

Manuel d'utilisation et entretien

HYPERMOTARD

**HYPERMOTARD
796**



HYPERMOTARD

HYPERMOTARD
796

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

Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les instructions qui suivent, notamment les recommandations concernant le rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.

Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.

De plus, notre service d'informations est à la disposition des Ducatistes et de tous les motards et passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !



Remarque

La société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date de l'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 détachées d'origine Ducati.



Attention

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

Sommaire

Indications générales 7

- Garantie 7
- Symboles 7
- Informations utiles pour rouler en sécurité 8
- Conduite à pleine charge 9
- Données d'identification 10

Tableau de bord (Dashboard) 11

- Tableau de bord 11
- LCD (afficheur à cristaux liquides) - Fonctions principales 13
- Afficheur à cristaux liquides – Réglage/affichage des paramètres 15
- Indicateur de la distance totale parcourue « Compteur kilométrique » 18
- Indication vitesse véhicule 19
- Indicateur de température de l'huile moteur 20
- Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP » 21
- Indicateur distance parcourue sur la réserve « TRIP FUEL » 22

- Indicateur d'affichage de l'horloge 23
- Indicateur d'interventions d'entretien 24
- Indicateur de tension de batterie (BAT) 25
- Réglage du ralenti du moteur (RPM) 26
- Réglage de l'éclairage de fond (LIGHT SET) 27
- Afficheur du temps sur le tour (LAP) 28
- Afficheur des données mémorisées (LAP Memory) 30
- Système d'acquisition DDA 31
- Effacement des données (Erase DDA) 32
- Fonction de réglage de l'horloge 33
- Diagnostic du tableau de bord 34
- Fonction « Rentrée automatique des clignotants » 36
- Fonction ALLUMAGE/EXTINCTION « graduelle » du phare 36
- Fonction extinction « intelligente » du phare 36
- Le système antidémarrage électronique 37
- Code Card 38
- Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique 39
- Double des clés 41

Commandes pour la conduite 42

- Position des commandes pour la conduite du motorcycle 42
- Commutateur d'allumage et antivol de direction 43
- Commutateur gauche 44
- Levier commande d'embrayage 45
- Commutateur droit 46
- Poignée des gaz 46
- Levier de commande du frein avant 47
- Pédale de commande du frein arrière 48

Sélecteur de vitesse 48
Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 49

Principaux éléments et dispositifs 51

Position sur le motocycle 51
Bouchon réservoir de carburant 52
Ouverture selle 53
Ouverture du compartiment pour trousse à outils 54
Béquille latérale 55
Éléments de réglage de l'amortisseur arrière 56
Réglage des rétroviseurs 58

Mode d'emploi 59

Précautions pendant la période de rodage de la moto 59
Contrôles avant la mise en route 61
Démarrage du moteur 62
Démarrage et mise en route du motocycle 64
Freinage 64
Arrêt de la moto 65
Stationnement 65
Ravitaillement en carburant (fig. 55) 66
Accessoires en dotation (fig. 56) 67

Principales opérations d'entretien 68

Dépose de l'habillage 68
Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein 70

Vérification de l'usure des plaquettes de frein 72
Lubrification des articulations 73
Réglage du câble des gaz 74
Charge de la batterie 75
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 76
Graissage de la chaîne de transmission 77
Remplacement ampoules du phare avant 78
Remplacement des ampoules des clignotants arrière 80
Remplacement ampoules éclairage plaque d'immatriculation 81
Orientation du phare 82
Réglage du phare 83
Pneus sans chambre à air (tubeless) 84
Contrôle niveau huile moteur 86
Nettoyage et remplacement des bougies 87
Nettoyage général 88
Inactivité prolongée 89
Consignes importantes 89

Entretien 90

Programme d'entretien : opérations réservées au Concessionnaire 90
Programme d'entretien : opérations réservées au client 93

Caractéristiques techniques 94

Encombrements (mm) 94
Poids 94
Moteur 96

F

Distribution	96
Performances	97
Bougies d'allumage	97
Alimentation	97
Système d'échappement	97
Transmission	98
Freins	99
Cadre	100
Roues	100
Pneus	100
Suspensions	101
Coloris disponibles	101
Circuit électrique	101

Aide-mémoire pour entretiens
périodiques 106

Indications générales

Garantie

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

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour effectuer un travail 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, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motorcycle. Quoi qu'il en soit, si vous avez un doute, n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motorcycle.

Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :



Attention

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



Important

Risque de dommages à la moto et/ou à ses composants.



Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications à DROITE ou à GAUCHE se rapportent au sens de marche du motorcycle.

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience du conducteur 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 adéquats ainsi qu'un casque de protection.

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 très peu de temps. Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit TOUJOURS maintenir ses mains sur le guidon, ainsi que le passager doit TOUJOURS se tenir, de ses deux mains, aux poignées arrière prévues à cet effet.

Respecter la législation et les règles nationales et locales. TOUJOURS respecter les limites de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne JAMAIS dépasser la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation permet d'atteindre.

Signaler TOUJOURS et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie. Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

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

TOUJOURS arrêter le moteur lorsqu'on se ravitaille en carburant 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. Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs 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.

TOUJOURS retirer la clé quand on laisse 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 d'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 sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.

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

Conduite à pleine charge

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

La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires supplémentaires, ne doit pas dépasser la valeur suivante :
390 kg

Tâcher de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle 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 à la page 84 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motorcycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°



Remarque

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

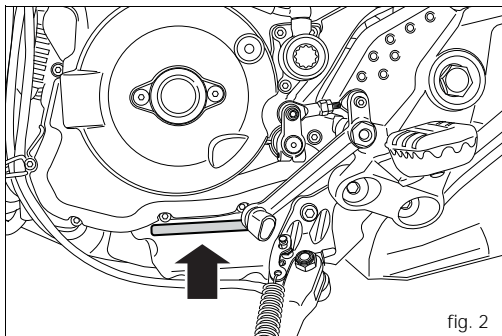
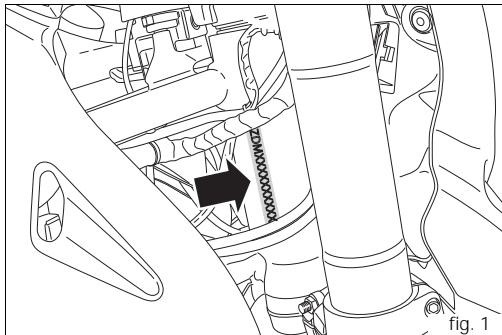





Tableau de bord (Dashboard)

Tableau de bord

- 1) LCD (AFFICHEUR À CRISTAUX LIQUIDES),
(voir page 13).
- 2) COMPTE-TOURS (trs/mn).
Il indique le régime du moteur en tours par minute.
- 3) TÉMOIN POINT MORT N (VERT).
Il s'allume quand le sélecteur est au point mort.
- 4) TÉMOIN DE LA RÉSERVE DE CARBURANT  (JAUNE AMBRE).
Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3,5 litres de carburant environ dans le réservoir (réserve).
- 5) TÉMOIN DES CLIGNOTANTS  (VERT).
S'allume en clignotant quand les clignotants sont activés.
- 6) TÉMOIN DE PRESSION D'HUILE MOTEUR  (ROUGE).
Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

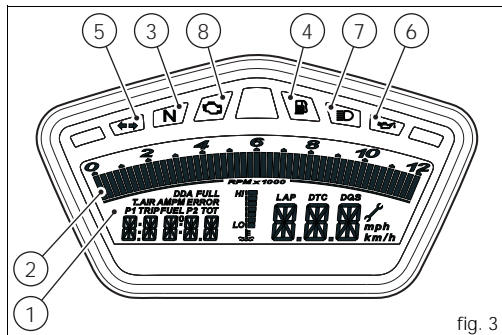




fig. 3



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 FEU DE ROUTE  (BLEU).
Il s'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.
- 8) TÉMOIN « DIAGNOSTIC VÉHICULE/MOTEUR - EOBD »  (JAUNE AMBRE).

S'il est allumé de manière permanente, il est utilisé par le boîtier électronique pour communiquer la présence d'erreurs « Moteur » et/ou « Véhicules » et, dans certains cas, le blocage du moteur.

9) TÉMOIN LIMITEUR - OVER REV (ROUGE)

Témoins 9B + 9C : ils s'allument fixes à 400 trs/mn avant l'intervention du limiteur.

Témoins 9A + 9B + 9C : ils s'allument fixes à 800 trs/mn avant l'intervention du limiteur.

Témoins 9A + 9B + 9C : ils clignotent quand le limiteur s'active.

10) BOUTON DE COMMANDE (fig. 5)

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord « s ».

11) BOUTON DE COMMANDE (fig. 5)

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord « t ».

12) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH (fig. 5)

Le bouton qui normalement fait fonction d'appel de phares peut être utilisé pour les fonctions LAP et système d'acquisition DDA du tableau de bord.

13) BOUTON DE DÉSACTIVATION DES CLIGNOTANTS (fig. 5)

Le bouton qui normalement sert à désactiver les clignotants peut être utilisé aussi pour la fonction REMISE À ZÉRO/ CONFIRMATION du tableau de bord.

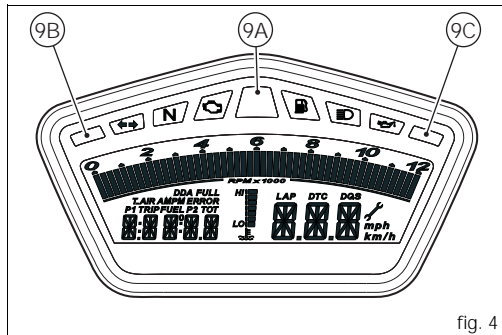


fig. 4

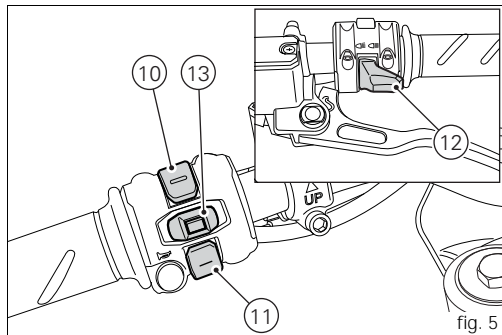


fig. 5

LCD (afficheur à cristaux liquides) - Fonctions principales



Attention

N'intervenir sur le tableau de bord que si la moto est arrêtée. N'intervenir en aucun cas sur le tableau de bord lorsque la moto roule.

1) INDICATEUR DE VITESSE.

Il indique la vitesse de marche.

2) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE.

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) COMPTEUR kilométrique journalier.

Il indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro (TRIP).

4) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE TRIP FUEL.

Il indique la distance parcourue en réserve.

5) HORLOGE.

6) CHRONOMÈTRE DU TEMPS SUR LE TOUR.

7) INDICATEUR DES TOURS MOTEUR (RPM).

8) ENREGISTREMENT DU TEMPS SUR LE TOUR, TRS/
MN MAXIMAUX (LAP) ET ÉTAT DU LIMITEUR (SI
ATTEINT).

9) INDICATEUR DE TENSION DE BATTERIE (BATT).

10) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE L'HUILE
MOTEUR.

Il indique la température de l'huile du moteur.



Important

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

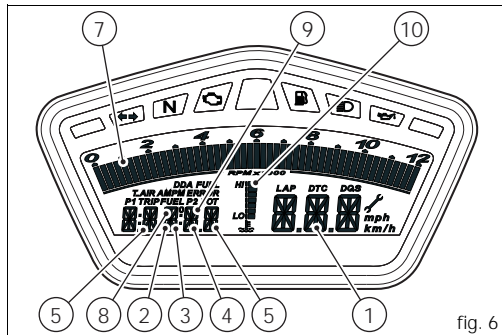


fig. 6

F 11) INDICATEUR D'ENTRETIEN PRÉVENTIF.

L'allumage de l'indicateur signale que le motorcycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique. L'indicateur restera sur l'afficheur jusqu'à la REMISE À ZÉRO du système qui sera exécutée par un Concessionnaire ou un Atelier agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.

12) FONCTION LAP.

Il indique l'activation de la fonction LAP.

13) FONCTION DDA.

Il indique l'activation de la fonction DDA.

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. En cas d'entrée accidentelle dans des menus réservés, ne les utiliser en aucun cas et placer la clé sur OFF. En cas de problèmes, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati pour effectuer les vérifications nécessaires.

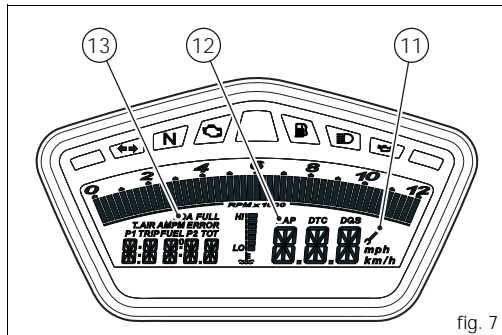


fig. 7

Afficheur à cristaux liquides – Réglage/ affichage des paramètres

Au moment de l'allumage (clé de OFF à ON), le tableau de bord active pendant 1 seconde tous les chiffres de l'afficheur LCD et allume les témoins alternativement.

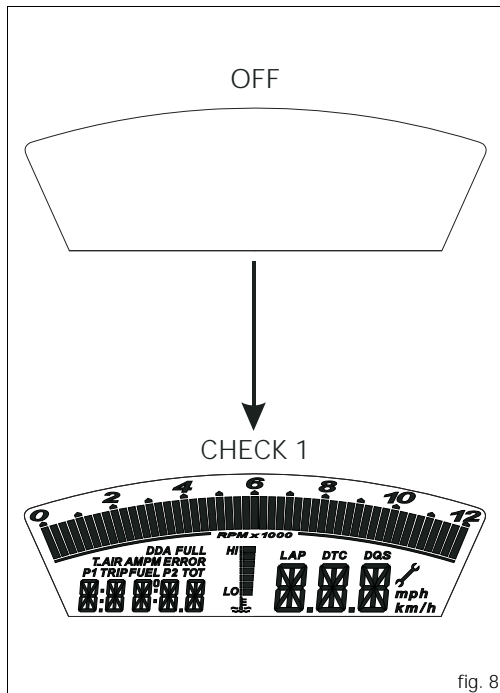


fig. 8

Par la suite, il se met en affichage normal en visualisant le modèle à la place du compteur kilométrique et, pendant 2 secondes, la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) à la place de la vitesse du véhicule. L'affichage du modèle se fait par « défilement » une seule fois.

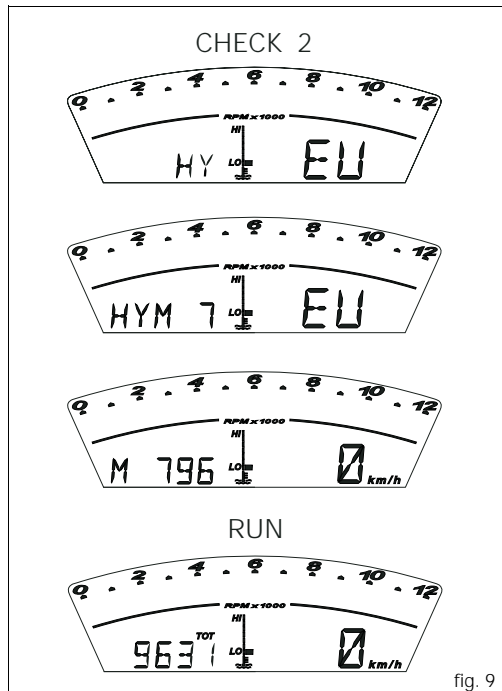


fig. 9

Au Key-on, le tableau de bord affiche toujours les informations suivantes (en désactivant les fonctions activées précédemment) :

COMPTEUR KILOMÉTRIQUE

VITESSE

GRAPHIQUE EN BARRES DES TOURS MOTEUR

GRAPHIQUE EN BARRES DE LA TEMPÉRATURE DE L'HUILE MOTEUR

À ce stade, au moyen du bouton (1, fig. 10) « s », il est toujours possible de passer de la fonction COMPTEUR KILOMÉTRIQUE (TOT) aux fonctions suivantes :

TRIP

TRIP FUEL (uniquement s'il est actif)

HORLOGE

Pour retourner ensuite à la fonction COMPTEUR KILOMÉTRIQUE (TOT).

Si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « t », le système entre dans le MENU en affichant alternativement les fonctions suivantes :

ERROR (seulement s'il y a au moins une erreur)

BATT

RPM

LIGHT SET

LAP (OFF ou ON)

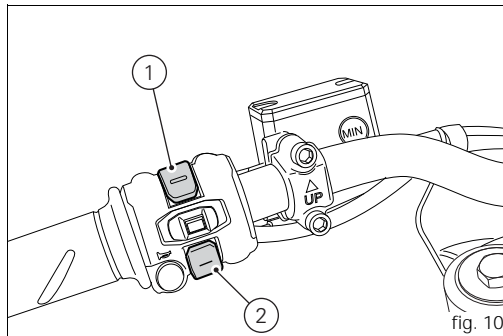
LAP MEM

DDA (OFF ou ON)

ERASE DDA

TIME SET

CODE (activé uniquement en présence d'au moins une erreur dans le SYSTÈME ANTIDÉMARRAGE ÉLECTRONIQUE)



Important

Ce menu n'est actif que si la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h. Si le véhicule dépasse 20 km/h quand ce MENU est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales. De toute façon, il est possible de quitter ce MENU à tout moment en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (2, fig. 10) « t ».

Indicateur de la distance totale parcourue « Compteur kilométrique »

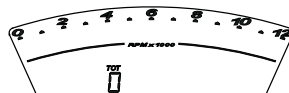
Cette fonction permet de visualiser l'indication de la distance totale parcourue.

Lors du Key-on, le système entre automatiquement dans cette fonction.

La donnée est mémorisée en permanence et elle ne peut pas être mise à zéro.

Si la distance parcourue est supérieure à 99 999 km (ou 99 999 mi), « 99 999 » reste affiché en permanence.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

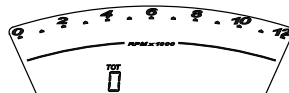


fig. 11

Indication vitesse véhicule

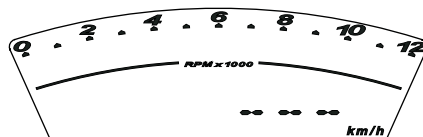
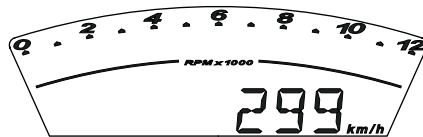
Cette fonction permet de visualiser l'indication de la vitesse du véhicule.

Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle (calculée en km/h) par le boîtier électronique et affiche la donnée majorée de 8 %.

La vitesse maximale affichée est 299 km/h (186 mph).

Au-delà de 299 km/h (186 mph), le tableau de bord affiche les tirets « - - - » (non clignotants).

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

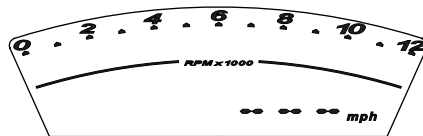
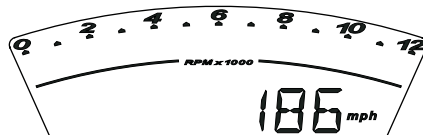


fig. 12

F Indicateur de température de l'huile moteur

Cette fonction permet de visualiser l'indication de la température de l'huile du moteur.

Affichages :

- si la température est comprise entre $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+70\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 2 » ;
- si la température est comprise entre $+71\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+90\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 3 » ;
- si la température est comprise entre $+91\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+175\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 4 » ;
- si la température est comprise entre $+176\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+187\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 5 » ;
- si la température est comprise entre $188\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+192\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 6 » ;
- si la température est comprise entre $+193\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+196\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 7 » ;
- si la température est comprise entre $+197\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+199\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 8 » ;
- si la température est de $200\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 9 » et les crans clignotent.

En cas de PANNE du capteur, l'« ÉTAT 1 » est affiché en mode clignotant.

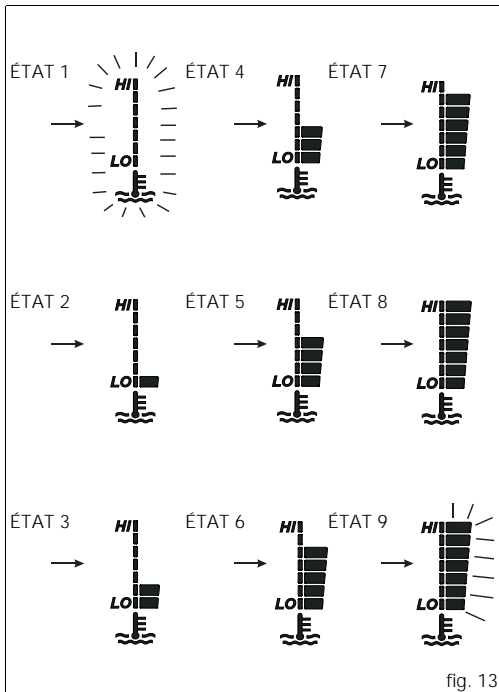


fig. 13

Indicateur de la distance journalière parcourue « TRIP »

Cette fonction permet de visualiser l'indication de la distance journalière parcourue.

Lorsqu'on est dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (13, fig. 5) pendant 3 secondes, la donnée est mise à zéro.

Si la donnée dépasse le nombre 999,9, la distance parcourue est mise à zéro et le comptage recommence automatiquement.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA



fig. 14

Indicateur distance parcourue sur la réserve « TRIP FUEL »

Cette fonction permet de visualiser l'indication de la distance parcourue avec le véhicule roulant sur la réserve.

La fonction « TRIP FUEL » s'active chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume.

L'information est conservée en mémoire tant que la moto est en réserve, même après avoir coupé le contact.

Le compte cesse automatiquement dès que la moto n'est plus en réserve.

Si la donnée dépasse le nombre 999,9, le compteur est automatiquement mis à zéro et recommence le comptage.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA



fig. 15

Indicateur d'affichage de l'horloge

Cette fonction permet de visualiser l'indication de l'heure.

L'heure est toujours affichée selon la séquence suivante :

AM de 0:00 à 11:59

PM de 12:00 à 11:59

En cas de coupure de la batterie (Batt-OFF), une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-on, l'horloge sera remise à zéro et reprendra automatiquement à partir de « 0:00 ».

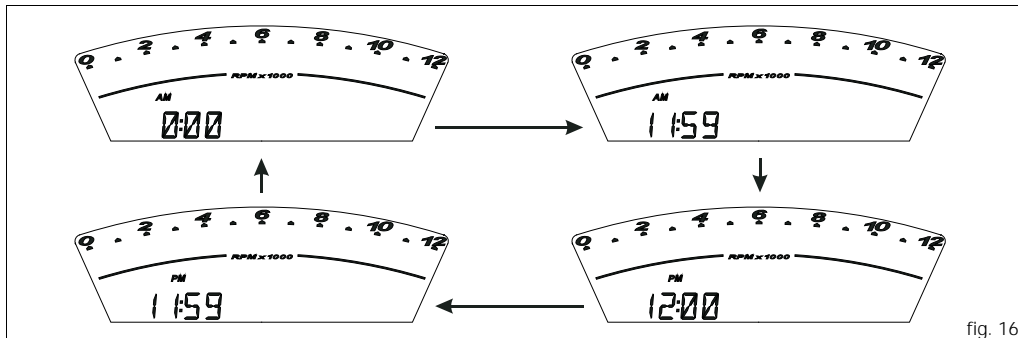



fig. 16

Indicateur d'interventions d'entretien

Affiche les interventions d'entretien (révision).

L'allumage de l'indicateur () signale que le motorcycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique.

Le tableau de bord affiche l'indication de l'entretien aux kilométrages suivants :

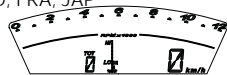
après les 1 000 premiers km au compteur kilométrique ;

tous les 12 000 km au compteur kilométrique.

L'indication reste affichée tant qu'elle n'a pas été réinitialisée.

Quand ce message est affiché, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

ver. EU, CND, FRA, JAP



REMISE À ZÉRO



allumage
« MAINT »

allumage
« MAINT »

ver. UK, USA



REMISE À ZÉRO



allumage
« MAINT »

allumage
« MAINT »

fig. 17

Indicateur de tension de batterie (BAT)

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'indicateur de la tension de batterie.

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « BAT ».

Le tableau de bord affiche la tension de la batterie de la façon suivante :

- si la donnée est comprise entre 12,1 et 14,9 V, elle est affichée fixe ;
- si la donnée est comprise entre 10,0 et 12,0 V ou si elle est comprise entre 15,0 et 16,0 V, elle est affichée clignotante ;
- si la donnée est égale ou inférieure à 9,9 V, le message « LO » est affiché en mode clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume ;
- si la donnée est égale ou supérieure à 16,1 V, le message « HI » est affiché en mode clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume.

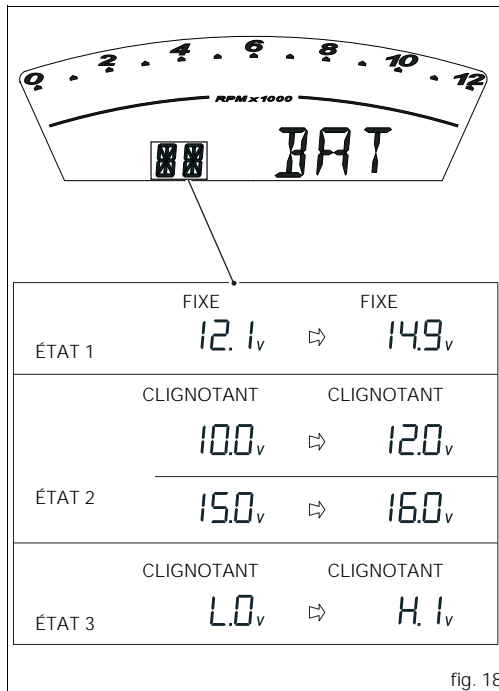


fig. 18

Réglage du ralenti du moteur (RPM)

Cette fonction décrit le fonctionnement du réglage du ralenti du moteur.

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « RPM ».

Le tableau de bord affiche, outre l'échelle compte-tours supérieure, le nombre de tours moteur (trs/mn) de façon numérique pour avoir une plus grande précision dans le réglage du « ralenti ».

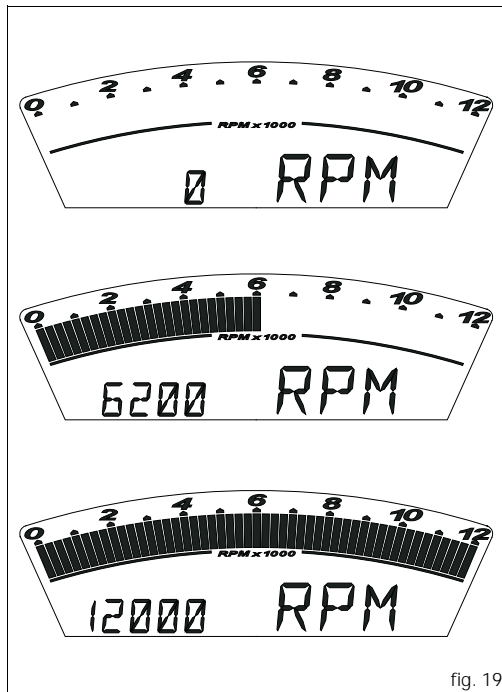


fig. 19

Réglage de l'éclairage de fond (LIGHT SET)

Cette fonction permet de régler l'intensité de l'éclairage de fond du tableau de bord.

Pour activer la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « LIGHT SET ».

Dans cette page, si l'on appuie sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes, on entre dans la fonction de réglage et les pages suivantes sont affichées alternativement :

Page 1 - « LIGHT MAX » set up :

Dans cette page, l'éclairage de fond est réglé sur la puissance maximale ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « s », on passe à la page 2.

Page 2 - « LIGHT MID » set up :

Dans cette page, l'éclairage de fond est réduit d'environ 30 % par rapport à sa puissance maximale ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « s », on passe à la page 3.

Page 3 - « LIGHT MIN » set up :

Dans cette page, le éclairage de fond est réduit d'environ 70 % par rapport à sa puissance maximale ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) « s », on revient à la page 1.

Si dans une des trois pages on appuie sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes, le tableau de bord retourne à la page de départ « LIGHT SET », mémorise la puissance de l'éclairage de fond sélectionné et la conserve en mémoire.

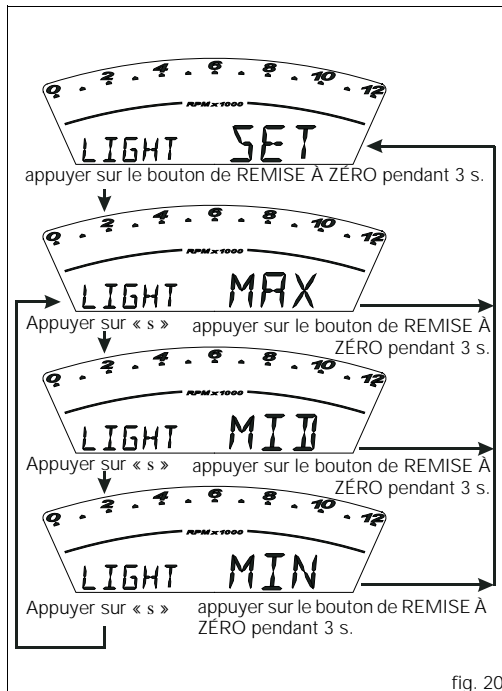


fig. 20

F En cas de coupure de la batterie (Batt-OFF), une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-on, l'éclairage de fond sera réglé sur sa puissance maximale.

Afficheur du temps sur le tour (LAP)

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'afficheur du temps sur le tour.

Pour activer la fonction, il faut entrer dans le menu et régler la fonction LAP sur « On » en appuyant sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes.

Le démarrage et l'arrêt du chronomètre doivent être activés au moyen du bouton d'appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le commutateur gauche.

Chaque fois qu'on appuie sur le bouton FLASH lorsque la fonction LAP est active, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le temps réalisé sur le tour de circuit puis retourne à l'affichage « normal ».

Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours.

Si la mémoire est pleine, à chaque appui sur le bouton « FLASH », aucun temps réalisé sur le tour n'est mémorisé et le tableau de bord affiche le mot « FULL » en clignotement pendant 3 secondes jusqu'à la remise à zéro des temps mémorisés.

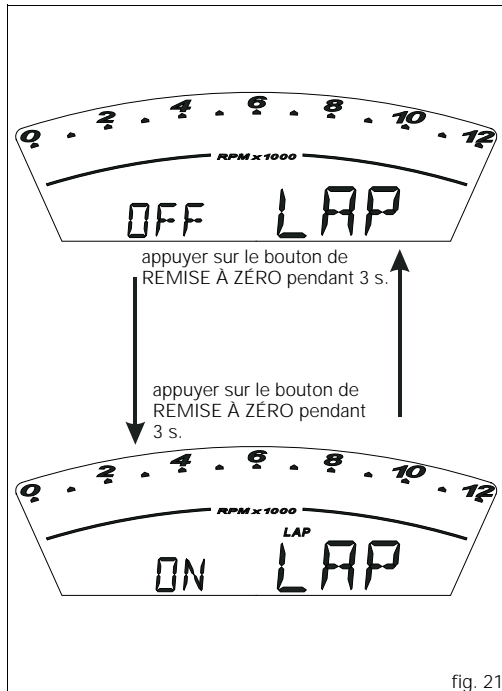


fig. 21

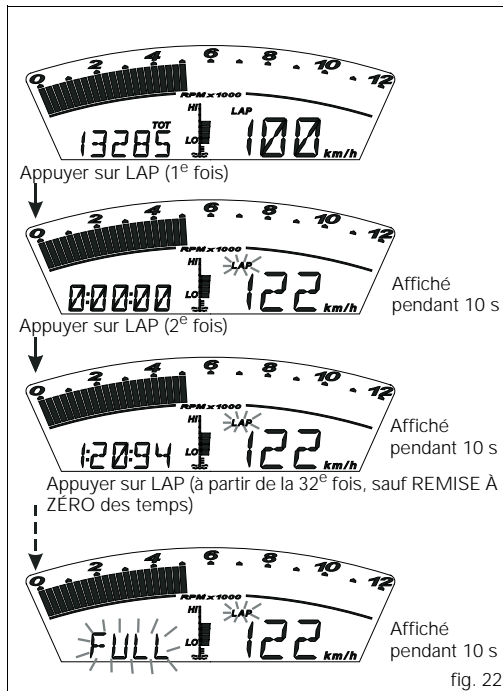
Quand on désactive la fonction LAP par le menu, le « tour » en cours n'est pas mémorisé.

Au cas où la fonction LAP serait active et le tableau de bord s'éteindrait à l'improviste (Key-off), la fonction LAP sera désactivée automatiquement (même si le chronomètre était actif, le « tour » en cours n'est pas mémorisé).

Au cas où le temps ne serait jamais arrêté, dès que l'on atteindra le temps de 9 minutes, 59 secondes, 99 centièmes, le chronomètre recommencera à compter à partir de 0 (zéro) et le comptage du temps continuera jusqu'à ce que la fonction soit désactivée.

Par contre, si la fonction LAP est activée, que la « mémoire » n'a pas été remise à zéro, mais que le nombre de tours mémorisés est inférieur à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), les tours restants éventuels seront mémorisés jusqu'à « saturation » de la mémoire (dans cet exemple, jusqu'à 12 tours pourront être mémorisés).

Cette fonction affiche uniquement les temps réalisés sur le tour de circuit. Toutefois, d'autres données sont mémorisées (régime maximum, limiteur éventuellement atteint), et peuvent ensuite être affichées dans la fonction Lap Memory.



F Afficheur des données mémorisées (LAP Memory)

Affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : temps sur le tour, régime maximum et limiteur éventuellement atteint.

Pour afficher les temps mémorisés, il faut accéder au menu et choisir la page « LAP MEM ».

Dans cette page du menu, en appuyant sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes, on affiche le « 1^{er} tour » ; le tableau de bord indiquera le numéro du tour, le temps réalisé et le régime maximum atteint sur ce tour.

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 10) « s », on exécute le défilement des 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1^{er} tour.

Si durant l'affichage des temps mémorisés on appuie sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes, le tableau de bord remet immédiatement à zéro tous les temps mémorisés. Dans ce cas, si la fonction LAP était active, elle sera désactivée automatiquement.

S'il n'y a aucune donnée dans la mémoire, les 30 temps sont affichés avec le chronomètre qui indique « 00.00.00 », le nombre de trs/mn MAX = 0 et la vitesse MAX = 0.

Durant le tour, si le moteur a atteint un des deux seuils qui précèdent le limiteur ou le limiteur lui-même, les témoins correspondants (9, fig. 3) s'allument lors de l'affichage des temps mémorisés.

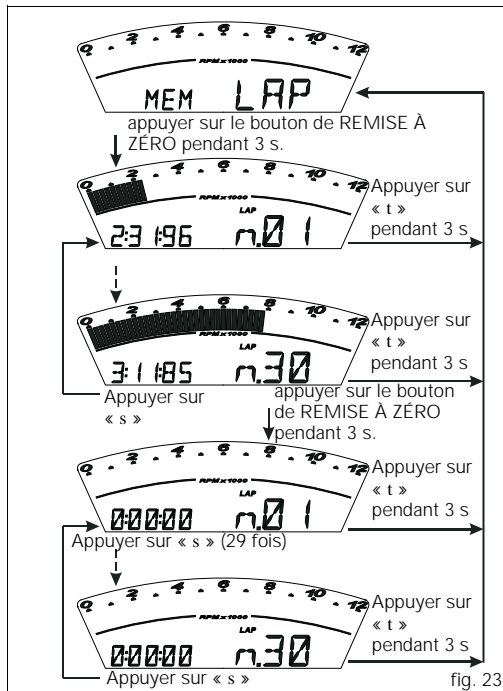


fig. 23

Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet d'activer le système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) (il n'est pas inclus dans l'équipement de série de ce modèle, mais il peut être acheté auprès du réseau de vente Ducati) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour activer le système d'acquisition, il faut entrer dans le menu et régler le système d'acquisition « DDA » sur « On » en appuyant sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes.

Le message « DDA » (en petit) s'éclaire pour confirmer que la fonction est active et il restera toujours visible même en dehors du menu.

Le démarrage et l'arrêt du séparateur de tours de l'acquisition sont activés au moyen du bouton d'appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le commutateur gauche. Au cas où la fonction DDA serait active et le tableau de bord s'éteindrait à l'improviste (Key-off), la fonction sera désactivée automatiquement.



Remarque

Un service d'assistance en ligne (<http://dda.prosa.com>) est à la disposition des possesseurs du Ducati Data Analyzer (DDA). Ce service offre tout ce dont on a besoin pour une utilisation correcte du DDA dans le PC, relativement au dispositif ainsi qu'au logiciel d'analyse des données saisies.

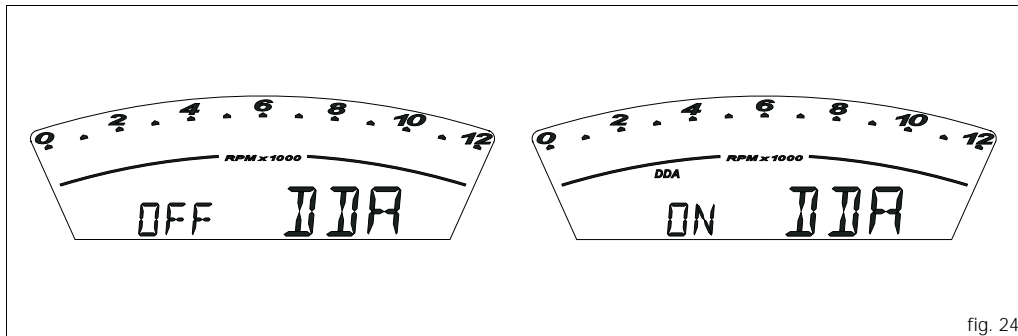


fig. 24



Attention

Après l'avoir utilisé, débrancher le système d'acquisition DDA du câblage principal.

Effacement des données (Erase DDA)

Cette fonction permet d'effacer les données enregistrées sur le système d'acquisition DDA : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour effacer les données, il faut accéder au menu et choisir la page « Erase DDA ».

Si l'on appuie sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA ne saisit aucune donnée, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le message « WAIT... » ; au bout de ces 10 secondes, il affiche le message « ERASE OK » pendant 2 secondes, pour confirmer que les données du système DDA ont été effacées.

Si l'on appuie sur le bouton de RESET (13, fig. 5) pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA est en train de saisir des données, la mémoire du système d'acquisition de données n'est pas effacée et le tableau de bord affiche pendant 2 secondes le message « FAIL ».

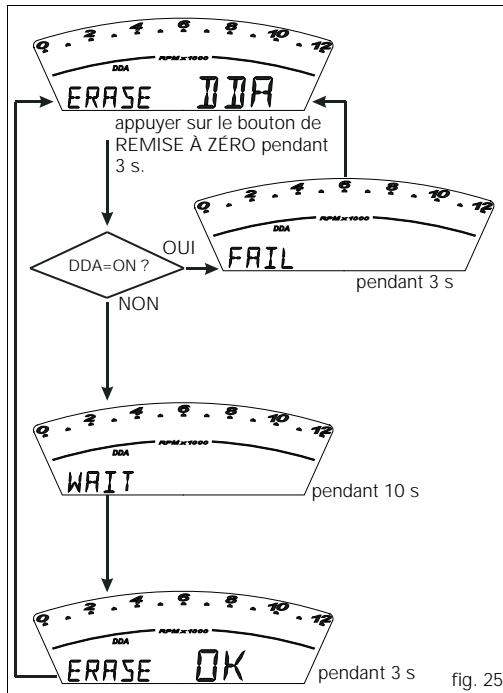


fig. 25

Diagnostic du tableau de bord



Attention

Quand une erreur est affichée, toujours s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.







Important













Le tableau de bord effectue le diagnostic du système 60 secondes après le dernier Key-off.

Les anomalies de fonctionnement du véhicule sont indiquées.

Si plusieurs erreurs sont détectées, elles sont affichées alternativement toutes les 3 secondes.

Le tableau ci-dessous contient la liste des erreurs pouvant être signalées.

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	TPS	01 Erreur générique du potentiomètre à papillon TPS
	PRESS	02 Erreur générique du capteur de pression
	T OIL	03 Erreur générique du capteur de température de l'huile moteur
	T AIR	04 Erreur générique dans le capteur de température air
	BATT	05 Erreur générique de tension de batterie
	LAMB	06 Erreur générique du réchauffeur de la sonde lambda

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	FUEL	07 Erreur générique de la réserve
	COIL	09 Erreur générique de la bobine
	INJE	10 Erreur générique de l'injecteur
	START	12 Erreur générique du solénoïde de démarrage
	R INJ	13 Erreur générique du relais d'injection
	STEPP	14 Erreur générique du moteur pas à pas
	ECU	16 Erreur générique Centrale commande moteur
	PK UP	17 Erreur générique du capteur pick up
	SPEED	18 Erreur générique du capteur de vitesse
	IMMO	19 Erreur générique du système antidémarrage électronique
	CAN	20 Erreur générique sur la ligne de communication CAN
	LIGHT	21 Erreur générique des feux de route et/ou feux de croisement

Fonction « Rentrée automatique des clignotants »

Après avoir activé un des deux clignotants, il est possible de les désactiver au moyen du bouton de remise à zéro (13, fig. 5).

Au cas où la « REMISE À ZERO » ne serait pas exécutée, l'indicateur est désactivé automatiquement après avoir parcouru 1 km (0,6 mi) dès son activation.

Fonction ALLUMAGE/EXTINCTION « graduelle » du phare

Lors du Key-on, le feu de croisement (LO) s'allume de manière « graduelle » (temps d'allumage d'environ 2 s). L'extinction (Key-off) a aussi lieu de manière « graduelle » (temps d'extinction d'environ 2 s).

Fonction extinction « intelligente » du phare

Cette fonction autorise l'extinction automatique du phare pendant la phase de démarrage du véhicule ou si la clé est laissée insérée (Key-on) lorsque le moteur est arrêté.

Pendant la phase de démarrage, pour réduire la consommation de la batterie, le tableau de bord éteint automatiquement le phare pour le rallumer par la suite lorsque le moteur est déjà démarré (temps d'allumage et d'extinction immédiat, non graduel).

Si le véhicule est laissé avec la clé insérée (Key-on) et le moteur arrêté, le phare s'éteint automatiquement après 60 s pour réduire la consommation de la batterie. Il se rallumera lors du redémarrage du moteur.

Le système antidémarrage électronique

Pour une meilleure protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), qui entre automatiquement en fonction quand le tableau de bord est mis hors service.

Chaque clé renferme un dispositif électronique de modulation du signal émis au 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. 27)

Le motorcycle est livré avec :

- n° 2 clés B (NOIRES)

Ces clés contiennent le « code » du système antidémarrage électronique.



Remarque

Votre Concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la CODE CARD pour effectuer certaines opérations.

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

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



Remarque

Les deux clés sont remises avec une plaquette (1) portant leur numéro d'identification.



Attention

Il est conseillé d'utiliser une seule des deux clés noires pour l'utilisation du motorcycle.

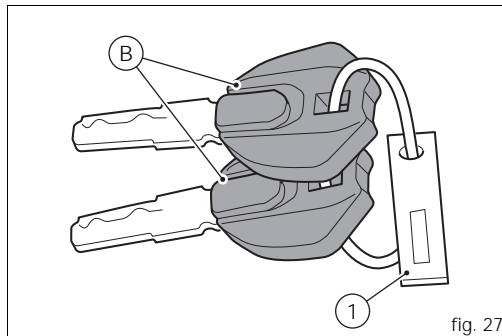


fig. 27

Code Card

Une CODE CARD (fig. 28) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 29) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le KEY-ON.

⚠ Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique indiqué sur la CODE CARD, dans l'éventualité de devoir effectuer le déblocage du moteur moyennant la procédure décrite ci-dessous qui offre la possibilité à l'utilisateur, en cas de problèmes du système antidémarrage électronique, de désactiver la fonction de « blocage du moteur » signalée par l'allumage du témoin jaune ambre « Diagnostic moteur - EOBD » (8, fig. 3). L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la CODE CARD.

⚠ Attention

La CODE CARD est demandée par le Concessionnaire pour effectuer la reprogrammation d'une clé ou le remplacement de la clé.

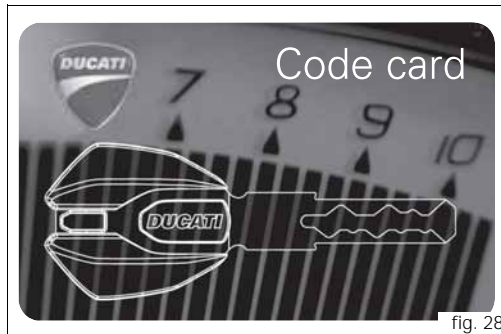


fig. 28

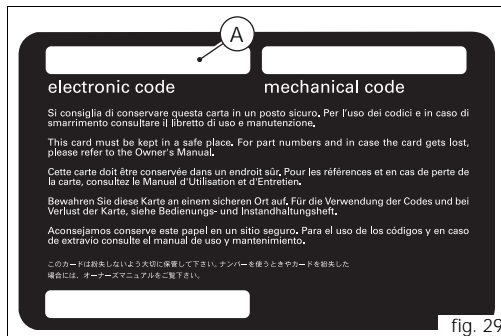


fig. 29

Saisie du code :

quand on entre dans cette fonction, le premier chiffre de gauche clignote.

Bouton (1 et 2, fig. 10) :

à chaque pression du bouton (1, fig. 10) « s », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « t », on passe au réglage du deuxième chiffre qui commence à clignoter.

À chaque pression du bouton (1, fig. 10) « s », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « t », on passe au réglage du troisième chiffre qui commence à clignoter.

À chaque pression du bouton (1, fig. 10) « s », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « t », on passe au réglage du quatrième chiffre qui commence à clignoter.

À chaque pression du bouton (1, fig. 10) « s », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton (2, fig. 10) « t », on passe au réglage du cinquième chiffre qui commence à clignoter.

À chaque pression du bouton (1, fig. 10) « s », le comptage avance de manière rotative à intervalles d'un chiffre toutes les secondes ;

en appuyant sur le bouton (2, fig. 10) « t », le code est confirmé.

Si le code saisi est correct, le message « CODE » et le code saisi clignoteront simultanément pendant 4 secondes ; le témoin « Diagnostic moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'éteint ; puis le tableau de bord ferme automatiquement le menu en permettant le démarrage « temporaire » du véhicule.

Si l'erreur n'a pas été éliminée, le tableau de bord retournera en condition d'erreur et le moteur restera bloqué au prochain Key-on.

Si le code a été mal saisi, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « CODE » et affichera le code « 00000 ».



Remarque

Il est possible de saisir le code « erroné » un nombre infini de fois sans subir l'éventuel blocage de cette fonction.

Fonctionnement

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

- 1) Si le code est reconnu, le système de protection désactive le blocage moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 36), le moteur se met en marche.
- 2) Si le témoin « Diagnostic Véhicule/Moteur - EOBD » (8, fig. 3) s'allume et si, en appuyant sur le bouton (2, fig. 10) « t », la page contenant le message « IMMO » est affichée, cela signifie que le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé sur OFF et ensuite de nouveau sur ON ; si le blocage persiste, essayer de nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance DUCATI.



Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé.

Toujours utiliser la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

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

Le réseau d'assistance Ducati effectuera la mémorisation de toutes les clés neuves et de celles déjà en possession du client.

Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de démontrer qu'il est le propriétaire du motorcycle.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.



Remarque

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

Commandes pour la conduite



Attention

Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle.

Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 31)

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

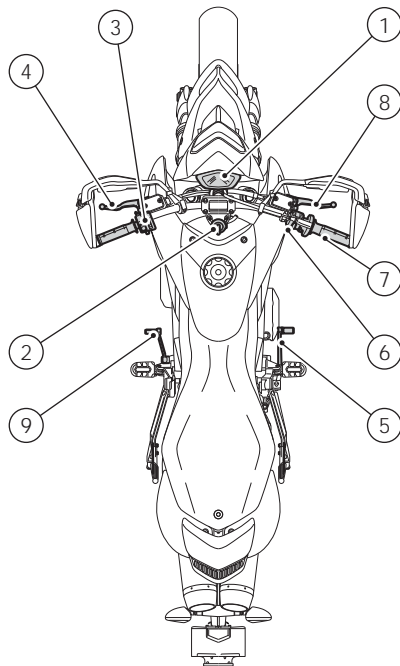


fig. 31

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 32)

Ce commutateur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

- A) ON : permet le fonctionnement des feux et du moteur ;
- B) OFF : empêche le fonctionnement des feux et du moteur ;
- C) LOCK : direction bloquée ;
- D) P : feu de position allumé et direction bloquée.



Remarque

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

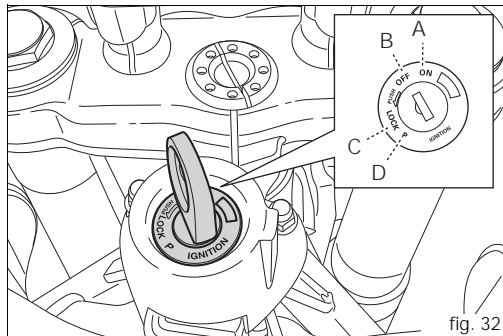







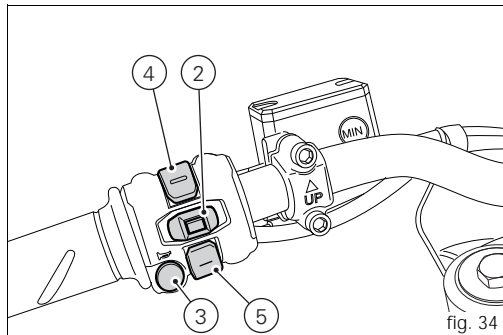
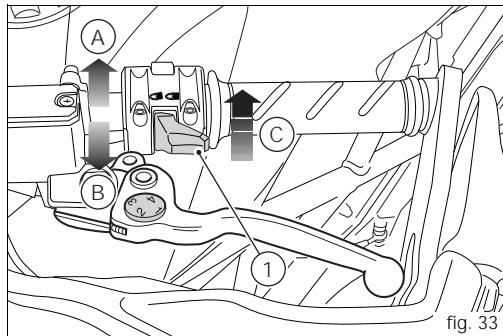


fig. 32

F Commutateur gauche (fig. 33 et fig. 34)

- 1) Inverseur, commande de sélection des feux, à deux positions :
position  = feu de croisement allumé (A) ;
position  = feu de route allumé (B).
Bouton  = appel de phares (FLASH) et commande tableau de bord (C).
- 2) Bouton  = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position  = virage à gauche ;
position  = virage à droite.
Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.
- 3) Bouton  = avertisseur sonore.
- 4) Bouton de commande tableau de bord position « s ».
- 5) Bouton de commande tableau de bord position « t ».



Levier commande d'embrayage (fig. 35)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon. Pour effectuer le réglage, maintenir le levier (1) complètement étendu et agir sur la molette (2), en la tournant sur une des quatre positions prévues.

Tenir compte du fait que la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, tandis que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

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.



Important

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



Remarque

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

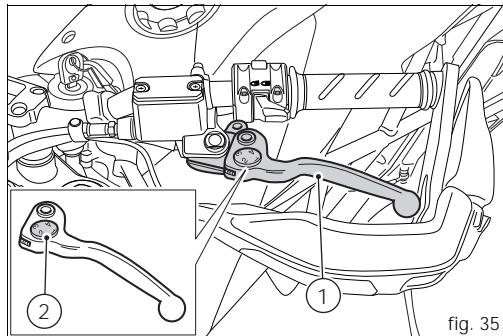





fig. 35

F Commutateur droit (fig. 36 et fig. 37)

- 1) Commutateur D'ARRÊT MOTEUR à deux positions :
 - position  (RUN) = marche (A, fig. 37) ;
 - position  (OFF) = arrêt du moteur (B, fig. 37).

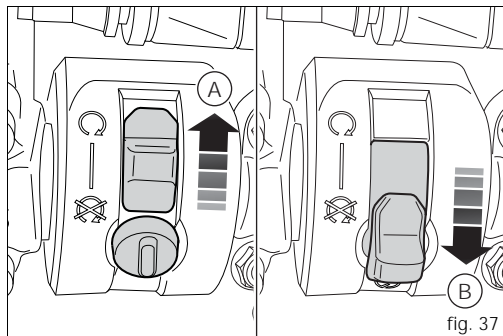
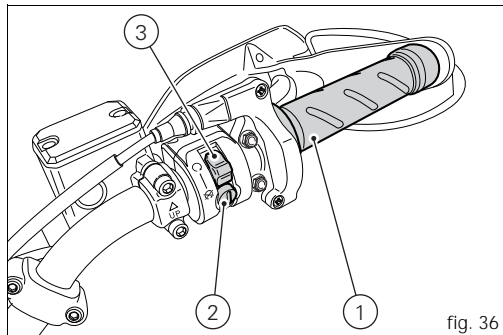
Attention

Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, s'il est nécessaire d'arrêter rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener l'interrupteur sur  pour mettre en marche le motocycle.

- 2) Bouton  = démarrage du moteur.

Poignée des gaz (fig. 36)

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



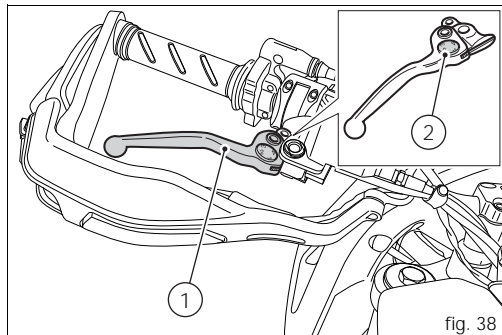
Levier de commande du frein avant (fig. 38)

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) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon.

Pour effectuer le réglage, maintenir le levier (1) complètement étendu et agir sur la molette (2), en la tournant sur une des quatre positions prévues.

Tenir compte du fait que la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, tandis que la position n° 4 correspond à la distance minimale.



F Pédale de commande du frein arrière

(fig. 39)

Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1), pied vers le bas.

La commande étant hydraulique, l'effort nécessaire est minime.

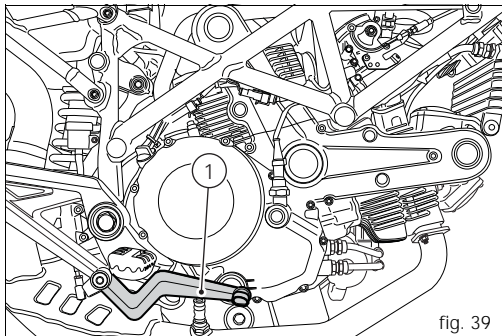


fig. 39

Sélecteur de vitesse (fig. 40)

Le sélecteur de vitesse a une position centrale de repos N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (8, fig. 3) sur le tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1^{re} vitesse et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;

en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2^{de} vitesse et ensuite la 3^{de}, 4^{de}, 5^{de} et 6^{de} vitesse.

À chaque déplacement du sélecteur correspond un seul passage de vitesse.

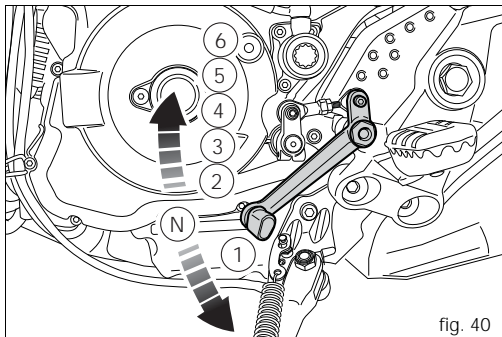


fig. 40

Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position de la pédale de changement de vitesse et du frein arrière par rapport au repose-pied. Pour modifier la position de la pédale, procéder comme suit :

Sélecteur de vitesse (fig. 41)

- Bloquer la tringle (1) en agissant sur la prise de clé (2) avec une clé ouverte, puis desserrer le contre-écrou (3).
- Dévisser la vis (4) afin de pouvoir libérer la tringle (5) du levier de vitesses.
- Tourner la tringle (5) en déplaçant le sélecteur de vitesse sur la position souhaitée.
- Fixer le levier de vitesses à la tringle (5) à l'aide de la vis (4).
- Serrer le contre-écrou (3) contre la tringle (5).

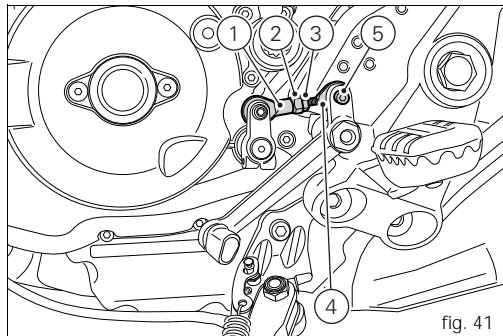


fig. 41

F Pédale de commande du frein arrière (fig. 42)

Desserrer le contre-écrou (7).

Tourner la vis de butée (6) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (7).

En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'une légère course à vide (environ $1,5 \div 2$ mm) avant le début de l'action de freinage.

Si ce n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en agissant comme suit :
Desserrer le contre-écrou (10) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle (8) sur la fourche (9) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le diminuer.

Serrer le contre-écrou (10) et vérifier de nouveau le jeu.

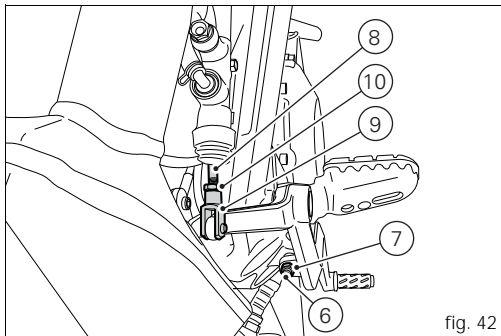


fig. 42

Principaux éléments et dispositifs

Position sur le motocycle (fig. 43)

- 1) Bouchon du réservoir de carburant.
- 2) Ouverture de la selle.
- 3) Ouverture du bac vide-poches.
- 4) Béquille latérale.
- 5) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
- 6) Rétroviseurs.
- 7) Silencieux et tuyaux d'échappement.
- 8) Catalyseur.

Attention

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

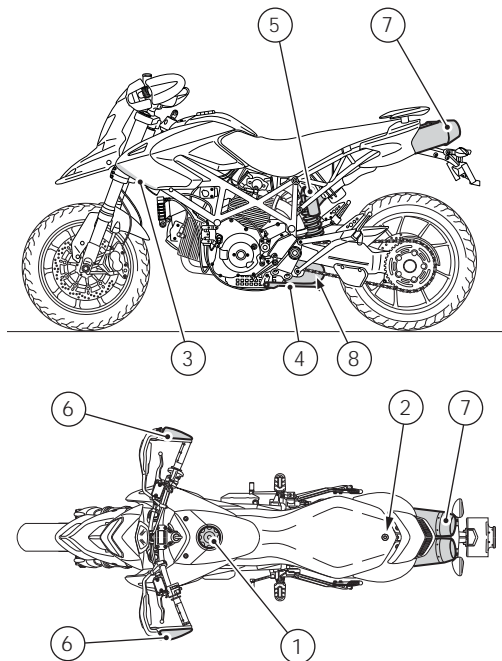


fig. 43

F Bouchon réservoir de carburant (fig. 44)

Ouverture

Engager 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.

Dévisser le bouchon (1, fig. 44).

Fermeture

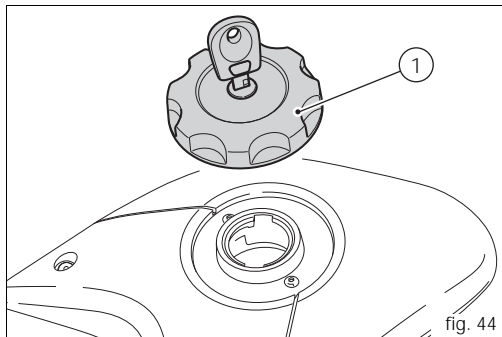
Visser le bouchon (1), clé engagée, et l'emboîter en le poussant dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et la retirer.

Remarque

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

Attention

Après le ravitaillement en carburant (voir page 66), toujours veiller à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.



Ouverture selle

Ouverture

Dévisser la vis (1) au moyen d'une clé Allen standard et la retirer.

Lever la partie arrière de la selle et la sortir de ses supports avant en la tirant vers l'arrière.

Fermeture

Insérer les extrémités avant du fond de selle sous le cavalier du cadre, présenter et visser la vis (1).

S'assurer que la selle soit solidement fixée au cadre.

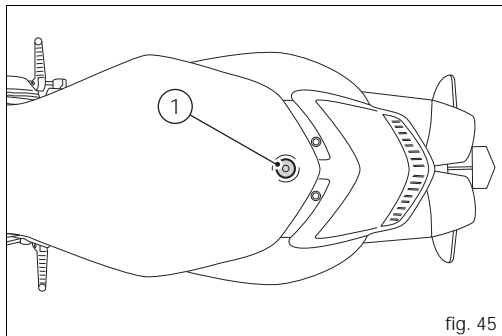


fig. 45

F Ouverture du compartiment pour trousse à outils

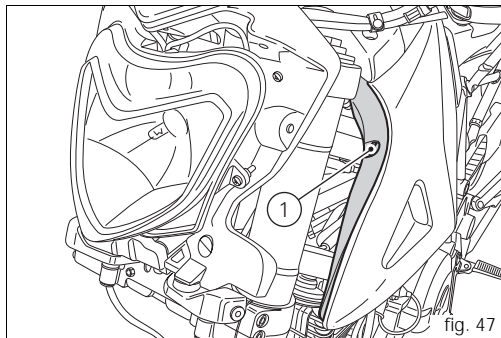
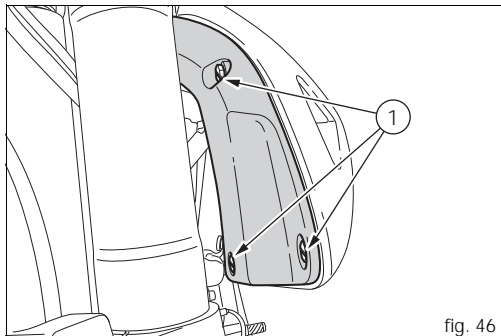
Pour accéder au compartiment pour trousse à outils, tourner de 1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre les vis (1) en plastique.

Retirer le volet intérieur pour accéder au compartiment où est logée la trousse à outils (voir page 67).

Important

Éviter de ranger des objets lourds ou métalliques dans le porte-documents, car ils pourraient se déplacer pendant la marche et déséquilibrer la moto.

Pour refermer le compartiment, il suffit de remettre en place à l'intérieur du demi-carénage gauche le volet intérieur et de visser de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre les vis (1) en plastique.



Béquille latérale (fig. 48)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane. Ne pas garer la moto sur un sol meuble, du gravier, du goudron ramolli par la chaleur, etc. parce qu'elle pourrait tomber et subir de sérieux dommages.

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

Pour utiliser la béquille latérale, appuyer le pied sur la béquille (1) en tenant des deux mains le guidon du motorcycle, jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Incliner le motorcycle du côté gauche jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille reste en appui sur le sol.

Attention

Ne pas rester assis sur la moto en appui sur sa béquille latérale.

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

Remarque

Il est conseillé de vérifier périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue consistant en deux ressorts de traction, l'un à l'intérieur de l'autre, et du capteur de sécurité (2) qui informe la centrale commande moteur sur la position de la béquille. Pour protéger ce système, on a installé un fusible de 3 A situé à côté de la batterie (voir page 102).

Remarque

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

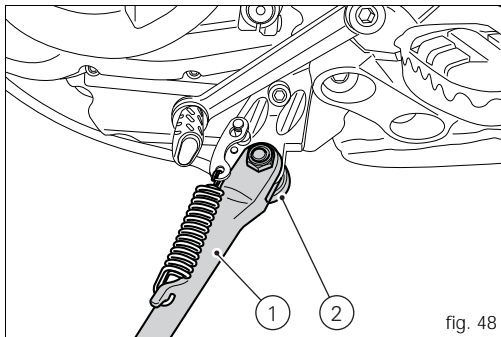


fig. 48

F Éléments de réglage de l'amortisseur arrière (fig. 49 et fig. 50)

L'amortisseur arrière est doté de dispositifs de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1), situé du côté droit de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

En tournant l'élément de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage H ; dans le sens inverse, on le diminue S.

Réglage STANDARD à partir de la position totalement fermée (dans le sens des aiguilles d'une montre) :

- dévisser l'élément de réglage (1) de 12 ± 2 déclics.

Précontrainte du ressort : 23 mm

Les deux bagues (2), 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. VISSER ou DÉVISSER la bague inférieure pour AUGMENTER ou RÉDUIRE la précontrainte.

Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur, avec roue arrière soulevée : $166 \pm 1,5$ mm.

⚠ Attention

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

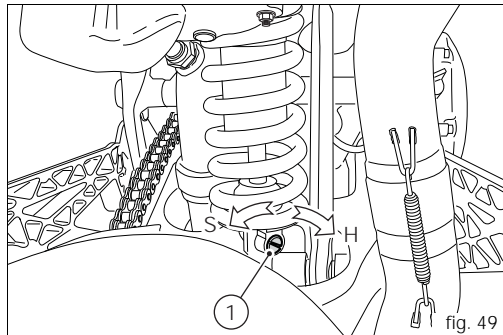


fig. 49

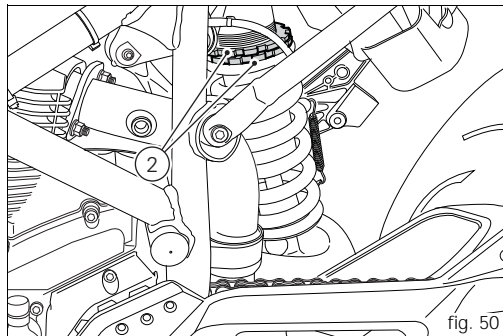


fig. 50



Attention

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

En cas de voyage avec passager et bagage, précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière pour améliorer le comportement dynamique du motorcycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut aussi entraîner le réglage du frein hydraulique en détente.

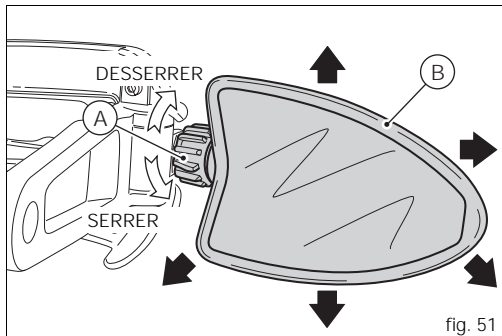
Réglage des rétroviseurs

Le réglage s'effectue en desserrant la bague (A).
Déplacer le corps rétroviseur (B) dans la position souhaitée et
serrer la bague (A) de façon à bloquer le rétroviseur dans la
version souhaitée.



Attention

Ne jamais tenter de déplacer le rétroviseur complet,
car il risquerait de se casser.



Mode d'emploi

F

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximale (fig. 52)

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

- 1) jusqu'à 1 000 km ;
- 2) de 1 000 à 2 500 km.

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le nombre de tours suivant :

5 500 ÷ 6 000 trs/mn

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 ; cela permet aux garnitures des plaquettes de s'adapter sur les disques de frein. Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées. Nous conseillons également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser lorsque nécessaire.

De 1 000 à 2 500 km

On peut alors exiger au moteur de meilleures performances ; il ne faut toutefois jamais dépasser le nombre de tours suivant :
7 000 trs/mn

Important

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

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

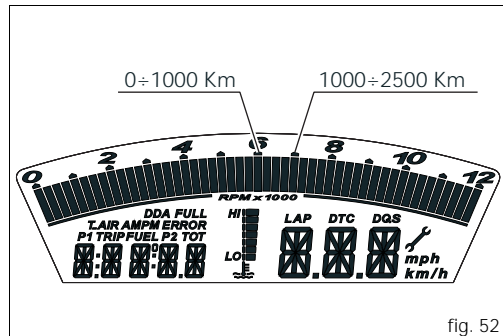


fig. 52

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 se mettre en route, contrôler les éléments suivants :

CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR

Contrôler le niveau du carburant dans le réservoir.

Au besoin, se ravitailler en carburant (page 66).

NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 86).

LIQUIDE FREINS ET EMBRAYAGE

Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 70).

CONDITION DES PNEUS

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 84).

FONCTIONNALITÉ DES COMMANDES

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

FEUX ET AVERTISSEURS

Vérifier l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas d'ampoules grillées, procéder au remplacement (page 78).

SERRAGES À CLÉ

Contrôler le serrage du bouchon du réservoir (page 52) et de la selle du passager (page 53).

BÉQUILLE

Vérifier le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 55).




Attention

En cas d'anomalies, renoncer à la sortie et s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

Démarrage du moteur

⚠ Attention

Avant de mettre le moteur en marche, il est recommandé de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite (voir page 42).

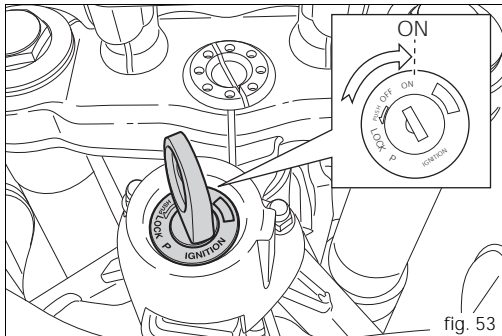
- 1) Déplacer le commutateur d'allumage sur ON (fig. 53). Vérifier que le témoin vert N (8, fig. 3) et le rouge  (7, fig. 3), au tableau de bord, sont allumés.


● Important

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

👁 Remarque

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



- 2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 54) soit sur  (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (2).



Remarque

Si la batterie est épuisée, le système interdit automatiquement le fonctionnement du démarreur électrique.



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.

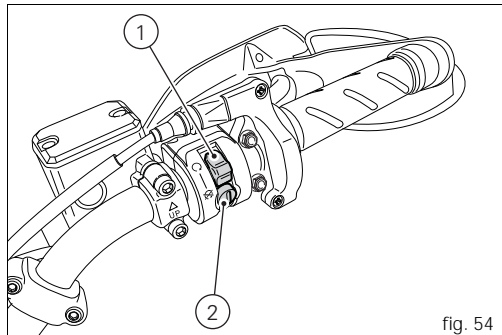


fig. 54

F Démarrage et mise en route du motorcycle

- 1) Débrayer en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout du pied, baisser avec décision le sélecteur de vitesse de manière à enclencher la première vitesse.
- 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 accélérer.
- 5) Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever le sélecteur de vitesse 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 ne 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 première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Couper le moteur en déplaçant la clé de contact sur OFF (page 43).

Stationnement

Après avoir arrêté le motorcycle, utiliser la béquille latérale pour le garer (voir page 55).

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 d'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 ou de verrouillages empêchant la moto 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.

Accessoires en dotation (fig. 56)

Le dégagement sur le demi-carénage gauche, accessible après ouverture du volet intérieur (voir page 54), abrite :

- une trousse à outils composée de :
- clé à tube six-pans pour bougies ;
- axe de clé à bougies ;
- double tournevis ;
- clé Allen de 3 mm ;
- clé Allen de 4 mm ;
- clé Allen de 5 mm ;
- clé ouverte 10/13.

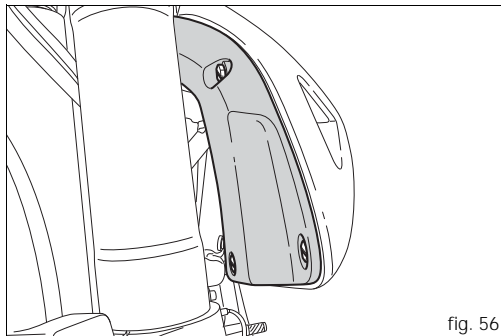


fig. 56

F Principales opérations d'entretien

Dépose de l'habillage

Pour certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer des 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

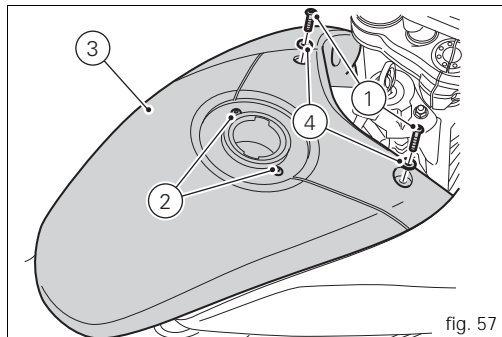
Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare-brise en plexiglas de la bulle, toujours remettre les rondelles (3) en le sortant vers la selle ; récupérer les rondelles (4).

Cache latéral droit

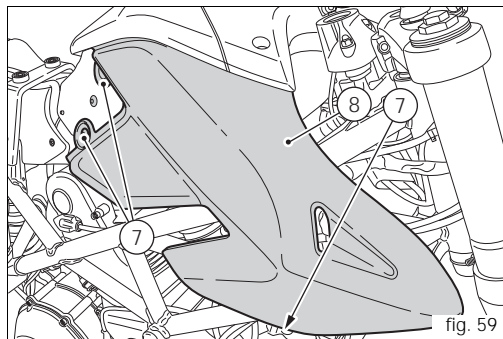
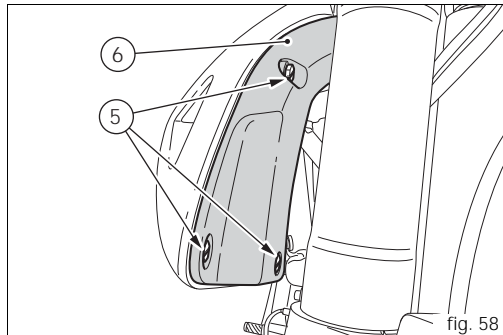
Lever la selle (page 53).

Retirer le bouchon de réservoir de carburant (page 52).

Dévisser les vis (1) et (2) et déposer le couvercle de réservoir (3) en le sortant vers la selle ; récupérer les rondelles (4).



Dévisser les trois vis (5) fixant la cloison (6).
Déposer la cloison (6).
Dévisser les trois vis (7) et déposer le cache latéral (8).



F Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein

Le niveau ne doit pas descendre en dessous du repère MIN indiqué sur les réservoirs correspondants (fig. 60 et fig. 61). Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à l'appoint ou à la vidange du fluide aux intervalles prescrits au tableau d'entretien périodique du Carnet de garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

● Important

Il est conseillé de remplacer totalement les durites des circuits tous les 4 ans.

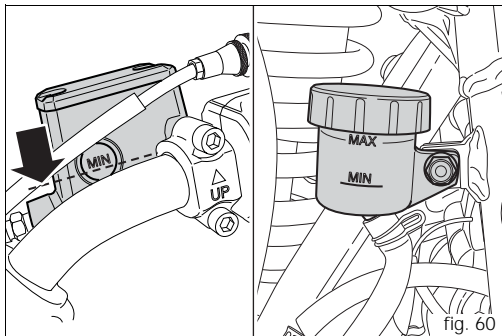
Systeme de freinage

Si l'on constate un jeu excessif au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bon état, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.

⚠ Attention

Le liquide de frein et de l'embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Éviter donc tout contact du liquide avec ces éléments. L'huile hydraulique est corrosive et peut provoquer des préjudices et des lésions. Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.

Vérifier l'étanchéité des joints.



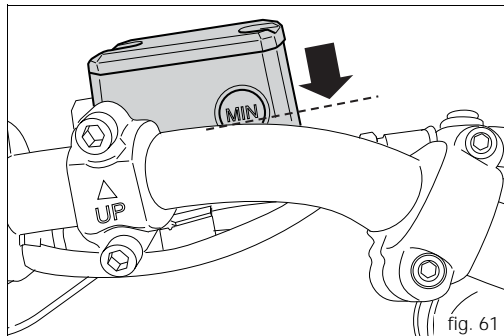
Système d'embrayage (fig. 61)

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 à un Atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.



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 repère de minimum).



F Vérification de l'usure des plaquettes de frein (fig. 62)

Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein avant, 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.

Les plaquettes du frein arrière doivent être remplacées quand il ne reste qu'environ 1 mm de garniture (fig. 63), visible par le regard obtenu entre les demi-étriers.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de frein, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

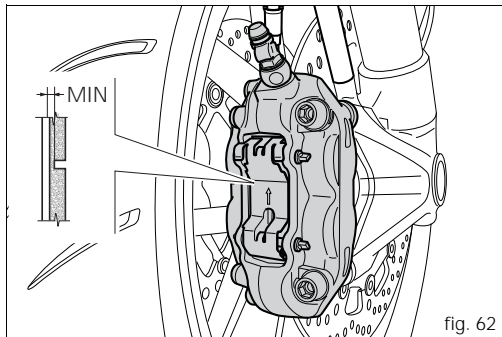


fig. 62

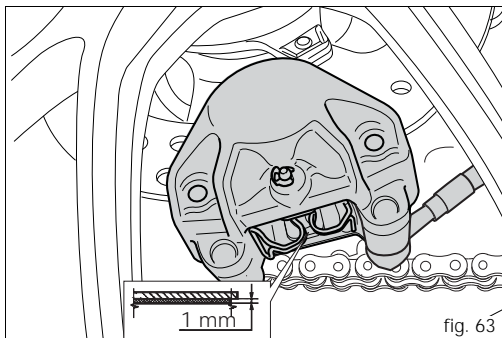


fig. 63

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner la commande pour vérifier si les câbles internes coulissent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, les faire remplacer par un Concessionnaire ou un Atelier agréé Ducati.

Pour éviter ces inconvénients, il est conseillé d'ouvrir le logement en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 64), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.



Attention

Refermer ensuite le logement avec précaution, en insérant le câble dans le rouet.

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toutes traces de crasse (1, fig. 65).

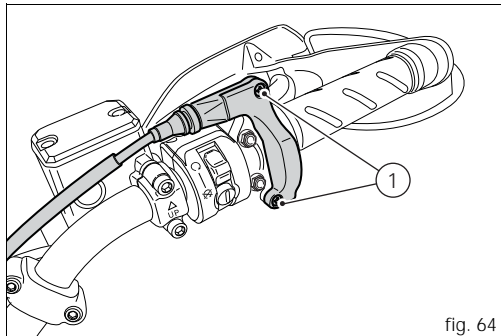


fig. 64

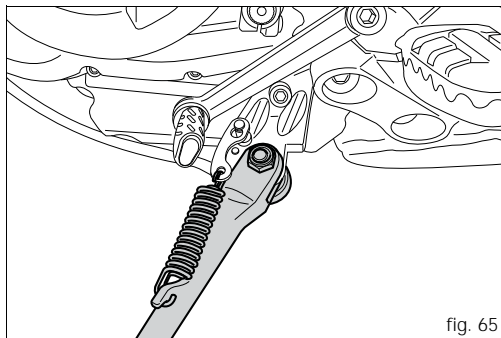


fig. 65

Réglage du câble des gaz (fig. 66)

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage doit avoir une course à vide, mesurée sur le contour du bord de la poignée, de $2 \div 4$ mm. Au besoin, la régler en agissant sur l'élément de réglage (1) de la commande.

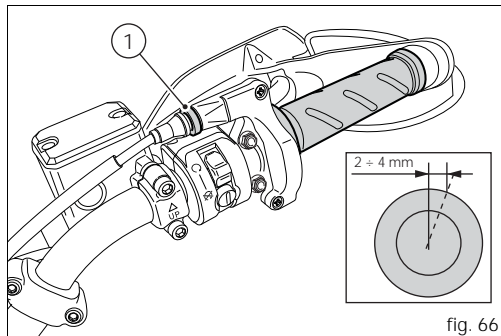


fig. 66

Charge de la batterie (fig. 67)

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

Déposer la selle (voir page 53). Débrancher d'abord la borne négative (-) noire et ensuite celle positive (+) rouge. Dévisser les deux vis (1) de fixation des pattes de support de la batterie et sortir la batterie de son logement.



Attention

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

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

Brancher le conducteur rouge du chargeur de batterie à la borne : positive (+) de la batterie et le conducteur noir, à la borne négative (-).

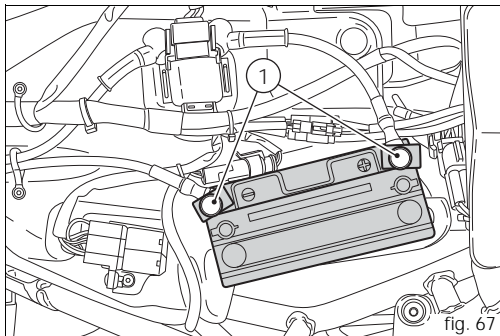


Important

Toujours brancher la batterie sur le chargeur avant d'allumer le chargeur : 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.

Placer la batterie sur son support et bloquer ses pattes de fixation avec les vis (1). Brancher ensuite ses bornes en graissant les vis de serrage pour une meilleure conduction.



Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

F Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 68)

Déplacer la moto pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue.

Positionner le motorcycle sur la béquille latérale et effectuer un contrôle au niveau de la zone avant (front de marche) du cache-chaîne inférieur, appuyer sur la chaîne vers le bas et relâcher, puis mettre en tension la chaîne jusqu'à ce que la distance entre l'aluminium du bras oscillant et le centre du pion chaîne soit comprise dans la plage 37÷39 mm selon l'indication de la plaque appliquée sur le bras oscillant.

● Important

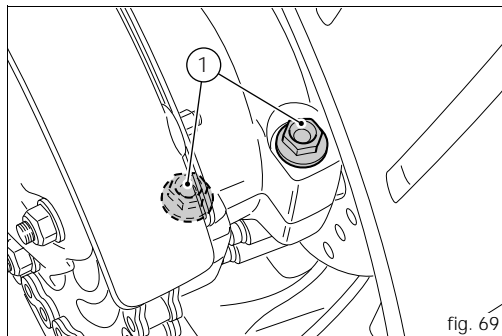
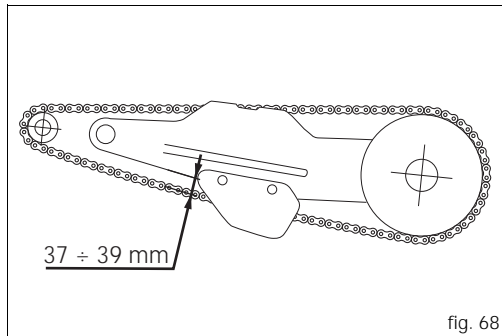
Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.

⚠ Attention

Le bon serrage des vis (1, fig. 69) du bras oscillant est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

● Important

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



Graissage de la chaîne de transmission

La chaîne de transmission est du type à joints toriques pour protéger les éléments frottants contre les agents extérieurs et une plus longue durée de la lubrification.

Pour ne pas endommager les joints 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 à l'aide d'une matière absorbante et la graisser à chacun de ses éléments 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.

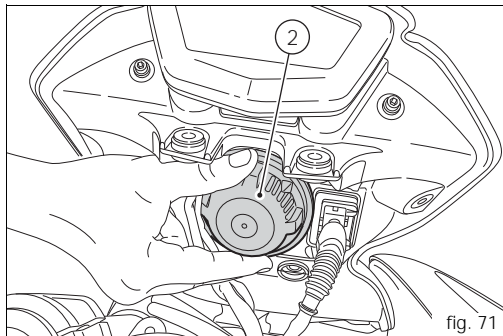
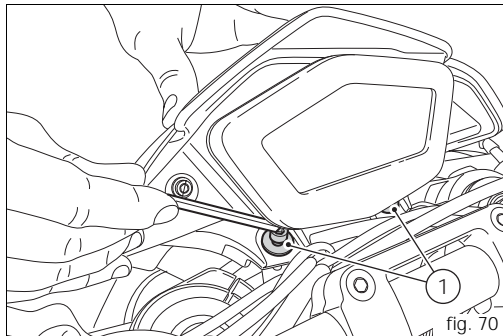
Remplacement ampoules du phare avant

Avant de remplacer une ampoule grillée, vérifier si les valeurs de tension et de puissance de la lampe de rechange sont identiques à celles spécifiées au paragraphe « Circuit électrique » de la page 101. Toujours vérifier le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées.

Dévisser les vis (1) au moyen d'une clé Allen.

Sortir vers la partie avant de la moto le support de phare pour libérer la poignée (2).

Dévisser la poignée (2) dans les sens inverse des aiguilles d'une montre.



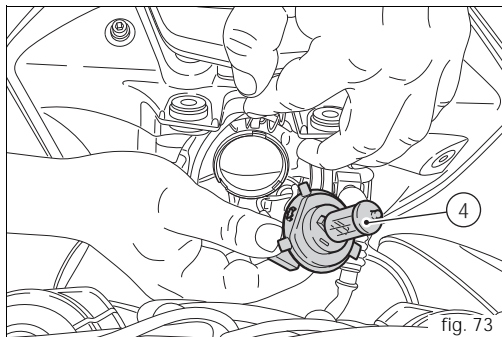
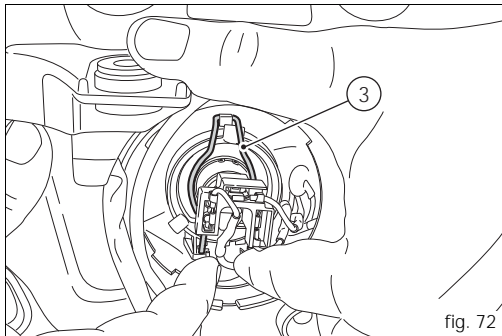
Décrocher l'agrafe (3).

L'ampoule (4) a une attache à baïonnette ; pour l'extraire, il faut la pousser et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.



Remarque

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



F

Remplacement des ampoules des clignotants arrière

Pour le remplacement des ampoules des clignotants arrière, il faut dévisser la vis (1) et retirer la coupelle (2).

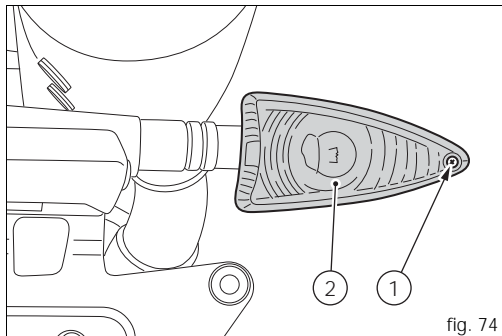
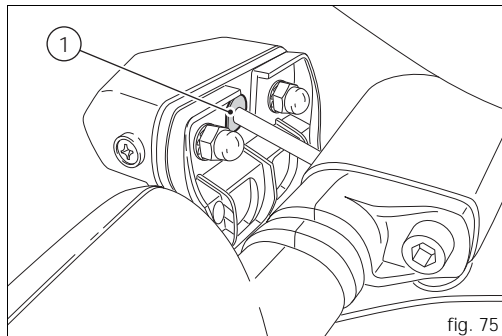


fig. 74

Remplacement ampoules éclairage plaque d'immatriculation

Retirer le plot caoutchouc (1) et sortir l'ampoule.



Orientation du phare (fig. 76)

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 le contrôle en pénombre autant que possible.

Allumer le feu de croisement :

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

Remarque

La procédure décrite est celle établie par la réglementation italienne concernant la hauteur maximale du faisceau lumineux.

Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

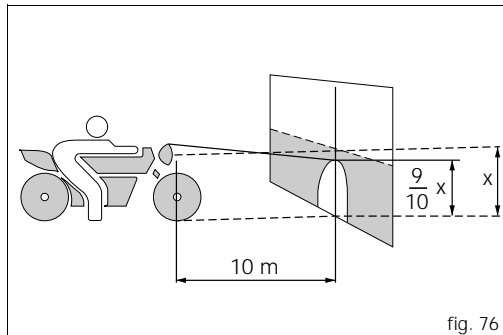


fig. 76

Réglage du phare (fig. 77 et fig. 78)

Dévisser les vis (1) au moyen d'une clé Allen et sortir vers la partie avant de la moto le support phare jusqu'à accéder aux vis de réglage phare.

Le réglage horizontal du phare est réalisable manuellement en agissant sur la vis (2).

Le réglage vertical du phare est réalisable manuellement en agissant sur la vis (3).

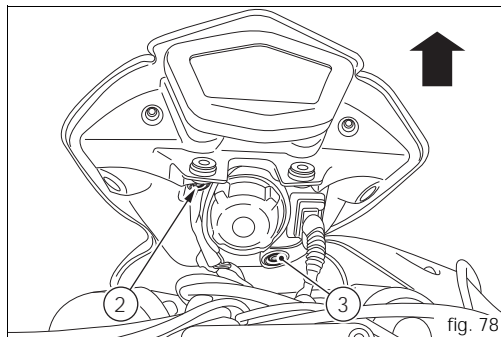
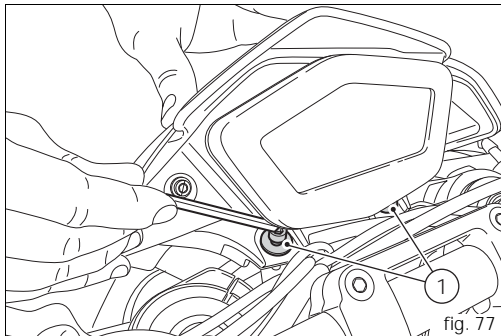
Important

Les vis (2) et (3) de réglage n'ont pas de fin de course.

Attention

En cas d'utilisation du motocycle sous la pluie, ou bien après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué.

Si on allume le phare pendant une courte période, la buée du verre sera éliminée.



Pneus sans chambre à air (tubeless)

Pression avant :

2,2 bar

Pression arrière :

2,2 bar



Remarque

Si l'on roule à deux, augmenter la pression du pneu arrière à 2,4 bar.

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.

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

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air)

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 fuites.



Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

En cas de remplacement, utiliser des pneus de même marque et type que ceux d'origine.

S'assurer d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression lorsqu'on roule. 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

S'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.

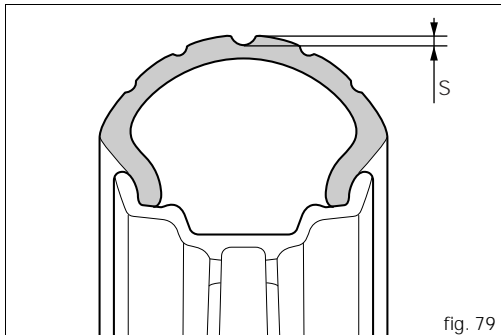
Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 79) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : 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 gonflements 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.

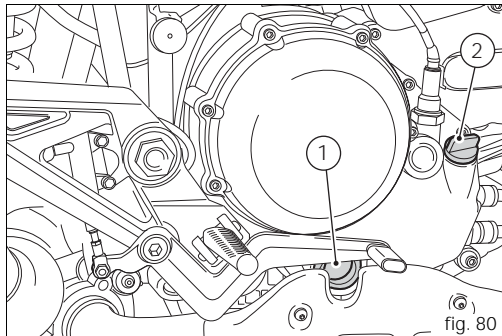


F Contrôle niveau huile moteur (fig. 80)

Le niveau d'huile dans le moteur est visible à travers le hublot de regard (1) situé sur le couvercle d'embrayage, au côté droit du moteur. Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid. Le niveau doit se maintenir entre les repères du hublot de regard. 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.

Important

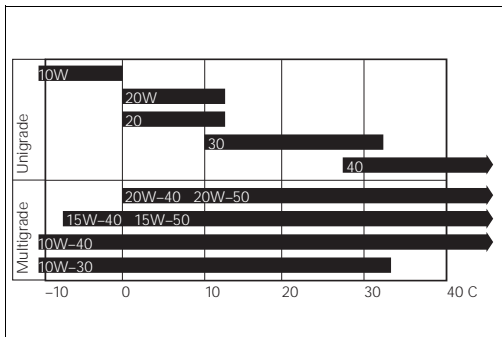
Pour la vidange de l'huile moteur et le remplacement des filtres à huile aux intervalles prescrits au Tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.



Viscosité

SAE 15W-50

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. 81)

La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.

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

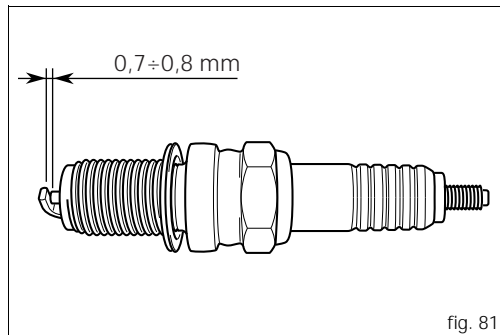
Pour la vérification et le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur marron clair uniforme indique le bon fonctionnement du moteur.

On vérifiera également l'usure de l'électrode centrale et l'écart entre les électrodes qui doit être de :

$0,7 \div 0,8$ mm.

Important

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



Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motorcycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

Pour nettoyer le plexiglas et la selle, utiliser uniquement de l'eau et du savon neutre.

Important

Ne pas laver la moto immédiatement 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 à haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, aux moyeux de roue, aux circuits électriques, aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux, ainsi que la formation de condensation à l'intérieur du phare (buée), compromettant ainsi la sécurité du véhicule.

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.



Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer la formation de buée sur le verre de phare. Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Inactivité prolongée

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

réaliser un nettoyage général ;

vidanger le réservoir de carburant ;

introduire, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faire tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;

utiliser la béquille de stand pour soutenir le motorcycle ;

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 (disponible auprès de Ducati Performance) pour protéger la carrosserie sans retenir la buée.

Consignes 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 de chaque pays.

Programme d'entretien : opérations réservées au Concessionnaire

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●
Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur					●		
Contrôle de la pression huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			●		●		●
Remplacement des courroies de distribution				●		●	
Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer si besoin est				●		●	
Contrôle et nettoyage du filtre à air (1)			●		●		●

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Remplacement du filtre à air			●			●	
Contrôle de la synchronisation et du ralenti corps à papillons (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de frein et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/lubrification de la commande des gaz/starter			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. S'il y a lieu, remplacer		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. S'il y a lieu, remplacer (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du joint élastique de la roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle des feux et des indicateurs			●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes			●	●	●	●	●

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile de la fourche avant					●		
Vérification de l'absence de fuites d'huile dans la fourche et l'amortisseur arrière			●	●	●	●	●
Contrôle de la fixation du pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie			●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

* Effectuer l'intervention d'entretien au premier délai (km, mi ou mois)

(1) Opération à effectuer uniquement dans le cas où l'on aurait atteint la limite en kilomètres/milles indiquée

Programme d'entretien : opérations réservées au client

F

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1
	mi x 1 000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au Concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer l'intervention d'entretien au premier délai (km, mi ou mois)

F Caractéristiques techniques

Encombres (mm) (fig. 82)

Poids

À sec, en ordre de marche, sans liquides ni batterie :

167 kg

À sec, en ordre de marche sans carburant :

178,2 kg

À pleine charge :

390 kg

⚠ Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement du motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

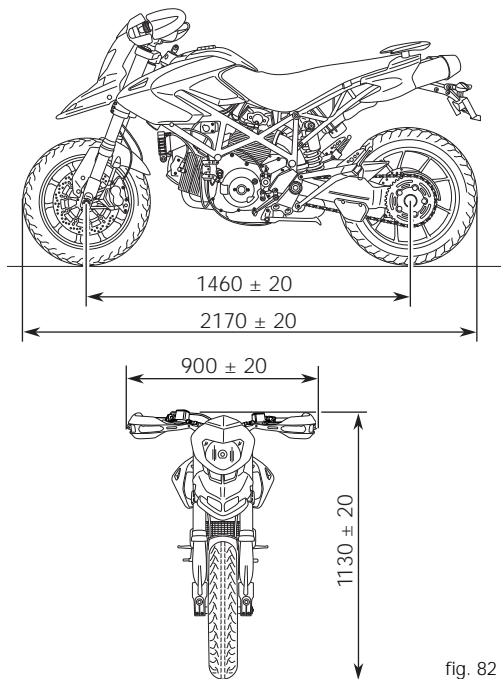


fig. 82

RAVITAILLEMENTS	TYPE	DM ³ (LITRES)
Réservoir de carburant, avec réserve de 3,3 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	12,4
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	3,4
Circuit des 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	450 cc (tube droit) 470 cc (tube gauche)



Important

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

Moteur

Moteur bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°, avec système Desmodromique, à injection électronique, refroidi par air.

Alésage (mm) :

88

Course mm :

66

Cylindrée totale cm³ :

803

Rapport volumétrique :

11 ± 0,5:1

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

81 kW - 60 CV à 8 000 trs/mn

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

76 Nm - 7,7 kgm à 6 250 trs/mn

Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

DESMODROMIQUE, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

Schéma distribution desmodromique (fig. 83)

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) pastille de réglage culbuteur supérieur ;
- 3) demi-lunes ;
- 4) pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 5) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;
- 6) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 7) arbre à cames ;
- 8) soupape.

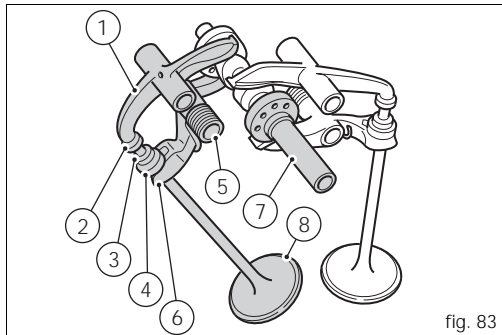


fig. 83

Performances

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

Bougies d'allumage

L'allumage à chaque cylindre s'avère par une double bougie. Cette solution offre une combustion plus complète et une puissance accrue, surtout à des régimes moyens.

Marque :

NGK

Type :

DCPR8E

ou bien

Marque :

CHAMPION

Type :

RA4 HC

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.

Diamètre du corps à papillons :

45 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Trous par injecteur : 8

Alimentation essence : 95-98 RON.

Système d'échappement

Équipé de catalyseur.

Transmission

Cloche d'embrayage et disques entièrement réalisés en alliage spécial d'aluminium.

Embrayage en bain d'huile commandé par levier au côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon moteur/couronne embrayage :

33/61

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

Rapport pignon sortie boîte de vitesses/couronne arrière :

15/41

Rapports totaux :

1^{er} 13/32

2^e 18/30

3^e 21/28

4^e 23/26

5^e 22/22

6^e 26/24

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

Marque :

DID

Type :

525 HV2

Dimensions :

5/8"x5/16"

Nombre de maillons :

104



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 la moto à des circuits spéciaux ou de compétition et pour indiquer des rapports autres que ceux de série. s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.



Attention

S'il faut remplacer la couronne arrière, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati. Un remplacement imparfait de ce composant peut être fort préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motorcycle.

Freins

Avant

À double disque perforé semi-flottant.

Matériau de la frette :
aluminium.

Matériau de la surface de freinage :
acier.

Diamètre du disque :
305 mm

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Surface de freinage :
84 cm².

Marque étrier de frein :
BREMBO

Type :
P4.32K - 4 pistons.

Garniture :
FERIT I/D 450FF.

Type de maître-cylindre :
PS16/22 Leviers réglables.

Arrière

A disque fixe percé.

Matériau de la frette :
acier.

Matériau de la surface de freinage :
acier.

Diamètre du disque :
245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Surface de freinage :
25 cm².

Marque :
BREMBO

Type :
P34c-2 pistons

Garniture :
FERIT I/D 450 FF.

Type de maître-cylindre :
PS 11.



Attention

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

Cadre

Treillis en tubes d'acier à haute résistance.
Angle de braquage (de chaque côté) :
30,5°

La géométrie de la direction est :

Angle de chasse :

24°

Chasse :

102 mm

Roues

Avant

Jante avant en alliage léger à cinq branches.

Dimensions :

MT3,50x17"

Arrière

Jante arrière en alliage léger à cinq branches.

Dimensions :

MT5,50x17"

L'axe de la roue avant est amovible tandis que celui de la roue arrière est fixé en porte-à-faux sur le moyeu du bras oscillant.

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

180/55-ZR17.

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée.

Diamètre des tubes porteurs :

43 mm

Course sur l'axe des tubes :

165 mm

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur.

L'amortisseur, réglable en détente et en précontrainte du ressort, pivote dans sa partie inférieure sur un 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 de l'amortisseur :

59,5 mm.

Débattement de la roue :

135 mm

Coloris disponibles

Rouge Anniversary Ducati, réf. F_473.101 (PPG).

Transparent, réf. 228.880 (PPG).

Cadre rouge et jantes noires.

Blanc perle Streetfighter réf. L2909004 (LECHLER) + fond réf. L0050786 (LECHLER).

Transparent réf. 923I1281 (PALINI).

cadre noire et jantes noires.

Noir mat réf. 291.501 (PPG) ;

cadre noire et jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

PHARE AVANT :

Monoampoule H4 (12 V - 55 W/60 W).

Positions W3W (12 V - 3 W).

COMMANDES ÉLECTRIQUES sur le guidon.

CLIGNOTANTS AVANT, à DEL.

CLIGNOTANTS ARRIÈRE, ampoules de 12 V - 3 W.

AVERTISSEUR SONORE.

CONTACTEURS DES FEUX DE STOP.

BATTERIE sèche, 12 V - 10 Ah.

Alternateur de 12 V - 480 W.

RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE.

DÉMARREUR ÉLECTRIQUE Denso 12 V - 0,7 kW.

Feu arrière, à DEL.



Remarque

Pour le remplacement des ampoules, voir les paragraphes spécifiques à la page 78.

F Fusibles

Six fusibles, logés dans les boîtes à fusibles, protègent les composants électriques.

Consulter le tableau pour identifier la fonction et l'intensité des fusibles.

LÉGENDE DES BOÎTES À FUSIBLES

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	Key-on, solénoïde de démarrage, lambda et stop	10 A
2	Feux	15 A
3	Charges	15 A
4	Injection	20 A
5	ECU	5 A
6	Tableau de bord	5 A
7	DDA et recharge de la batterie	5 A

La boîte à fusibles principale (1, fig. 84) se trouve sous le cache latéral droit (voir page 68). Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le capuchon de protection. Outre la boîte à fusibles, il y a le fusible Master (2) placé sur le solénoïde dans la zone dessous-de-selle devant la batterie. Pour accéder aux fusibles (2, fig. 85), il faut retirer le capuchon de protection correspondant.

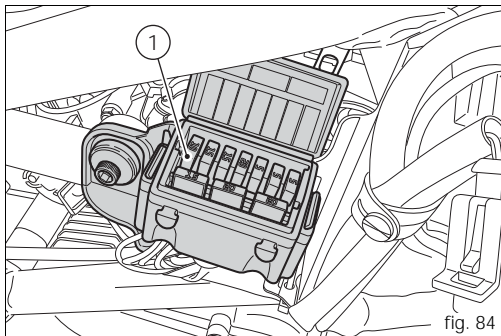


fig. 84

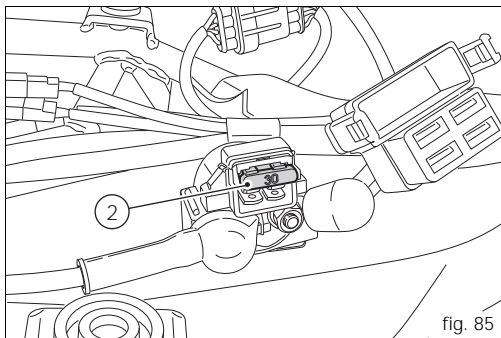


fig. 85

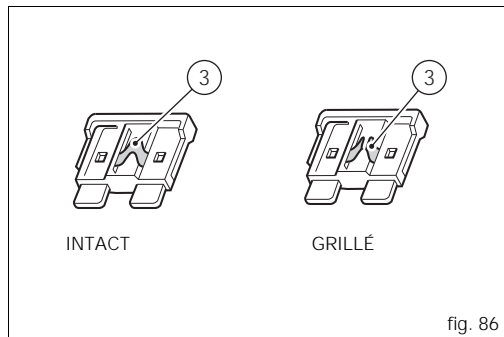
On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament conducteur interne (3, fig. 86).

Important

Pour éviter les courts-circuits, toujours remplacer les fusibles après avoir coupé le contact (clé sur OFF).

Attention

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



Légende du circuit électrique/système d'injection

- 1) Commutateur droit
- 2) Antenne antidémarrage électronique
- 3) Commutateur à clé
- 4) Boite à fusibles
- 5) Acquisition de données/Diagnostic
- 6) Démarreur électrique
- 7) Solénoïde de démarrage avec fusible MASTER
- 8) Batterie
- 9) Masse du moteur/masse de l'installation
- 10) Régulateur
- 11) Alternateur
- 12) Feu arrière
- 13) Clignotant arrière droit
- 14) Éclairage de la plaque d'immatriculation
- 15) Clignotant arrière gauche
- 16) Réservoir
- 17) Relais d'injection
- 18) Capteur de vitesse
- 19) Contacteur de la béquille latérale
- 20) Sonde de température de l'air
- 21) Capteur de pression MAP
- 22) Sonde lambda verticale
- 23) Sonde lambda horizontale
- 24) Bobine du cylindre horizontal
- 25) Bougie du cylindre horizontal côté droit
- 26) Bobine du cylindre vertical
- 27) Bougie du cylindre vertical côté droit
- 28) Injecteur du cylindre horizontal
- 29) Injecteur du cylindre vertical
- 30) Potentiomètre à papillon
- 31) Capteur de tours/position du moteur
- 32) Sonde de température d'huile du boîtier électronique
- 33) Moteur pas à pas
- 34) Contacteur de point mort
- 35) Contacteur de pression d'huile
- 36) Contacteur de stop arrière
- 37) Contacteur de stop avant
- 38) Contacteur de l'embrayage
- 39) Commutateur gauche
- 40) Actionneur soupape d'échappement (pas prévu pour le modèle HYM 796)
- 41) Instrumentation (tableau de bord)
- 42) Clignotant avant gauche
- 43) Avertisseur sonore
- 44) Feu avant
- 45) Clignotant avant droit
- 46) Centrale commande moteur

Code couleur des câbles

- 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

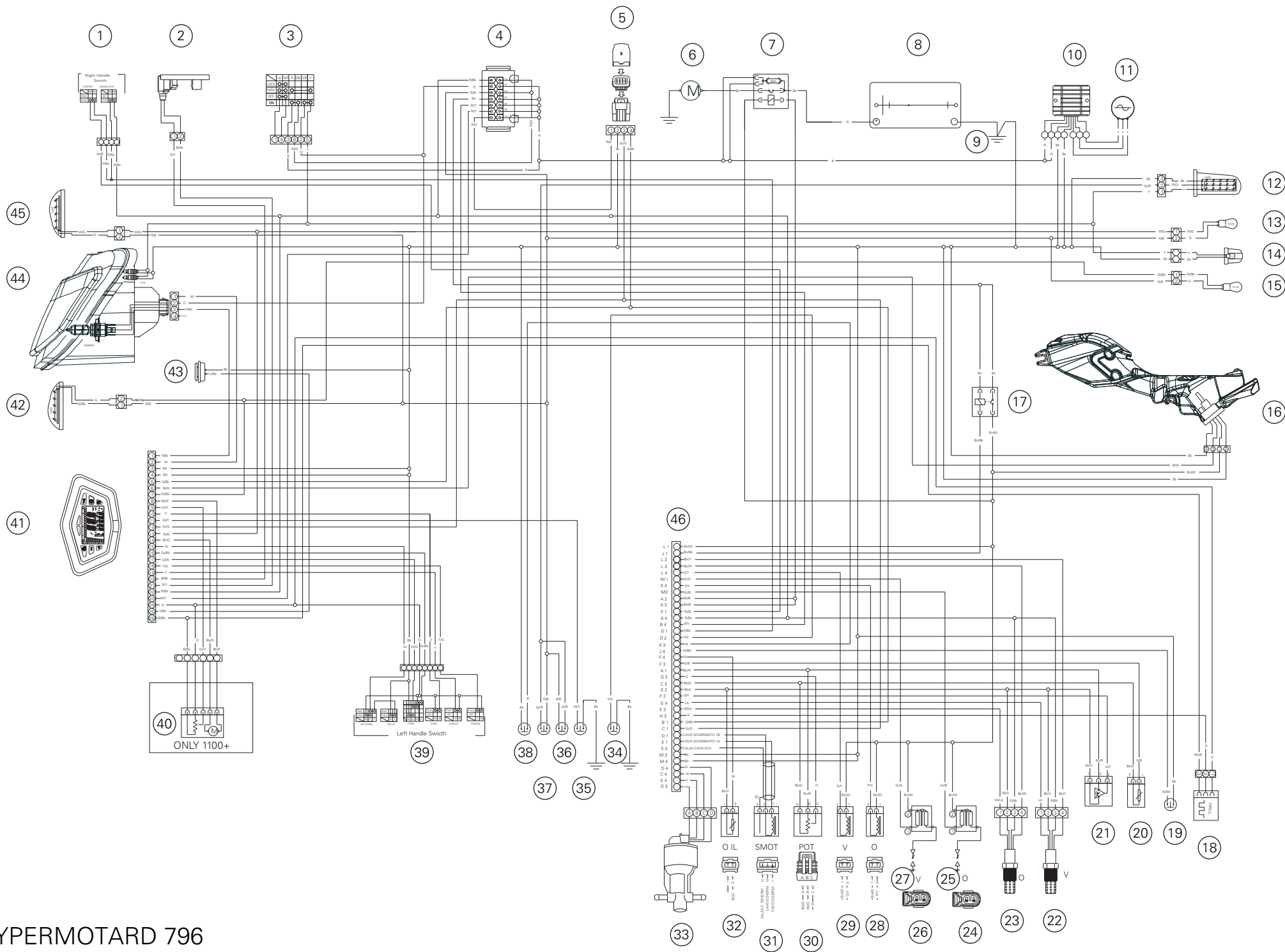


Remarque

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

Aide-mémoire pour entretiens périodiques

KM	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1 000			
12 000			
24 000			
36 000			
48 000			
60 000			



Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7146.1H