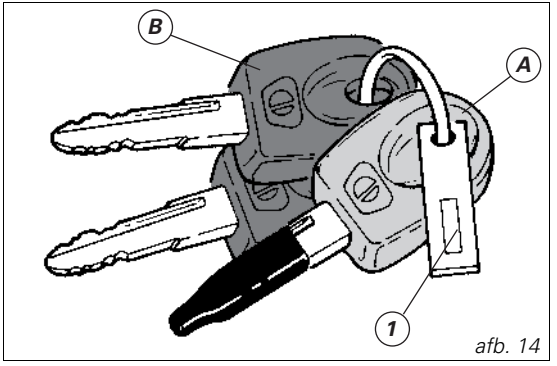
Opgelet
Rond de rode sleutel A zit een rubberen bescherming, die belet dat de sleutel in contact komt met de andere sleutels, waardoor hij zich altijd in perfecte staat bevindt. Haal deze bescherming er niet af, tenzij in geval van nood.

De B-sleutels zijn sleutels voor alledaags gebruikt; deze dienen om
- *het voertuig te starten.*
- *de tankdop open te maken.*
- *het zadelslot (tweezitter) te openen.*

De A-sleutel heeft dezelfde functies, maar men kan er bovendien andere 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.



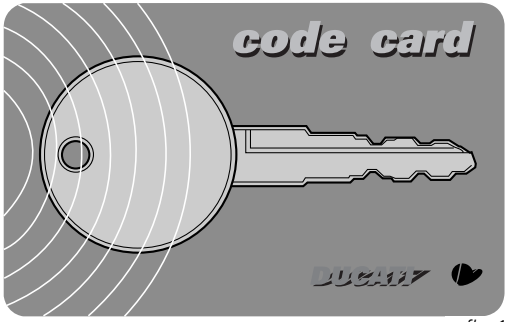
afb. 14

Codekaart

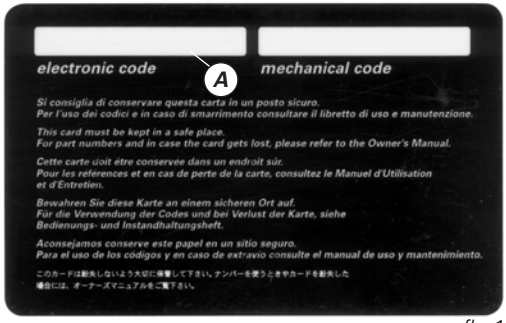
*Bij de sleutels hoort ook de CODEKAART (afb. 15) met de volgende gegevens: de elektronische code (A,afb. 16), waarmee men de motor ontgrendelt als deze niet start wanneer de sleutel op **ON** wordt gezet.*

Opgelet

De CODEKAART dient op een veilige plaats te worden bewaard. Wij raden aan altijd de elektronische code die op de CODEKAART staat bij de hand te hebben 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 men uitsluitend met de elektronische code (electronic code) die op de codekaart staat.



afb. 15



afb. 16

NL

NL

Gashendelprocedure om het antidiefstalsysteem uit te schakelen

1) De sleutel op ON zetten en de gashendel volledig draaien en in deze stand vasthouden.
Het EOBD-waarschuwingslampje (8, afb. 4) gaat 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) zò 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 EOBD-controlelampje gaat knipperen om aan te geven dat het stuur ontgrendeld is. Dit lampje gaat uit na 4 seconden of wanneer het motortoerental de limiet van 1000 min^{-1} overschrijdt.
B) het controlelampje CODE (12, afb. 5) 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 en 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 beveiligingsysteem de motor. Bij het starten van de motor, door de sleutel van OFF op ON te zetten:
1) als de code wordt herkend gaat het lampje CODE (12, afb. 5) op het instrumentenpaneel 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 servicedienst van DUCATI programmeert (tot een maximum van 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

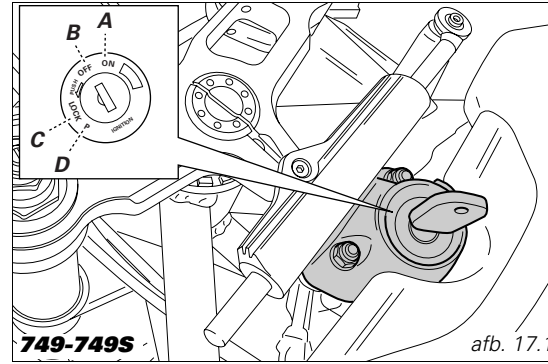
Als de motor van eigenaar verandert, dienen hem alle sleutels en de CODEKAART te worden overhandigd.

NL

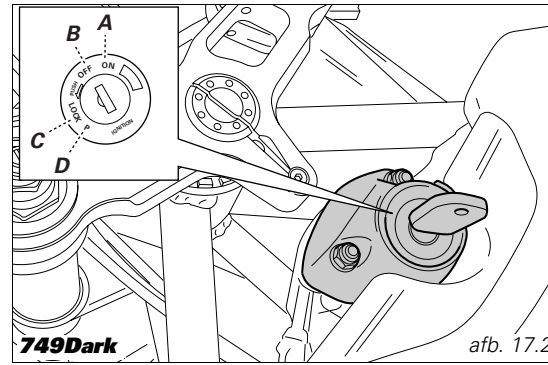
Startschakelaar en stuurvergrendeling *(afb. 17.1 e afb. 17.2)*
Deze zit vóór de brandstoftank en heeft vier standen:

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 ingeschakeld en stuur vergrendeld.*

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



749-749S *afb. 17.1*



749Dark *afb. 17.2*

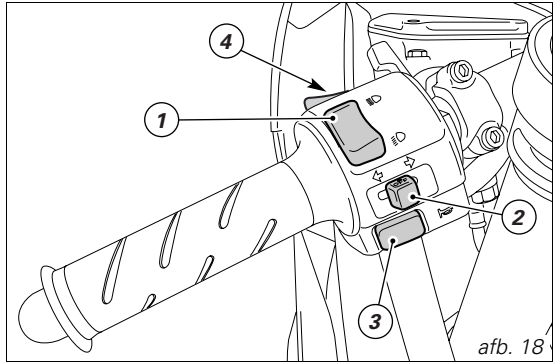
Linker stuurschakelaar *(afb. 18)*

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 die zich nu weer in het midden bevindt.

3) Schakelaar = claxon.

4) Schakelaar = met groot licht signaal geven.



afb. 18

NL

NL

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

Opgelet

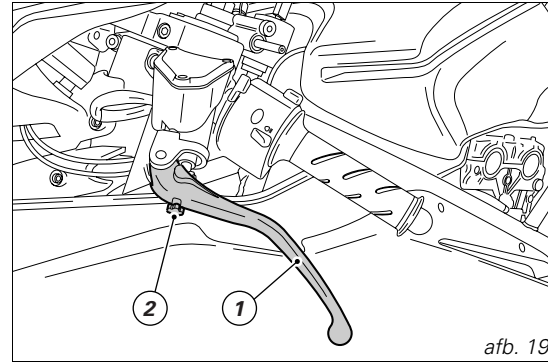
De rem- en koppelingshendels dienen te worden afgesteld terwijl de motorfiets stilstaat.

Belangrijk

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

Opmerkingen

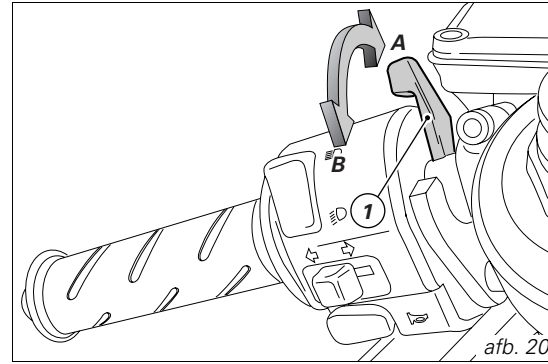
Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklapt is en de versnelling in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingetrokken en de motor in versnelling staat (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



afb. 19

Chokehendel *(afb. 20)*
De chokehendel (1) dient om te starten met een 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. 50).

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



afb. 20

NL

NL

Rechter stuurschakelaar *(afb. 21)*

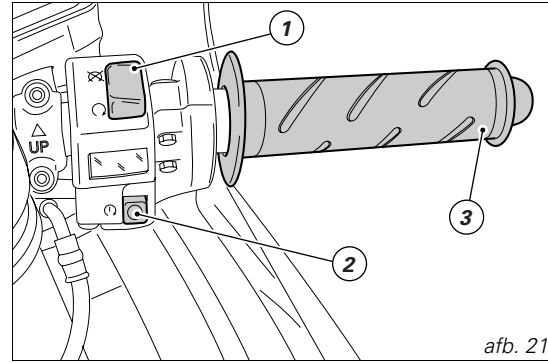
*1) Schakelaar (**MOTORSTOP**), met twee standen:*
*stand ∩ (**RUN**) = starten;*
*stand ⊗ (**OFF**) = stoppen van motor.*

Opgelet
Deze schakelaar dient vooral in noodgevallen om de motor snel uit te zetten. Als de motor uitstaat, zet men deze schakelaar weer in de stand ∩ om het voertuig weer aan te zetten.

Belangrijk
*Als u de motor, nadat u hebt gereden met brandende lichten, uitzet met de schakelaar (1) en u laat de contactsleutel op **ON** staan, dan blijven de lichten branden en kan de accu ontladen.*

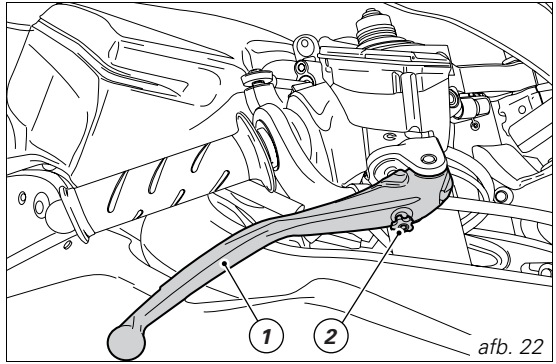
2) Knop ⏻ = motor starten.

Draaibare gasknop *(afb. 21)*
Met de draaibare knop (3) op de rechterkant van het stuur worden de gaskleppen geopend. Als de knop wordt losgelaten, keert deze automatisch terug in de oorspronkelijke minimumstand.



afb. 21

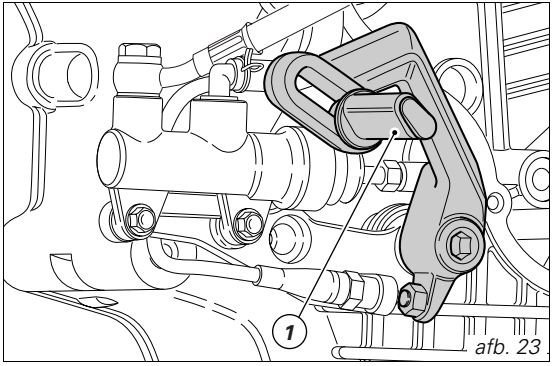
Hendel van voorrem *(afb. 22)*
Als men de hendel (1) in de richting van de draaiknop trekt, remt men met de voorrem. Lichtjes trekken is voldoende omdat dit mechanisme hydraulisch werkt.
De bedieningshendel is uitgerust met een knop (2) waarmee men de afstand tussen de hendel zelf en de knop op het stuur 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.



afb. 22

NL

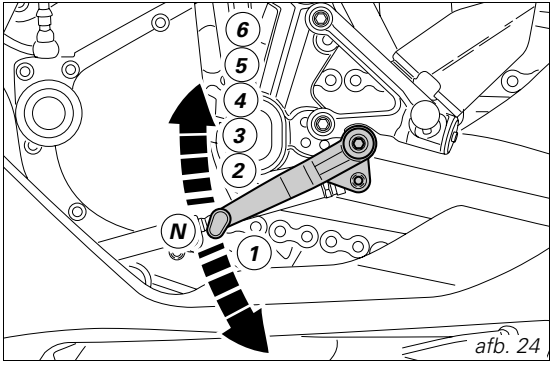
Pedaal voor achterrem *(afb. 23)*
Om met de achterrem te remmen, trapt men het pedaal (1) met de voet in.
Dit remsysteem werkt hydraulisch.



afb. 23

NL

Versnellingspedaal *(afb. 24)*
De ruststand van het versnellingspedaal bevindt zich in het midden (N), waarnaar hij automatisch terugkeert.
De neutrale stand wordt gesignaleerd door het waarschuwingslampje neutraal N (3, afb. 4) dat gaat branden op het instrumentenpaneel.
Het pedaal kan worden verzet:
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 laten komen om de 2de en respectievelijk 3de, 4de, 5de en 6de versnelling in te schakelen.
Elke verplaatsing van het pedaal correspondeert met telkens 1 versnelling.



afb. 24

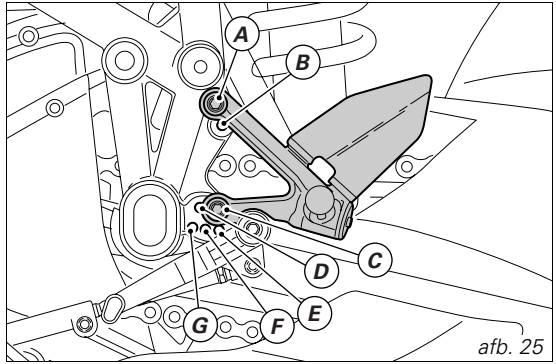
De stand van het koppelingspedaal en het achterrempedaal (749S)

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, D, E, F en G) 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.



afb. 25

NL

NL

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

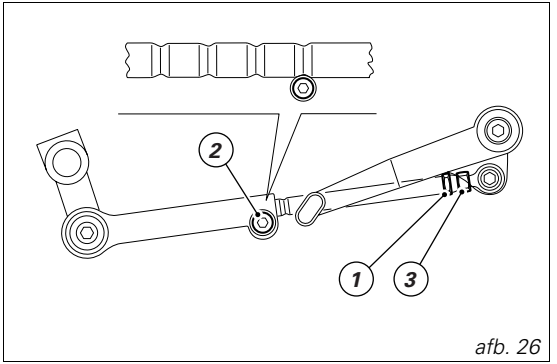
De verwijderbare terugkeerstang blokkeren met een sleutel in de hiervoor bestemde opening (1) en de contramoer (3) losdraaien. De schroef (2) losdraaien en verwijderen en de stang verzetten totdat het pedaal in de gewenste stand staat. De stang kan 4 standen innemen t.o.v. de schroefmiddellijn (2). Na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

Precies afstellen

De verwijderbare terugkeerstang blokkeren met een sleutel in de hiervoor bestemde opening (1) en de contramoer (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 contramoer (3) vastzetten met een koppel van 10 Nm.

Gecombineerd afstellen

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

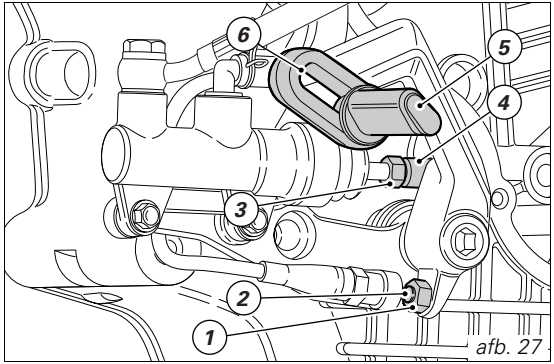


afb. 26

De stand van het achterrempedaal afstellen

(afb. 27)
De stand van de achterremhendel op de volgende manier wijzigen:
De contramoer (1) losdraaien.
Aan de schroef (2) voor het afstellen van de slag van het pedaal draaien, totdat deze in de gewenste stand staat.
De contramoer (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 contramoer (3) op het pompstangetje losdraaien met een koppel van 7,5 Nm.
Het stangetje op het gaffeltje (4) vastdraaien voor meer speling en losdraaien voor minder speling.
De contramoer (3) vastdraaien 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.



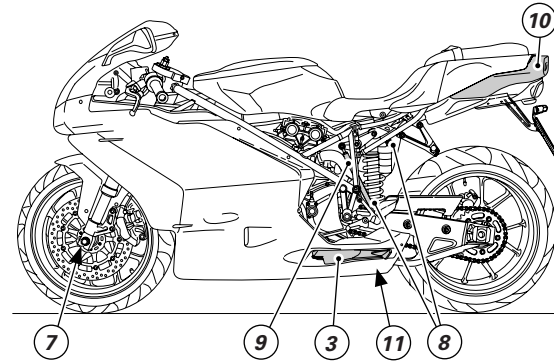
afb. 27

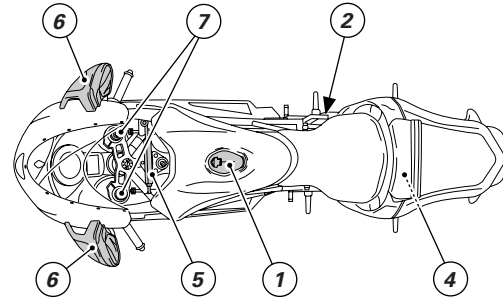
NL

NL

Plaats op de motorfiets (afb. 28)

1) Dop brandstoftank.
2) Zadelslot (Tweezitter).
3) Zijstandaard.
4) Haak voor kabeltje ophangen helm (Tweezitter).
5) Stuurschokdemper (749/749S).
6) Achteruitkijkspiegeltjes.
7) Regelknoppen op de voorvork.
8) Regelknoppen schokdemper achter.
9) Trekstang voor afstellen ligging motorfiets (749/749S).
10) Uitlaatdemper (zie "Opmerking" op pag. 54).
11) 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

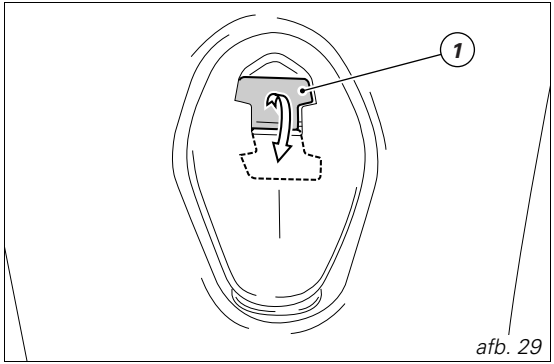
De dop sluiten met de sleutel en hem goed op zijn plaats aanbrengen. De sleutel naar links draaien totdat het slot weer in zijn oorspronkelijke stand staat en de sleutel eruit halen. Het dekseltje (1) op het slot sluiten.

Opmerkingen

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

Opgelet

Telkens als men getankt heeft (zie pag. 55) dient men te controleren of de dop perfect op zijn plaats zit en goed gesloten is.



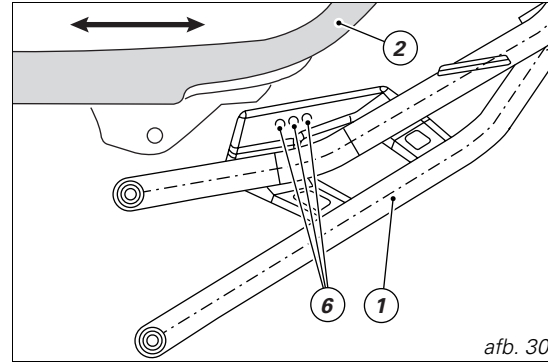
afb. 29

NL

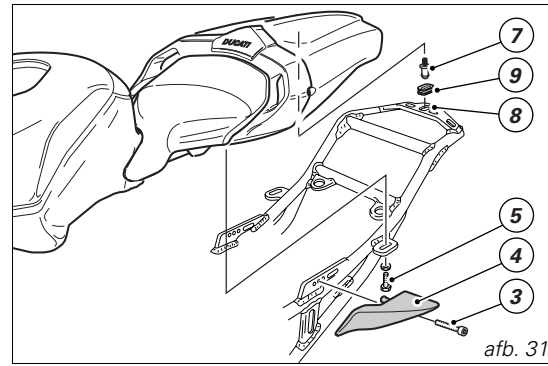
NL

Afstellen zadel – brandstoftank 749S *(Eénzitter)*
Op de uitvoering voor 1 bijrijder 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 zijhandvatten (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 leipen (7) die in een opening (8) glijdt, waarop een H-vormig rubbertje zit (9).
Monteer de zijhandvatten weer en maak deze met behulp van de schroeven op de zijkant (3) vast met een koppel van 10 Nm.



afb. 30

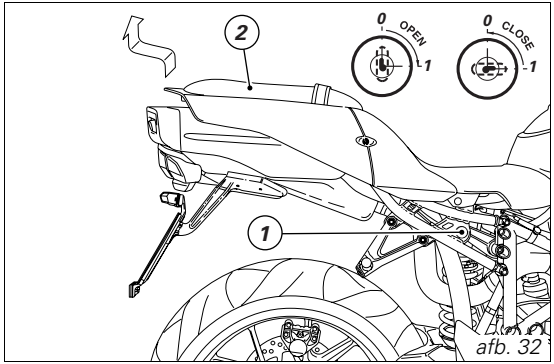


afb. 31

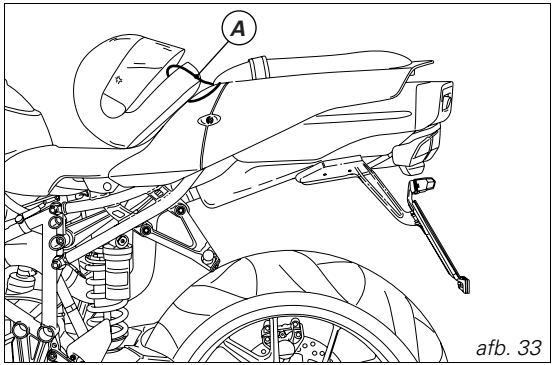
Slot zadel en helmhouder *(Tweezitter)*

Openen *(afb. 32 en afb. 33)*
Steek de sleutel in het slot (1) en draai hem naar rechts tot er een klik te horen is.
Trek de achterkant van het zadel (2) voorzichtig naar boven, zodat hij verwijderd kan worden.
Voorin de ruimte onder het zadel bevindt zich het kabeltje voor het opbergen van de helm. Schuif het kabeltje (A) in de helm en bevestig het uiteinde van de kabel aan de haak. Laat de helm (afb. 33) ophangen en bevestig het zadel weer.

Opgelet
Dit systeem dient voor het veilig opbergen van de helm wanneer de motorfiets geparkeerd is. Laat de helm niet hangen tijdens het rijden; dit kan hinderen bij het sturen van de motorfiets, waardoor u het risico loopt de macht over het stuur te verliezen.
Het kabeltje moet onder het kleine frame aan de linkerkant lopen. In elke andere stand geeft dit problemen bij het sluiten van het zadel.



afb. 32



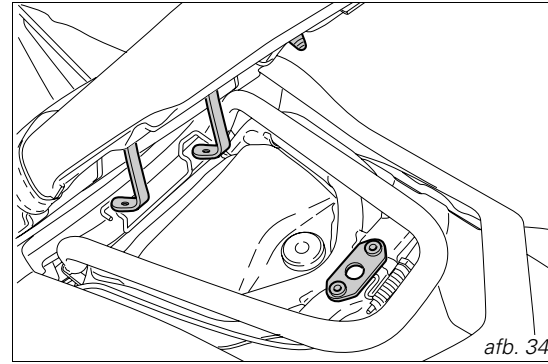
afb. 33

NL

NL

Sluiten *(afb. 34)*

Bevestig de haken aan de voorkant van het zadel onderaan de dwarsbuis van het frame.
Oefen druk uit op het bijrijderzadel tot er een klik te horen is, hetgeen betekent dat het slot vergrendeld is.
Trek het bijrijderzadel iets naar boven om te controleren of het systeem goed vastgeklikt is.



afb. 34

Zijstandaard *(afb. 35)*

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

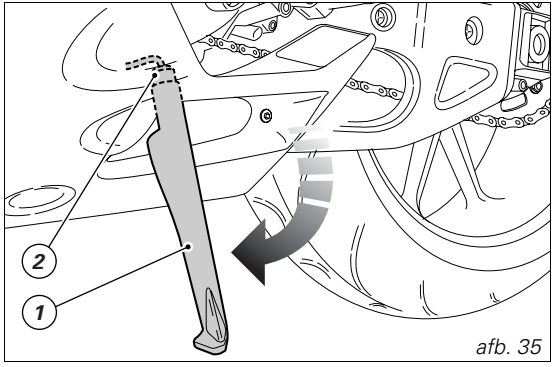
Op zachte grond, kiezelsteen, door de zon verhit asfalt enz. bestaat de mogelijkheid dat de geparkeerde motor omvalt. Als u op een helling parkeert, zet het achterwiel dan altijd in de dalende richting van de helling.
Om de zijstandaard open te klappen, drukt u met uw voet (terwijl u beide handen op 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.

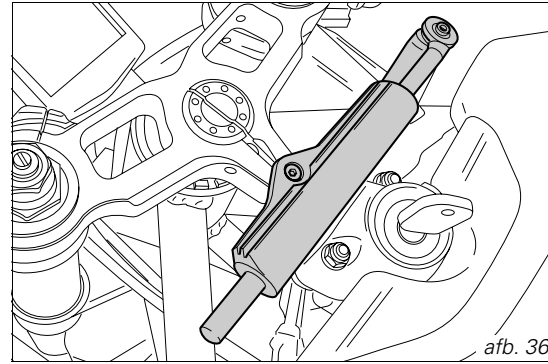
Opmerkingen
Men kan de motor aanzetten als de standaard uitgeklapt is en de versnelling in zijn vrij staat, of als de koppelingshendel is ingetrokken en de motor in versnelling staat (in dit geval moet de standaard ingeklapt zijn).



afb. 35

NL

Stuurschokdemper (749/749S) *(afb. 36)*
Deze zit vóór de brandstoftank en is bevestigd aan het frame en aan de stuurkop.
De stuurschokdemper maakt het sturen stabieler en preciezer en verbetert de handelbaarheid van de motorfiets in elke rijsituatie.


afb. 36

NL

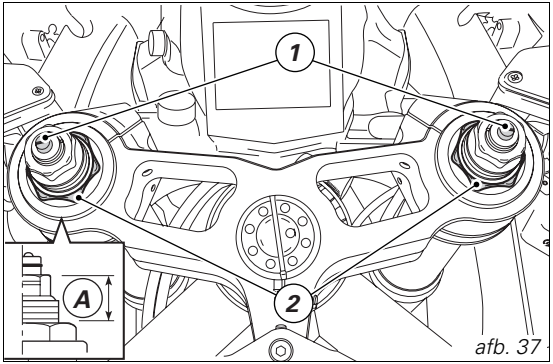
Regelknoppen op de voorvork

De voorvork van de motorfiets kan worden afgesteld in de uitbeweging, bij de compressie van de veerpoten en de veervoorbelasting.

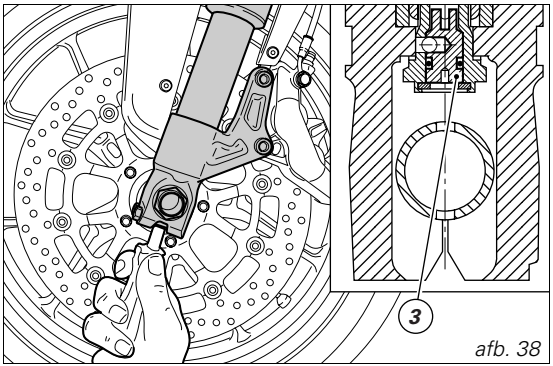
Dit doet u met de regelschroeven op de buitenkant:

1) *voor het wijzigen van de hydraulische rem in extensie of uit-beweging (afb. 37):*
2) *voor het wijzigen van de voorbelasting van de binnenveren (afb. 37);*
3) *voor het wijzigen van de hydraulische rem in compressie of in-beweging (afb. 38).*

Zet de motorfiets stevig op de zijstandaard.
Draai met een inbussleutel van 3 mm aan de stelknop (1) op het uiteinde van elke vorktelescoop om de hydraulische uit-beweging van de rem bij te stellen.
Om de stelknop (3) te bedienen een schroevendraaier in het gat van de steekas van het wiel steken, ter hoogte van de as van de vorktelescoop.
Bij het draaien aan de stelschroeven (1) en (3) zijn er klikken te horen; elke klik komt overeen met een schokdempingstand. Als u de stelknop helemaal in de "0" stand vastzet, 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.



afb. 37



afb. 38

NL

De STANDAARD standen (749/749S) zijn als volgt:
compressie (in-beweging): 7 klikken;
extensie (uit-beweging): 10 klikken;
Voorbelasting veer (A, afb. 37): 20 mm.

Afstelbereik (749/749S):
compressie of in-beweging: 16 klikken;
extensie of uit-beweging: 14 klikken;
Voorbelasting veer (A, afb. 37): 10 ÷ 25 mm

De vork van model 749Dark heeft een gescheiden hydraulische afstelling:
rechterpoot voor compressie
linkerpoot voor extensie

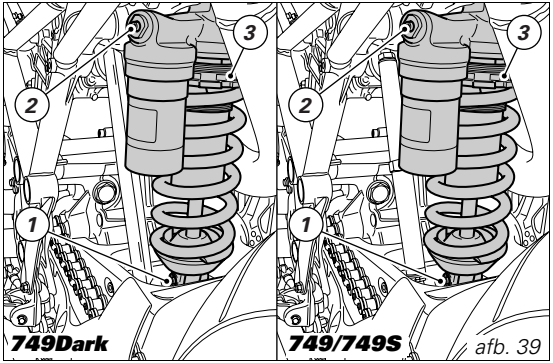
De STANDAARD standen (749 Dark) zijn als volgt:
compressie of in-beweging: 7 klikken (rechterpoot);
extensie of uit-beweging: 10 klikken (linkerpoot);
Voorbelasting veer (A, afb. 37): 20 mm.

Afstelbereik (749 Dark):
compressie of in-beweging: 16 klikken (rechterpoot);
extensie of uit-beweging: 14 klikken (linkerpoot);
Voorbelasting veer (A, afb. 37):
10-25 mm

Om de veervoorspanning in elke veerpoot te wijzigen, draait u met een zeskantsleutel van 22 mm. aan de zeskante schroef (2, afb. 37).

Belangrijk
Zet de stelschroeven op beide veerpoten in dezelfde stand.

Regelknoppen achterste schokdemper voor 749/749Dark/749S *(afb. 39)*
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 achtervork 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.
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 de bovenste ring iets los. ***Vervolgens draait u*** *de onderste ring* ***losser of*** *vaster voor een* ***grotere*** *of* ***kleinere*** *voorspanning. Na het afstellen van de gewenste voorbelasting de bovenste ring goed vastzetten.*



afb. 39

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

NL

NL

Schokdemper 749/749 Dark

STANDAARD afstelling:
vanuit geheel gesloten stand de volgende componenten losdraaien (naar rechts):
stelknop (1): 17 klikken;
stelknop (2): 1,5 draai
Voorbelasting veer: 10 mm

Schokdemper 749S Eénzitter

STANDAARD afstelling:
vanuit geheel gesloten stand de volgende componenten losdraaien (naar rechts):
stelknop (1): 1 draai
stelknop (2): 1 draai
Voorbelasting veer: 11,5 mm

Schokdemper 749S Tweezitter

STANDAARD afstelling:
vanuit geheel gesloten stand de volgende componenten losdraaien (naar rechts):
stelknop (1): 1,5 draai
stelknop (2): 1 draai
Voorbelasting veer: 15 mm

Opgelet

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

Tijdens het rijden met bijrijder en bagage moet de voorbelasting van de veer van de achterste schokdemper maximaal zijn, teneinde het dynamisch rijgedrag van de motor te optimaliseren en veranderingen in het wegdek het hoofd te bieden. Het kan zijn dat hiervoor aanpassing van de afstelling van de hydraulische rem in uit-beweging nodig is.

Wijzigen ligging motorfiets (749/749S)

(afb. 40-afb. 41-afb. 42)
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 deze met onvoldoende ervaring wordt uitgevoerd.
Voordat men de standaardligging wijzigt, dient men het referentiepunt (H, afb. 40) te meten.

De bestuurder kan de stuurhoek van de motorfiets aanpassen aan zijn eigen behoeften, door de bedrijfsstand van de stuurschokdemper te wijzigen.
Voor het wijzigen van de asafstand tussen de kogelgewrichten (1) dient u de contramoeren (3) iets los te draaien.

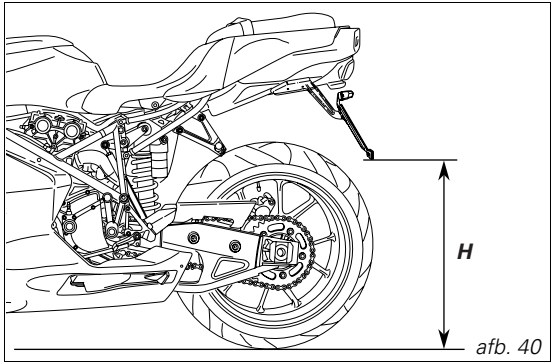
Opmerkingen

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

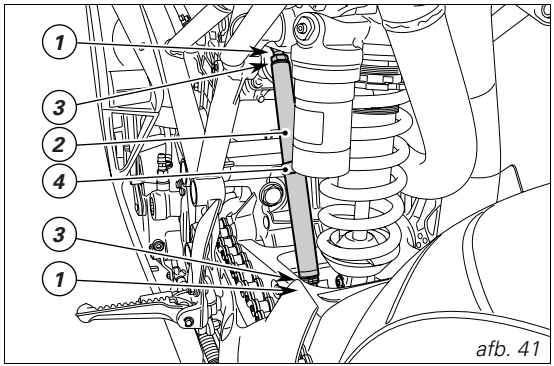
Breng een open sleutel aan op het betreffende punt (4) van de trekstang (2).
Na afloop de moeren (3) met een aanhaalmoment van 25 Nm vastdraaien.

Opgelet

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



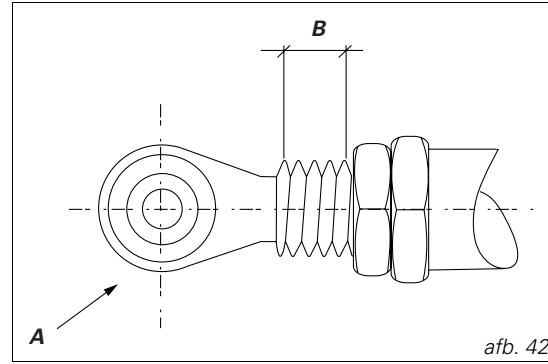
afb. 40



afb. 41

NL

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



afb. 42

NL

Voorzorgsmaatregelen tijdens de inrijperiode van de motorfiets

Maximum draaisnelheid *(afb. 43)*
Voorgeschreven draaisnelheid 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, vooral niet op hellingen.
Wij raden bovendien aan de ketting vaak te controleren en indien nodig te smeren.

NL

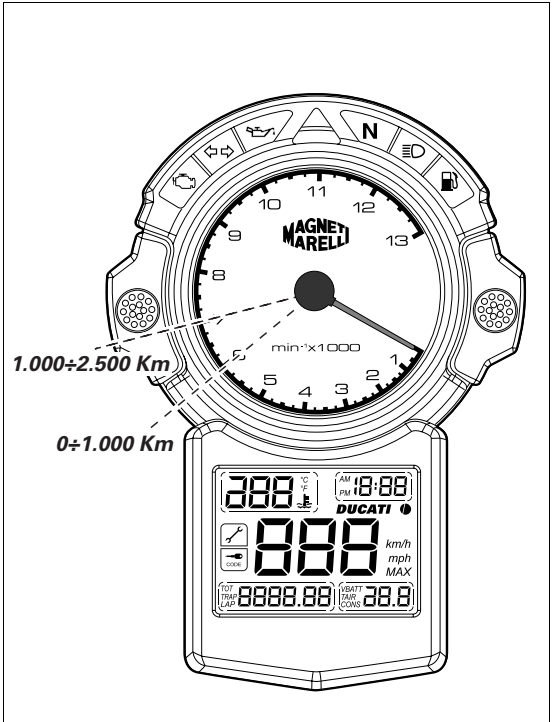
Van 1000 tot 2500 km

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

Belangrijk

Tijdens de inrijperiode dient men het onderhoudsprogramma stipt 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, waardoor de noodzaak tot reviseren en afstellen vermindert.



afb. 43

Controles vóór het starten

Opgelet
Als u de motor niet inspecteert voordat u vertrekt, kan hij zwaar beschadigd raken en lopen bestuurder en bijrijder kans op ernstige verwondingen.

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

Brandstof in de tank
Controleren hoeveel brandstof er in de tank zit. Eventueel bijtanken (pag. 55).

Controleren hoeveel olie er in de motor zit
Controleren via het kijkglas hoeveel olie er in het oliecarter zit. Eventueel bijvullen (pag. 80).

Rem- en koppelingvloeistof
Controleren hoeveel vloeistof er in elk reservoir zit (pag. 62).

Koelvloeistof
Het peil van de vloeistof in het expansievat controleren; eventueel bijvullen (pag. 60).

Staat van de banden
De druk en de slijtage van de banden controleren (pag. 78).

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. 71).

Sloten
Controleer of de dop van de benzinetank (pag. 35 en het zadelslot (tweezitter) goed sluiten (pag. 37).

Standaard
Controleer of de standaard goed opent en sluit en op de goede plaats blijft zitten (pag. 39).

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

Starten van de motor

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

NL

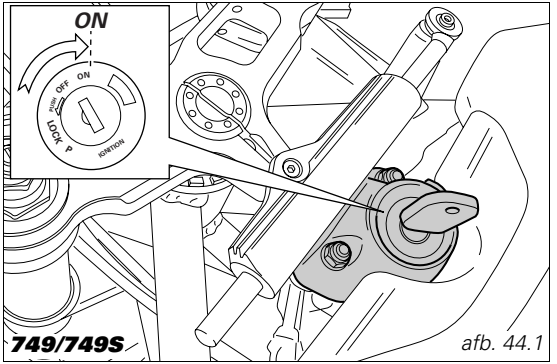
Opgelet
Zorg ervoor dat u de bedieningsorganen kent die u nodig hebt tijdens het rijden (pag. 10).

Normale omgevingstemperatuur
(tussen 10 °C/50 °F en 35 °C/95 °F):
*1) Zet de startschakelaar in de stand **ON** (afb. 44.1 - afb. 44.2). Controleren of het groene lampje neutraal **N** en het rode lampje op het instrumentenpaneel branden.*

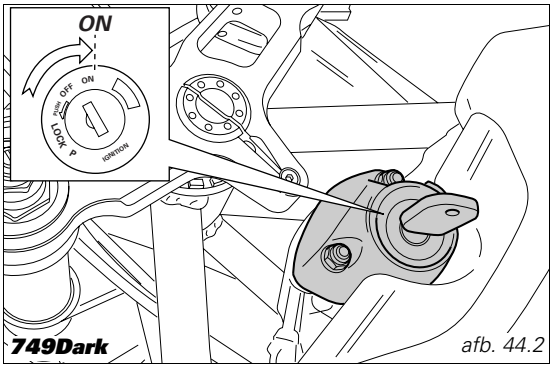
Belangrijk
Het oliedruklampje moet enkele seconden nadat de motor is aangeslagen, weer uit gaan (pag. 11).

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



afb. 44.1



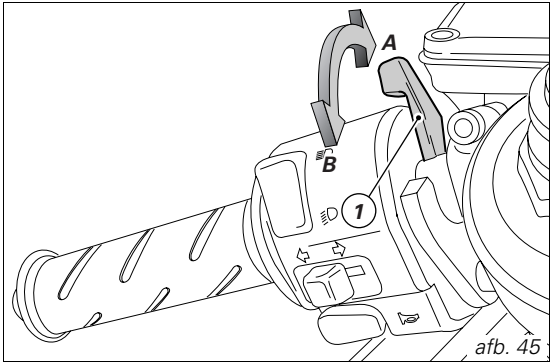
afb. 44.2

2) De chokehendel (1) in stand (B) (afb. 45) zetten
3) Controleren of de startknop (2, afb. 46) op ○ (RUN) staat; de startknop (3, afb. 46) indrukken. 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 de startknop (3) opnieuw in te drukken.
Het voertuig moet spontaan starten, zonder gas te geven.

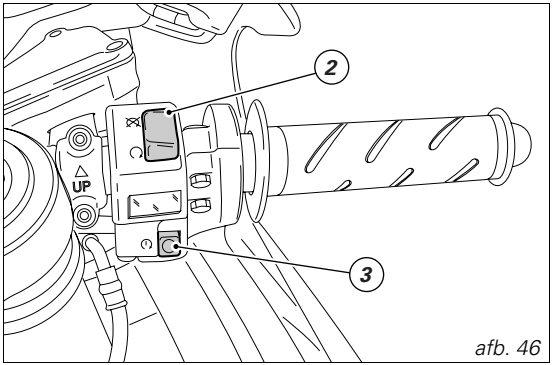
Opmerkingen
Als de accu leeg is, belet het startsysteem de inwerkingstelling van de startmotor.

4) De chokehendel (1) geleidelijk aan recht zetten (A,afb. 45).

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.



afb. 45



afb. 46

NL

NL

Hoge omgevingstemperatuur *(meer dan 35 °C/95 °F):*
De startprocedure is hetzelfde als voor een "Normale omgevingstemperatuur", maar zonder de choke (1, afb. 45) 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 koppeling uitschakelen via de bedieningshendel.
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 op 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. Een lagere of hogere bandenspanning dan voorgeschreven 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. 24).*

NL

Parkeren

*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 het kan zijn dat de accu dan leegloopt. Laat de sleutel nooit op een onbewaakt voertuig steken.*

Opgelet

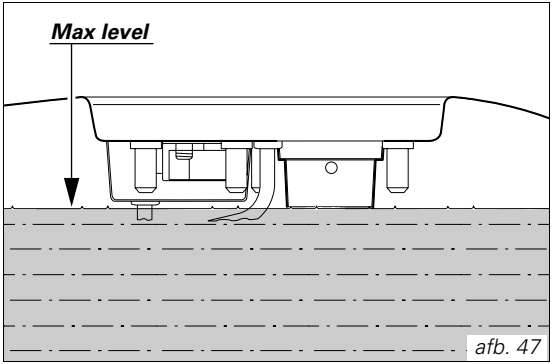
Het kan zijn dat het volledige uitlaatsysteem warm blijft, ook nadat de motor is uitgezet; raak het uitlaatgedeelte dus niet aan met uw lichaam, pas goed op en parkeer het voertuig niet in de buurt van ontvlambare materialen (met inbegrip van hout, bladeren enz.).

Opgelet

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

Brandstof tanken *(afb. 47)*
Niet te veel brandstof in de tank laten lopen. Het brandstofpeil moet lager staan dan de vulpijp onder de dop.

Opgelet
Gebruik loodarme brandstof met een oorspronkelijk octaangetal van minstens 95 (zie tabel "Tanken" pag. 85). Er mag geen benzine in de dopholte blijven staan.



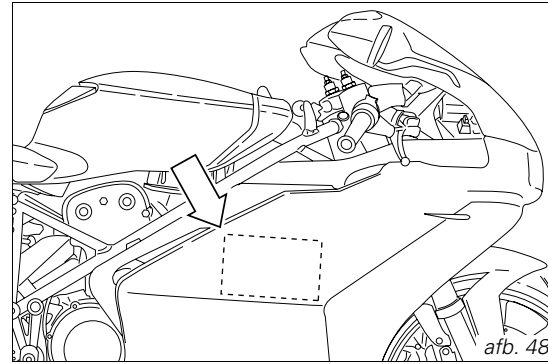
afb. 47

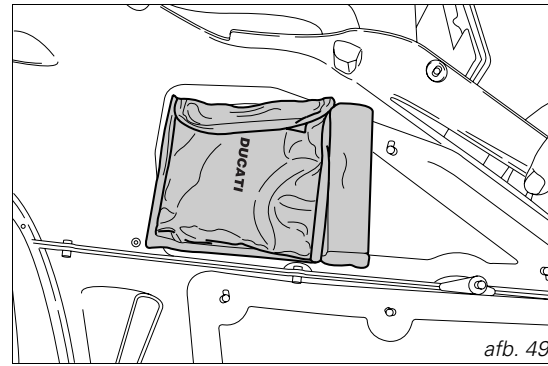
NL

NL

Meegeleverde accessoires *(afb. 48 en afb. 49)*
In de rechter kuiphelft bevindt zich een tas met de volgende inhoud:
de handleiding voor gebruik en onderhoud;
een kabeltje voor het opbergen van de helm (749S éénzitsuitvoering);
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 kuiphelften (749S éénzitsuitvoering);*
- *een schroevendraaier om de achterste schokdemper af te stellen.*

Bij de tweezitsuitvoering bevindt de helmhouder zich onder het zadel van de bijrijder.


afb. 48



afb. 49

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

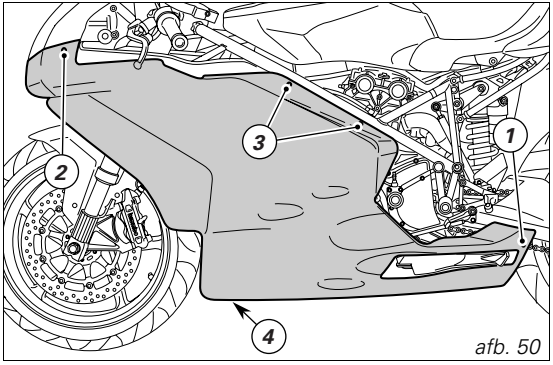
Om de gelakte delen en het plexiglas van het kuipje niet te beschadigen, dient u altijd de kunststof sluitringetjes te monteren onder de borgschroeven.

Zijkuipen tweezitter (749/749S/749Dark)

Maak voor het verwijderen van de kuiphelften gebruik van de inbussleutel in de ruimte onder het zadel en draai het volgende los:
de twee schroeven (1) voor bevestiging aan de kuipbeugels;
de twee schroeven (2) voor bevestiging aan het kuipje;
de twee snelsluitingen (3) voor bevestiging aan het frame;
de twee schroeven (4), aan de onderkant van de kuip, waarmee de rechter aan de linker kuiphelft bevestigd is.

Zijkuipen éénzitter (749S)

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 schroeven (1) voor bevestiging aan de kuipbeugels;
de twee schroeven (2) voor bevestiging aan het kuipje;
de twee schroeven (4), aan de onderkant van de kuip, waarmee de rechter aan de linker kuiphelft bevestigd is.



afb. 50

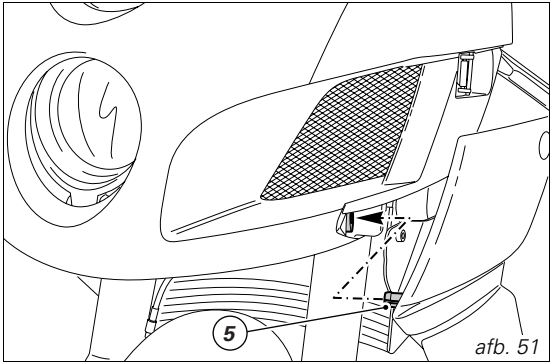
Opmerkingen

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.

NL



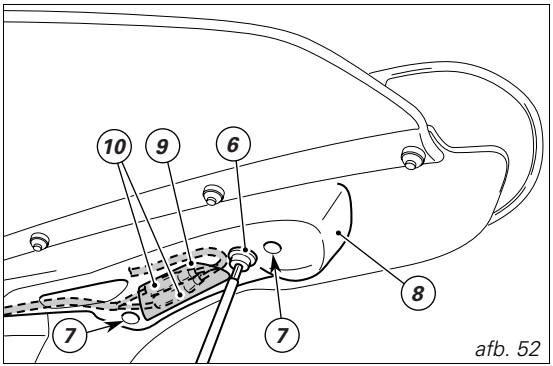
afb. 51

Achteruitkijkspiegeltjes

De schroef (6) losdraaien waarmee de achteruitkijkspiegel is vastgemaakt.
De borgpennen (7), die op de kuipjeshouder zitten (8), uit de sluitveertjes halen. Het rubbertje (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.



afb. 52

Het kuipje

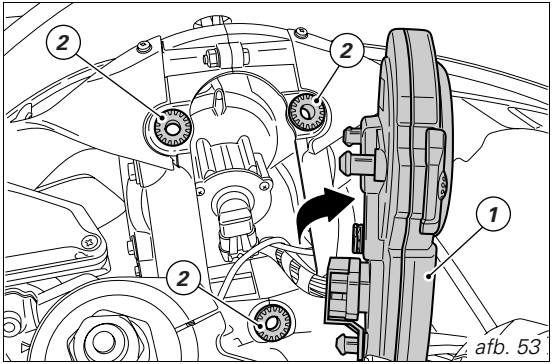
Opmerkingen

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

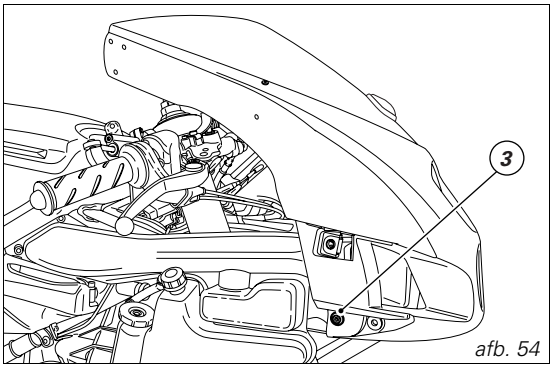
Demonteer het instrumentenpaneel (1) en haal het uit de sluitrubbertjes (2).
Maak de kabels van het lampje van het parkeerlicht los.
Draai de twee schroeven (3) los, waarmee het kuipje aan de zijkant aan de koplamp is vastgemaakt.

Opmerkingen

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



afb. 53



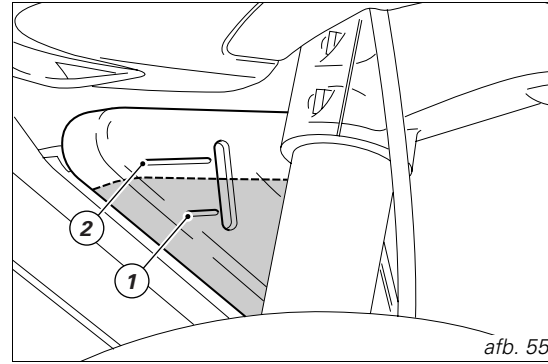
afb. 54

NL

NL

Koelvloeistofpeil controleren en zonodig bijvullen *(afb. 55)*
Controleer hoeveel koelvloeistof er in het expansievat zit op de rechterkant van de motorfiets; 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.



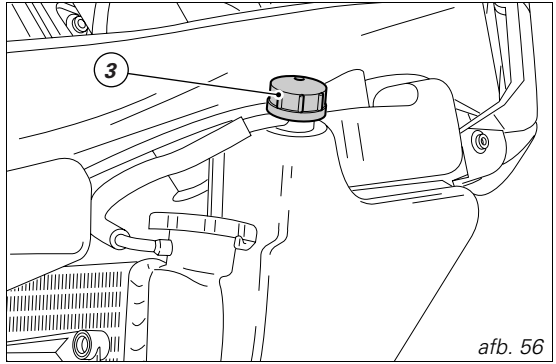
afb. 55

De rechter kuiphelft eraf halen (pag. 57).
Draai de vuldop los (3, afb. 56) 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: 2,6 dm^3 (liter).

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



afb. 56

NL

NL

Het peil van rem- en koppelingvloeistof controleren

*Het peil mag niet onder het **MIN**-streepje op beide reservoirs dalen (afb. 57) (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 de 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.

Koppelingsysteem

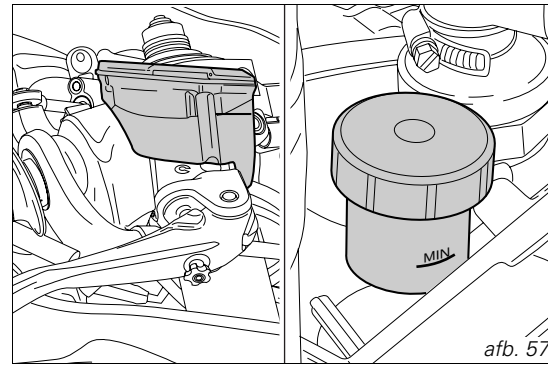
Als er te veel speling op de koppelingshendel zit en de motor schokt of slaat uit bij het schakelen, betekent dit dat er lucht in de leiding van het koppelingsysteem zit. Neem contact op met een erkende Ducati dealer om de leiding te laten controleren en/of het systeem te laten ontluchten.

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

Remsysteem

Als er teveel speling op de rempedaal of remhendel zit, ook al zijn de remblokjes 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.

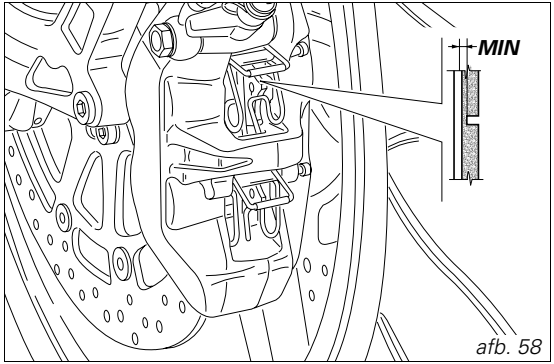
Opgelet
Remvloeistof en koppelingolie zijn schadelijk voor kunststof en gelakte delen, zorg dus dat hier geen vloeistof op valt. Hydraulische olie is bijtend en kan schade en verwondingen veroorzaken. Meng geen verschillende kwaliteiten met elkaar.
Controleer of alle pakkingen en dichtingen perfect afsluiten.



afb. 57

Slijtage van remblokjes controleren *(afb. 58)*
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. 58

NL

NL

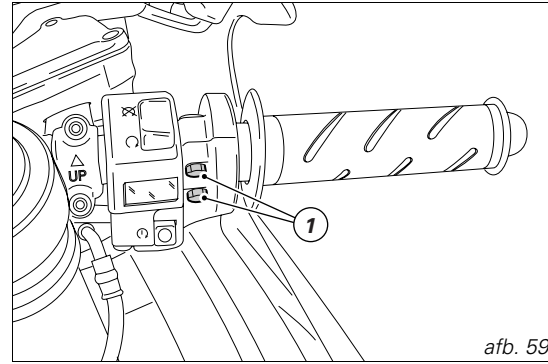
De scharnierpunten smeren

Regelmatig de externe 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. 71) en daarna het kabeluiteinde en de spindel in te vetten 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.

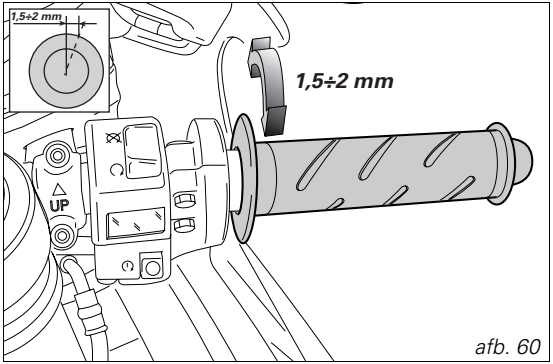
Voor een optimaal in- en uitklappende zijstandaard dient deze eerst zorgvuldig te worden schoongemaakt en dan op alle wrijvingspunten te worden ingevet met vet van het type SHELL Alvania R3.



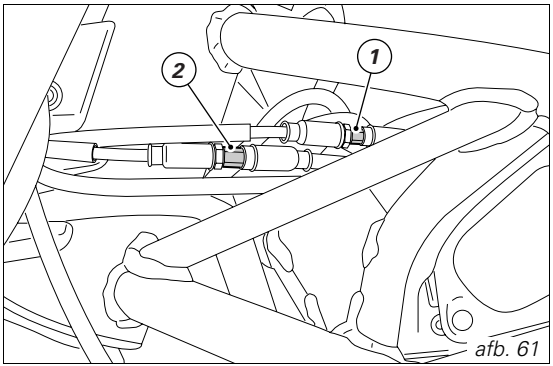
afb. 59

De spanning van de gaskabel afstellen

De gashendel dient bij alle standen van het stuur een onbelaste slaglengte te hebben van 1,5 ÷ 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. 61) ter hoogte van de stuurkop op de linkerkant van het voertuig. Regelknop (1) draait de gashendel open; regelknop (2) sluit hem.
De beschermkapjes van de regelknoppen halen en de contramoeren losdraaien. Aan beide regelaars evenveel draaien: naar rechts voor meer speling; naar links voor minder speling. Na afloop de contramoeren weer vastdraaien en de beschermkapjes erop steken.



afb. 60



afb. 61

NL

NL

Opladen van de accu *(afb. 62)*
Voor het opladen is het raadzaam de accu uit de motorfiets verwijderen.
De linker kuiphelft eraf halen (pag. 57), de schroef (1) losdraaien en de bovenste bevestigingsbeugel eraf halen.
Maak eerst de zwarte minpool (–) los, en dan de rode (+) pluspool.

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

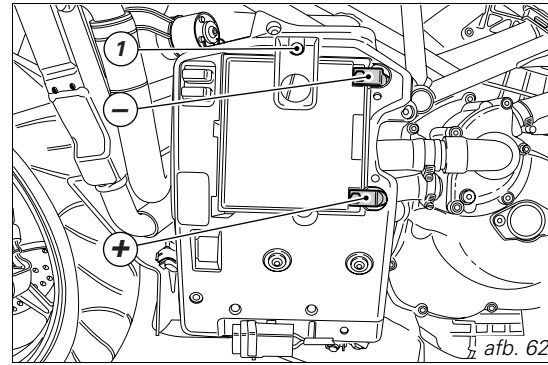
Laad de accu op in een goed geluchte ruimte.
Maak de kabeltjes van de acculader vast aan de polen: de rode aan de positieve (+), de zwarte aan de negatieve (–) pool.

Belangrijk
Sluit de accu aan op de acculader voordat u deze laatste aanzet: 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 vastmaken met de schroef (1), de polen vastmaken en de borgschroeven ervan invetten voor betere geleiding.

Opgelet
Houd de accu buiten het bereik van kinderen.

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



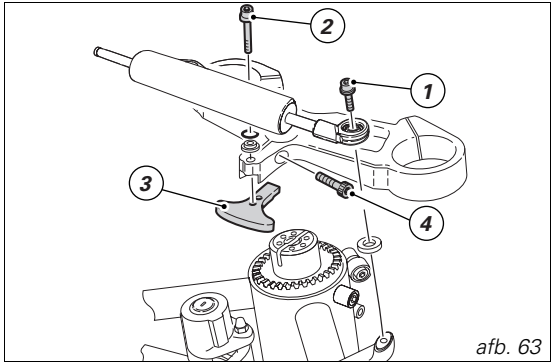
afb. 62

Helling van de stuurstang wijzigen (749/749S)

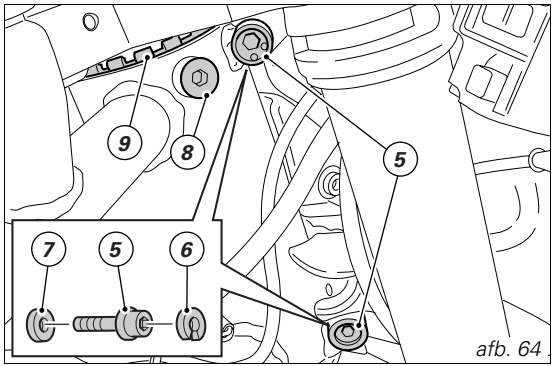
Alvorens over te gaan tot het wijzigen van de stuurhoek moet eerst de stuurschokdemper verwijderd worden door de bevestigingsschroeven (1 en 2) los te draaien. Met de schroef (2) is tevens de stuurvergrendeling (3) vastgemaakt, die iets meer naar achter zal moeten worden gemonteerd indien u de stuurhoek 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.



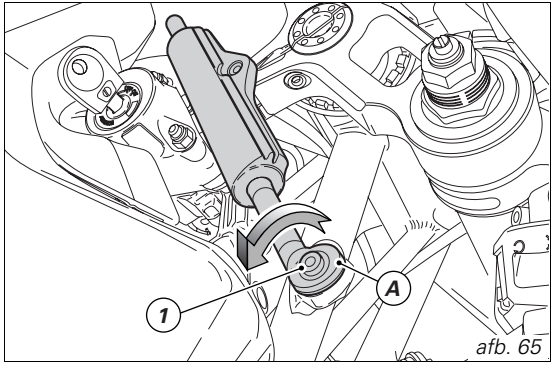
afb. 63



afb. 64

NL

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 hem vast met een koppel van 23 Nm, met een tolerantie van Nm ± 5%.



afb. 65

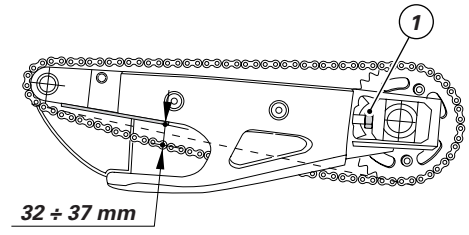
NL

De spanning van de drijfketting controleren
(afb. 66)

Belangrijk
Neem voor het spannen van de drijfketting contact op met een erkende Ducati-dealer of -garage.

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 32 ÷ 37 mm te liggen.

Opgelet
Zorg ervoor dat de contramoeren (1) van de kettingspanmechanismen stevig zijn aangeschroefd: dit is van fundamenteel belang voor de veiligheid van bestuurder en bijrijder.



afb. 66

NL

Belangrijk

Een slecht gespannen ketting leidt tot vroegtijdige slijtage van de transmissieorganen.

De drijfketting smeren

Op de transmissieketting zitten O-ringen om de glijdende elementen te beschermen tegen invloeden van buitenaf en de smering langer te vrijwaren.
Om deze ringen tijdens het schoonmaken niet te beschadigen, gebruikt u liefst speciaal hiervoor bestemde oplosmiddelen, 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.

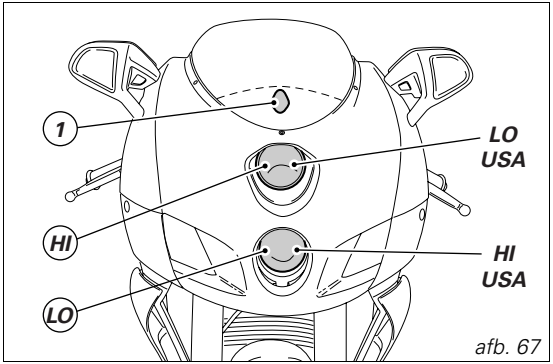
De lampjes van groot licht en dimlicht vervangen

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. 92. Controleer altijd eerst of het nieuwe lampje brandt voordat u de gedemonteerde delen weer aanbrengt.
Op afbeelding 67 ziet u de plaats van de lampjes van het dimlicht (LO), het grote licht (HI) en het parkeerlicht (1).

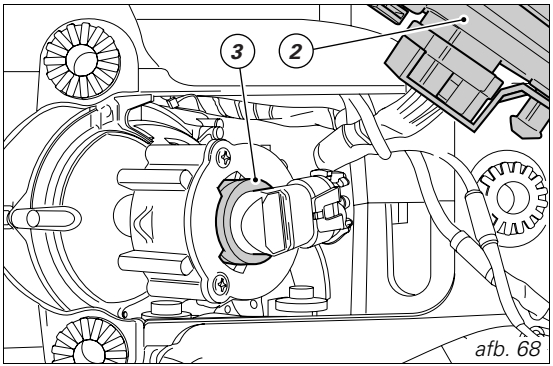
Belangrijk
In de uitvoering voor de Verenigde Staten is de plaats van de lampjes van het dimlicht en het groot licht omgekeerd.

Koplamp

Om het bovenste lampje eruit te halen, moet eerst het instrumentenpaneel (2) (zie pag. 59) 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 bij het onderste lampje te kunnen, dient u het koepeltje te demonteren zoals beschreven in de paragraaf "Delen van het frame demonteren" op pag. 57) en de onderkant (4) van de koplamphouder door de schroeven (5) los te draaien. Dit lampje vervangt u op dezelfde wijze als het bovenste lampje.



afb. 67



afb. 68

NL

Opmerkingen

Om de lampjes van de koplamp te vervangen hoeft u de kabel van de elektrische hoofdbedrading niet van de behuizing te halen.

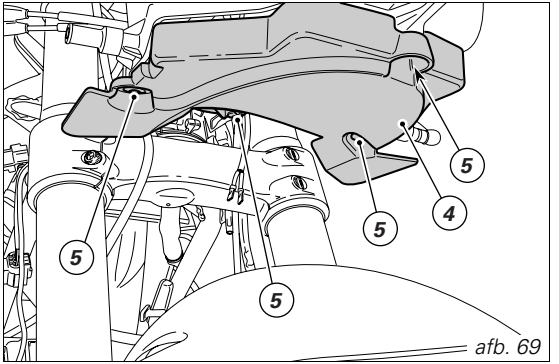
Opmerkingen

Raak het glas van het nieuwe lampje niet aan: het kan zwart worden waardoor de lichtsterkte afneemt.

NL

Opnieuw monteren

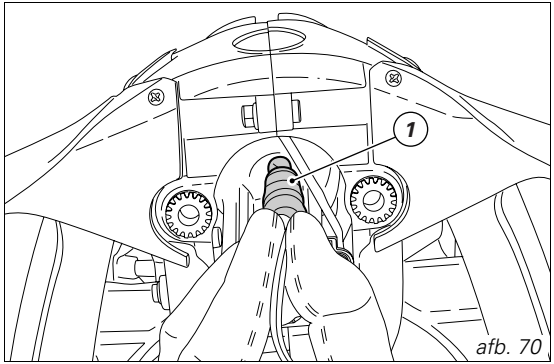
Als u het nieuwe lampje hebt gemonteerd, sluit u de bedrading van het instrumentenpaneel weer aan en steekt u dit precies in de sluitrubbers.
Monteer de onderste afdekking en het koepeltje met behulp van de daarvoor bestemde schroeven; controleer of de kabels van de richtingaanwijzers goed in de gleuven in de houders van het koepeltje zitten.



afb. 69

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. 59 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.



afb. 70

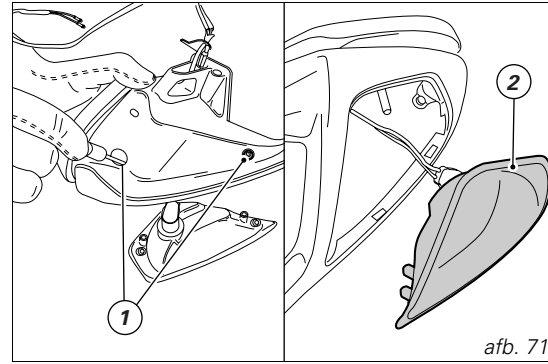
NL

Richtingaanwijzers voorkant *(afb. 71)*

Opmerkingen
Op de afbeelding is de achteruitkijkspiegel waarop de richtingaanwijzer zit, gedemonteerd van het kuipje.

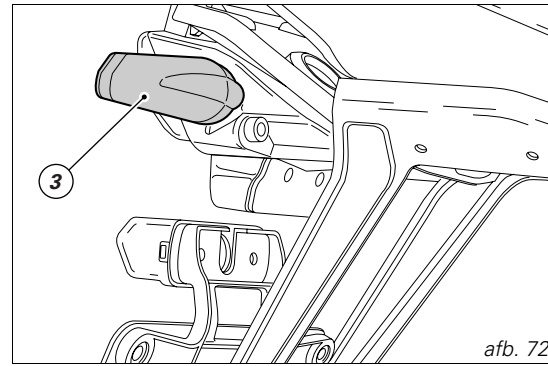
NL

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 tegen de klok in draaien.
Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het met de klok mee 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.



afb. 71

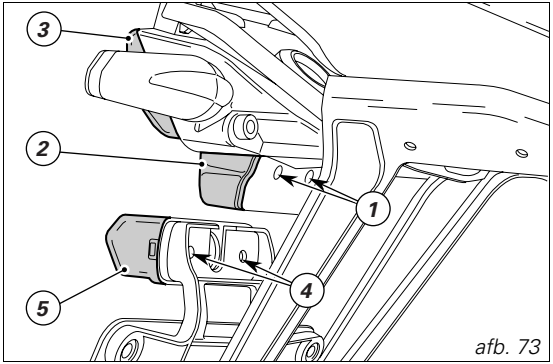
Richtingaanwijzers achter *(afb. 72)*
Om de lampjes van de achterste richtingaanwijzers te vervangen, dient u 1/4 slag aan de behuizing (3) te draaien om het glas naar boven te draaien en de behuizing er dan uit te halen.
Dit lampje heeft een bajonetsluiting, dus moet u het eerst even indrukken en dan tegen de klok in draaien.
Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het met de klok mee tot u het hoort klikken.
Monteer de behuizing (3) en maak deze vast op de houder door er 1/4 slag aan te draaien.



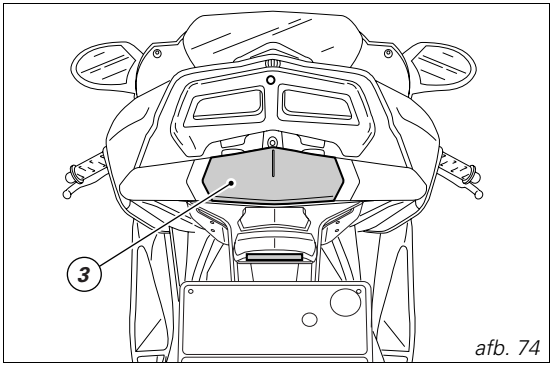
afb. 72

Stoplicht *(afb. 73)*
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 tegen de klok in draaien. Om het nieuwe lampje erin te steken, drukt u erop en draait u het met de klok mee tot u het hoort klikken. Monteer de gedemonteerde delen.

Verlichting kentekenplaat *(afb. 74)*
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

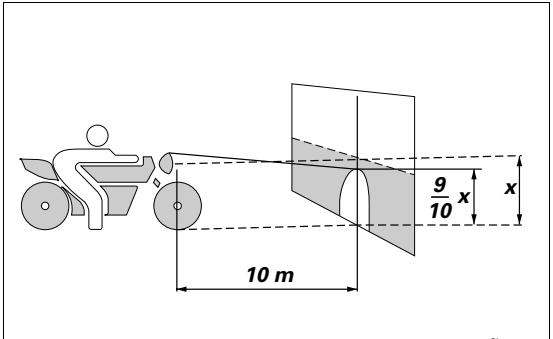


afb. 74

NL

NL

Afstellen van koplamp *(afb. 75)*
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 in de schemering.
Zet het dimlicht aan:
de bovenste scheidingslijn tussen de donkere zone en de verlichte zone op de muur, mag niet hoger dan 9/10 komen van de hoogte, gemeten bij de vloer tot aan het midden van de koplamp.

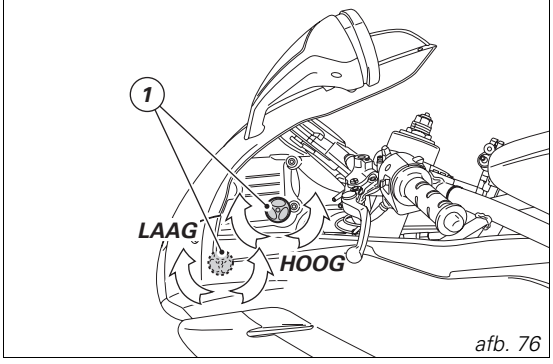


afb. 75

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.

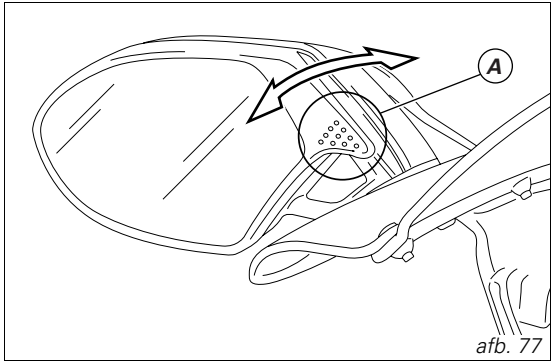
De verticale richting van de koplamp past u aan met behulp van de regelknoppen (1, afb. 76), links van de koplamp. Als u de knoppen met de klok mee draait, verzet u de lichtbundel naar onder; tegen de klok in verzet u deze naar boven.

Opmerkingen
Om bij de onderste knop te kunnen, dient u het koepeltje te demonteren zoals beschreven op pag. 59.



afb. 76

Afstellen van achteruitkijkspiegeltjes *(afb. 77)*
Het spiegeltje met de hand verzetten door te drukken op punt (A).



afb. 77

NL

NL

Tubeless banden

Spanning voorband:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Spanning achterband:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2
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 wieldop van het voorwiel, verhoogt u op erg oneffen wegdek de bandenspanning met 0,2÷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 in een band zitten 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 de band onverwachts klappen met zware gevolgen voor bestuurder en bijrijder.

Als een band wordt vervangen, dient het wiel vervolgens te worden uitgebalanceerd.

Belangrijk
De tegengewichten van de wielen niet verwijderen of verplaatsen.

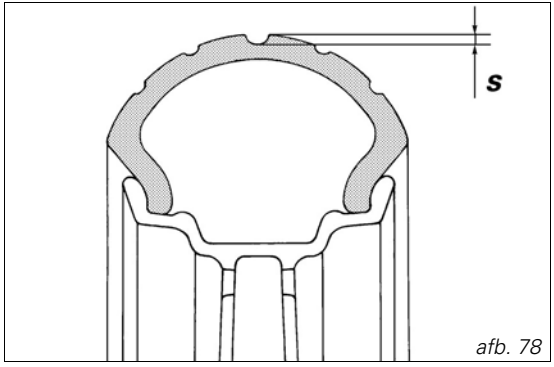
Opmerkingen
Neem voor het vervangen van de banden contact op met een erkende Ducati dealer, zodat u er zeker van bent dat de wielen op de juiste manier worden ge(de)monteerd.

Minimumdiepte van het loopvlak

De minimumdiepte (S, afb. 78) 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 wettelijk, in het land waarin de motor wordt gebruikt voorgeschreven diepte.

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 ze als ze ernstig beschadigd zijn.
Verwijder steentjes of ander vuil dat in de groeven van de band is blijven zitten.

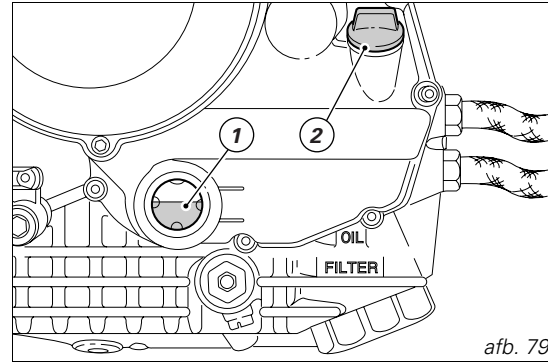


afb. 78

NL

NL

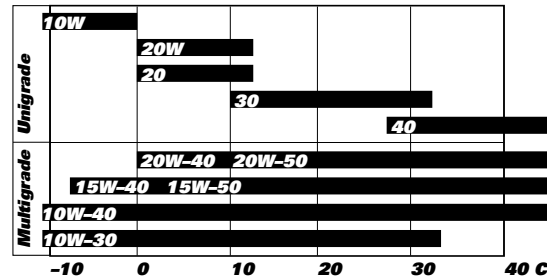
Controle motoroliepeil *(afb. 79)*
Het peil van de motorolie is zichtbaar via het kijkglas (1) dat in het koppelingdeksel zit. Controleer het oliepeil als het voertuig perfect recht staat en de motor koud is. Het peil moet tussen de streepjes op het kijkglas staan. Als het wat te laag is, vult u motorolie 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.



afb. 79

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

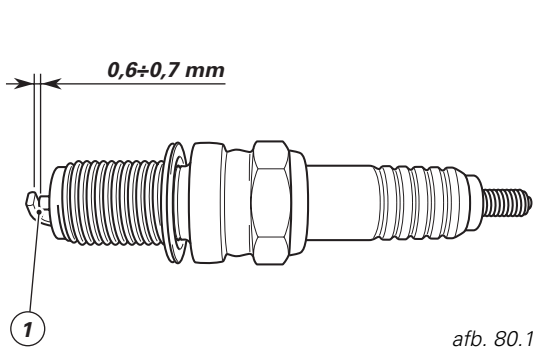
Viscositeit
SAE 10W-40
De overige in de tabel weergegeven viscositeitswaarden kunnen worden gebruikt als de gemiddelde temperatuur van het gebied waarin de motor wordt gebruikt binnen de aangeduide limietwaarden ligt.



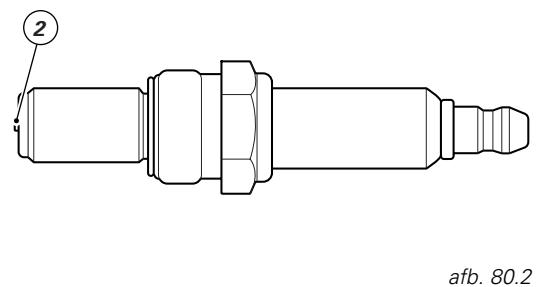
Reinigen en vervangen van bougies *(afb. 80.1 - afb. 80.2)*
De bougies vormen een belangrijk deel van de motorfiets en moeten derhalve regelmatig worden gecontroleerd. Bij deze gelegenheid dient tevens te worden gecontroleerd of de motor goed functioneert.
Neem voor de controle en eventuele vervanging 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.

Opmerkingen
Op het voertuig kunnen zowel bougies met massa-elektrode (1, afb. 80.1) als bougies zonder massa-elektrode (2, afb. 80.2) worden gemonteerd.
Als er bougies met massa-elektrode worden gemonteerd, dient ook de slijtage van de centrale elektrode te worden gecontroleerd en de afstand tussen de elektroden, die als volgt moet zijn:
0,6÷0,7 mm.

Belangrijk
Een grotere of kleinere afstand kan niet alleen leiden tot verminderde prestaties van het voertuig, maar kan tevens startmoeilijkheden veroorzaken of problemen bij het stationair toerental.



afb. 80.1



afb. 80.2

NL

NL

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 om "kringen" van te snel opdrogende producten op de nog warme oppervlakken te vermijden. Spuit niet met heet of onder hoge druk staand water op de motor. Gebruik van hogedrukreinigers kan leiden tot vastlopen van de veerelementen, de velgen, de elektrische componenten, de 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

Na het wassen kan het voorkomen dat 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 beschermlaagje 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 stilstaat, 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, Groot-Brittannië, 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

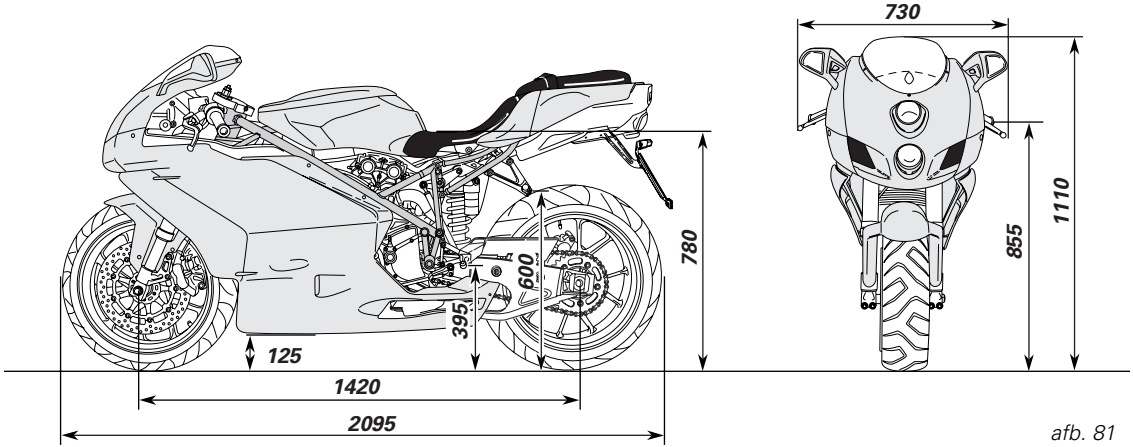
NL

Afmetingen *(mm) (afb. 81)*

Gewicht

Droog gewicht, zonder brandstof:
200 kg (749 Dark Tweezitter)
199 kg (749 Tweezitter)
197 kg (749S Eenzitter)
201 kg (749S Tweezitter)
Gewicht met volle lading:
390 kg.

Opgelet
Als u de motorfiets zwaarder belaadt dan de voorgeschreven limietwaarden, vermindert het prestatievermogen ervan en wordt hij moeilijker hanteerbaar, zodat u kans loopt de macht over het stuur te verliezen.



afb. 81

Tanken	*Type:*	*dm^3 (liter)*
Brandstoftank, inclusief een reservetank van 3 dm^3 (liter)	*Loodvrije benzine met een oorspronkelijk octaangehalte van minimaal 95*	*15,5*
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*	*—*
Voorvork	*SHELL - Advance Fork 7.5 of Donax TA*	*511 cc (per poot) 749/749S 486 cc (per poot) 749 Dark oliepeil*
Koelvloeistofcircuit	*Antivriesmiddel SHELL – Advance Coolant of Glycochell 35÷40% + water*	*2,6*

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

NL

NL

Motor

Viertakt met twee op 90° in de "L" lengte liggende cilinders.
Boring mm:
90 (749/749S/749Dark)
Slag mm:
58,8 (749/749S/749Dark)
Totale cilinderinhoud cm^3:
748 (749/749S/749Dark)
Compressieverhouding:
11,7±0,5:1 /749/749Dark);
12,3±0,5:1 (749S).
Maximumvermogen op de as (95/1/CE), kW/PK:
76/103 bij 10.000 min^{-1}(749/749Dark);
81/110 bij 10.500 min^{-1}(749S)
Maximumkoppel op de as (95/1/CE):
77 Nm bij 8.500 min^{-1}(749/749Dark);
78 Nm bij 8.500 min^{-1} (749S);
Maximumtoerental, min^{-1}:
11.200

Belangrijk

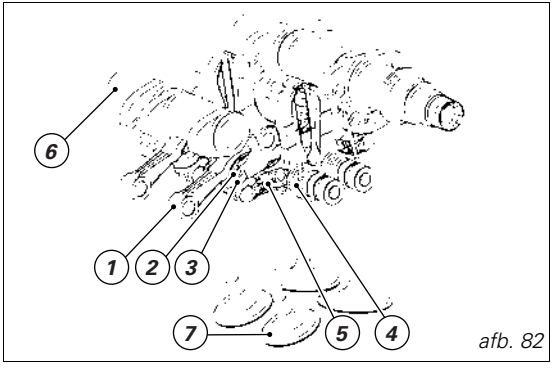
In geen enkele rijsituatie mag men het voorgeschreven toerental overschrijden.

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. 82)*

1) *Opentuimelaar (bovenste);*
2) *afstelling bovenste tuimelaar;*
3) *afstelling sluittuimelaar (onderste);*
4) *terugslagveer onderste tuimelaar;*
5) *onderste tuimelaar (sluiten);*
6) *verdeleras;*
7) *klep.*



afb. 82

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.

Belangrijk

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.

Bougies

Merk en type (749/749Dark):
CHAMPION RG4HC
CHAMPION 8654
NGK CR9 EVX
Merk en type (749S):
CHAMPION RG59V
CHAMPION 8654
NGK CR9 EVX

Voeding

Indirecte elektronische inspuiting MARELLI.
Doorsnee smoorklephuis:
54 mm
Inspuiters per cilinder: 1
Openingen voor inspuiters: 1
Benzinevoeding: 95-98 RON.

NL

Remmen

Voor

Met twee halfzwevende geperforeerde schijven.
Materiaal rembaan:
staal.
Materiaal huis:
aluminium
Schijfdoorsnee:
320 mm.
Hydraulisch bedieningsorgaan: hendel op rechterkant van stuur.
Remoppervlak:
79 cm^2.
Merk remklauwen:
BREMBO
Type:
34-4 zuigers.
Wrijvingsmateriaal:
TOSHIBA TT 2172
Pomptype:
PR18.

Achter

Met vaste, geperforeerde stalen schijf.
Schijfdoorsnee:
240 mm.
Hydraulisch bedieningsorgaan: pedaal aan rechterkant.
Remoppervlak:
32 cm^2.
Merk:
BREMBO
Type:
34-2 zuigers.
Wrijvingsmateriaal:
FERIT I/D 450 FF.
Pomptype:
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 (749/749S/749Dark)

Droge koppeling met hendelbediening op linkerkant van het stuur.
Overbrenging tussen motor en drijvende versnellingsas door middel van rechte tandwielen.
Verhouding motortandwiel/koppelingtandwiel:
32/59 voor 749/749Dark/749S.
Constante aangrijping, 6 versnellingen, met pedaal op linkerkant.
Verhouding tandwiel uitgang versnellingsbak /achterste kroontandwiel:
14/39 voor 749/749Dark;
14/38 voor 749S.
Totale verhoudingen voor 749/749Dark/749S:
1bij 15/37
2bij 17/30
3bij 20/28
4bij 22/26
5bij 23/24
6bij 24/23

Kettingoverbrenging tussen versnelling en achterwiel voor 749/749Dark/749S:
Merk:
DID
Type:
525 HV
Afmetingen:
5/8"x5/16"
aantal schalmen:
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 en die van de bijrijder ernstig in gevaar brengen en de motorfiets onherroepelijk beschadigen.

NL

Frame
Raamwerkconstructie: buizen van hoogbestendig staal.
Stuurhoek (aan elke kant):
28° 30'

De stuurhoek voor normaal weggebruik bedraagt:
Helling stuurstang:
24° 30'
Voorslag:
97 mm.
Bij rijden op de baan kunnen (uitsluitend voor model 749S) deze maten worden aangepast aan de kenmerken van het circuit:
Helling stuurstang:
23° 30'
Voorslag:
91 mm

Wielen (749/749S/749Dark)
Velgen van lichtmetaallegering met vijf Y-vormige spaken.

Voor
Afmetingen:
MT3,50x17"

Achter
Afmetingen:
MT5,50x17"

Beide wielen hebben een demonteerbare steekas.

Banden (749/749S)

Voor
"tubeless" radiaalband.
Afmetingen:
120/70-ZR17

Achter
"tubeless" radiaalband.
Afmetingen:
180/55-ZR17

Ophanging

Voor

Hydraulische vork met omgekeerde telescoop, 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.
Slag op telescoopas:
125 mm.

Achter

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:
71 mm.
Wielslag:
128 mm.

Uitlaatsysteem

Gekatalyseerd in overeenstemming met de milieuvoorschriften Euro 2.
Uitvoering voor V.S.: niet gekatalyseerd.

Verkrijgbare kleuren

749 BIP / 749S MONO BIP

Ducati geel code 473.201 (PPG);
frame en velgen kleur metaal (alleen voor 749 BIP, 749S MONO USA en 749S BIP).

Rood Ducati anniversary code F_473.101 (PPG);
rood frame en zwarte velgen.

749 Dark BIP

Dark zwart cod. 291.501 (PPG);
frame en velgen metaalkleurig.

NL

Elektrische installatie

Deze bestaat uit de volgende hoofdcomponenten:
koplamp met twee *horizontaal opgestelde halogeenlampen*
lamp dimlicht *type:* ***HB3 (12V-60W)****.*
lamp groot licht *type:* ***HB3 (12V-60W)***
parkeerlicht*:*
soort lamp: ***W5W (12V-5W)****.*
Elektrische bedieningen *op het stuur:*
richtingaanwijzers:
soort lamp: ***R10W (12V-10W)****.*
richtingaanwijzers voorkant:
soort lamp: ***RW16W (12V-16W)****.*
Claxon.
Schakelaars *stoplicht.*
Accu, 12V-10Ah.
Wisselstroomdynamo 12V-480W.
Elektronische regelaar*, beveiligd met een zekering van* ***40 A*** *naast de accu.*
Startmotor 12V-0,7 kW*.*
Achterlicht en stoplicht*:*
soort lamp: ***P21/5W (12V-5/21W)****.*
Kentekenplaatverlichting*:*
soort lamp: ***W5W (12-5W).***

Opmerkingen

Raadpleeg voor het vervangen van de lampjes de paragraaf “Lampjes vervangen” (pag. 71).

Zekeringen

De hoofdzekeringendoos (1, afb. 83) 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. 84) naast de accu aangebracht. De zekering (3) beveiligt de elektronische spanningsregelaar. Om bij de zekeringen te kunnen, moet het kapje eerst eraf worden gehaald.

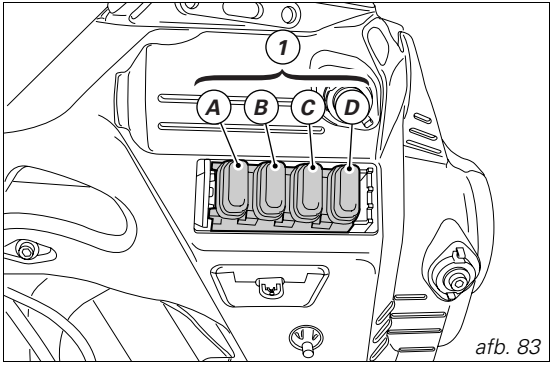
Men herkent een doorgeslagen zekering aan de onderbroken gloeidraad (4, afb. 85).

Belangrijk

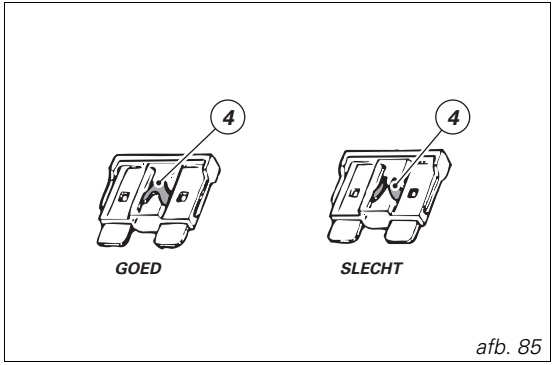
Om mogelijke kortsluiting te voorkomen, dient de zekering te worden vervangen terwijl de startsleutel op ***OFF*** *staat.*

Opgelet

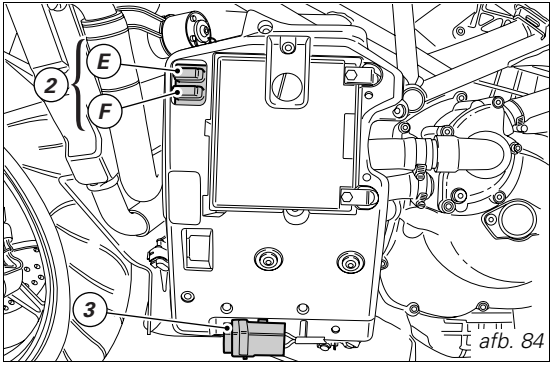
Nooit zekeringen monteren met andere dan de voorgeschreven waarden. Overtreding van dit voorschrift kan schade aan het elektrisch systeem of zelfs brand tot gevolg hebben.



afb. 83



afb. 85



afb. 84

NL

NL

Legenda 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 regeleenheid
9) Regeleenheid
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) Snelheidssensor
29) Zijstandaard
30) Claxon
31) Schakelaar neutrale stand
32) Schakelaar oliedruk
33) Schakelaar stoplicht achterkant
34) Start/inspuiteenheid
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

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 zekeringdozen *(afb. 83 en afb. 84)*

Pos.	*Gebruikers*	*Sterkte*
1A	*Groot licht en dimlicht*	*15 A*
1B	*Claxon, stop, afstandsschakelaar starten, knipperlicht*	*20 A*
1C	*Key on*	*7,5 A*
1D	*Voeding instrumentenpaneel*	*3 A*
2E	*Computer*	*3 A*
2F	*Injectierelais*	*20 A*

Opmerkingen
Het bedradingschema zit achteraan in dit boekje.

NL

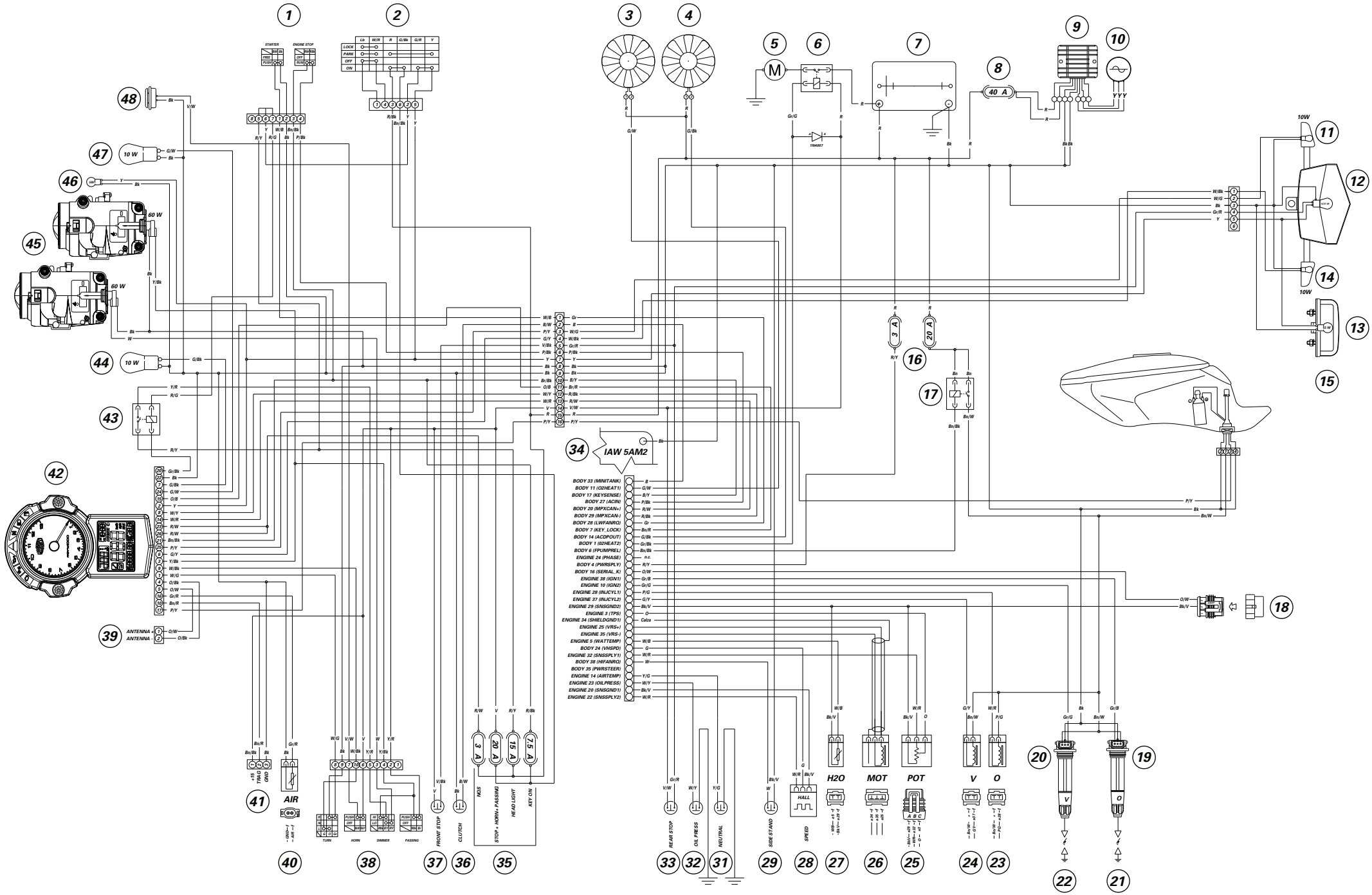
GEHEUGENSTEUNTJE VOOR PERIODIEK ONDERHOUD

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

NL

DUCATI*MOTORHOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com

913.7.114.1B
Stampato 04/2005



749S/749/749DARK

DUCATI *MOTOR HOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com