

Manuel d'utilisation et entretien

***DUCATI*** *SUPERBIKE*  
*1198 / 1198S*

# ***DUCATI*** *SUPERBIKE*

1198 / 1198S



Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les ducatis et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.

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 Ducatis et de tous les motards et passionnés de moto, pour tous conseils utiles ou suggestions.

Amusez-vous bien !



### Remarque

Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits. Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces de rechange d'origine Ducati.



### Attention

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

# Sommaire

## Informations générales 6

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

## Commandes pour la conduite 10

- Emplacement des commandes 10
- Tableau de bord 11
- Écran à cristaux liquides – Fonctions principales 13
- Écran à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres 15
- Système anti-démarrage 45
- Code card 46
- Déverrouillage du système anti-démarrage 47
- Double des clés 49
- Contacteur d'allumage et antivol de direction 50
- Comodo gauche 51
- Levier d'embrayage 52
- Comodo droit 53

- Poignée des gaz 53
- Levier de frein avant 54
- Pédale de frein arrière 55
- Pédale de sélecteur de vitesse 55
- Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 56

## Principaux éléments et dispositifs 58

- Emplacement sur la moto 58
- Bouchon du réservoir de carburant 59
- Serrure de selle 60
- Béquille latérale 61
- Amortisseur de direction 62
- Vis de réglage de la fourche avant 63
- Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière 65
- Variation d'assiette du motorcycle 67

## Règles d'utilisation de la moto 69

- Précautions pendant la période de rodage de la moto 69
- Contrôles avant la mise en route 71
- Démarrage du moteur 72
- Démarrage et marche de la moto 74
- Freinage 74
- Arrêt de la moto 75
- Stationnement 75
- Ravitaillement en carburant 76
- Accessoires fournis 77
- Système d'acquisition USB (seulement pour 1198S) 78

## Principales opérations d'utilisation et d'entretien 79

- Dépose de l'habillage 79
- Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement 83
- Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage 84
- Contrôler l'usure des plaquettes de frein 86
- Lubrification des articulations 87
- Réglage de la course à vide de la poignée des gaz 88
- Charge de la batterie 89
- Contrôle de la tension de la chaîne de transmission 90
- Graissage de la chaîne de transmission 91
- Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement 92
- Remplacement de l'ampoule de feu de position 94
- Clignotants arrière 95
- Éclairage de la plaque d'immatriculation 95
- Orientation du projecteur 96
- Réglage des rétroviseurs 97
- Pneus Tubeless (sans chambre à air) 98
- Contrôle du niveau d'huile moteur 100
- Nettoyage et remplacement des bougies 101
- Nettoyage général 102
- Inactivité prolongée 103
- Remarques importantes 103

## Entretien 104

- Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire 104
- Programme d'entretien : opérations réservées au client 107

## Caractéristiques techniques 108

- Dimensions (mm) 108
- Poids 108
- Moteur 110
- Distribution 110
- Performances 111
- Bougie d'allumage 111
- Alimentation 111
- Freins 112
- Transmission 113
- Cadre 114
- Roues 114
- Pneus 114
- Suspensions 114
- Échappement 115
- Coloris disponibles 115
- Circuit électrique 115

## Aide-mémoire pour l'entretien périodique 120

# Informations générales

## Garantie

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

Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour 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 de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les informations qu'il vous donnera se révéleront utiles au cours de vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto. Ce manuel contient des remarques ou des mises en garde signalées par les symboles suivants :



### Attention

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



### Important

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



### Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

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

## Renseignements utiles pour rouler en sécurité



### Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience 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 appropriés et un casque homologué.

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

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en 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 chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains à la lanière sur la selle passager.

Respecter la législation et les règles nationales et locales.

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

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** éteindre le moteur pour prendre de l'essence et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

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.

Ne **jamais** oublier de retirer la clé avant de laisser la moto sans surveillance.

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



### Attention

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

Garer la moto 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 en pleine charge

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

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

### **Renseignements sur la charge transportable**

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

390 kg.

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

Fixer solidement les bagages aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre la moto instable.

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

Ne pas coincer d'objets à transporter dans les interstices du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement de la moto.

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 98 et en bon état.

## Identification

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

---

Cadre N°

---

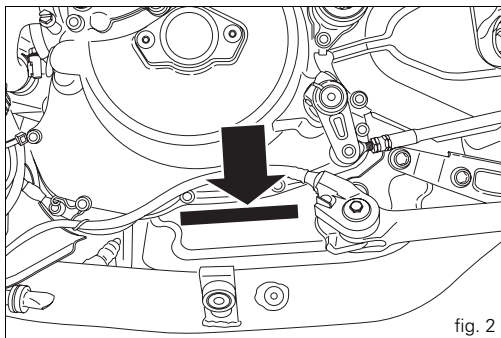
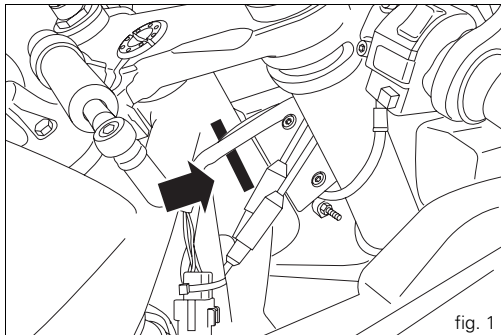
Moteur N°

---



### Remarque

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



# Commandes pour la conduite



## Attention

Ce chapitre présente les commandes nécessaires à la conduite de la moto en indiquant leur position et leur fonction. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

## Emplacement des commandes (fig. 3)

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

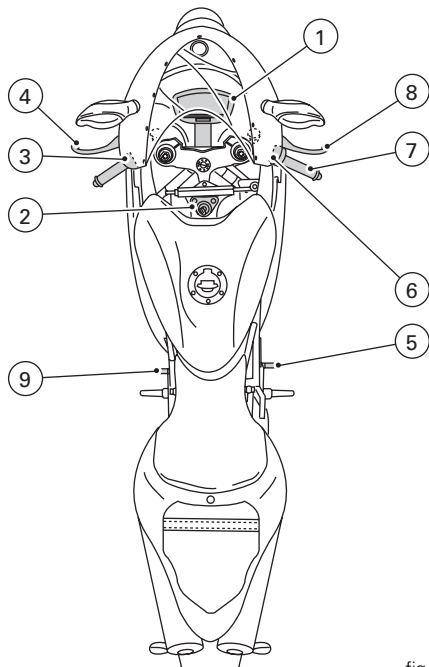


fig. 3

## Tableau de bord (fig. 4)

1) **Écran LCD** (voir page 13).

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

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

3) **Témoin de point mort N (vert)**.


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

4) **Témoin de réserve de carburant**  (jaune).

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

5) **Témoins des clignotants**   (vert).

Ils s'allument et clignotent lorsque le clignotant correspondant est en fonction.

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


Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante.

Il doit s'allumer quand on met le contact (position **ON**), mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

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

### Important

Ne pas utiliser la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

7) **Témoin du feu de route**  (bleu).

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

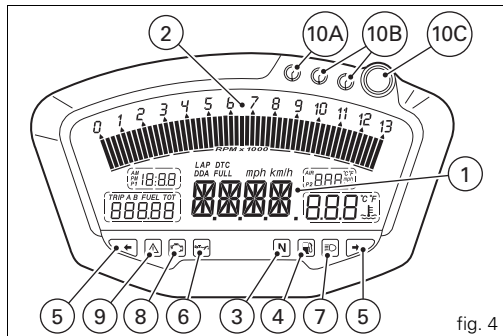


fig. 4

8) **Témoin de « diagnostic du moteur – EOBD »**  (ambre).

Allumé en permanence, il signale la présence d'une erreur et, dans certains cas, le blocage du moteur.

9) **Témoin de « Diagnostic du véhicule »**.

Il s'allume quand le système de diagnostic du véhicule a détecté un problème.

10) **Témoin du limiteur - OVER REV.**

Témoin 10A : il s'allume à 800 tr/min avant l'intervention du limiteur.

Témoin 10A fixe + 10B : ils s'allument à 400 tr/min avant l'intervention du limiteur.

Témoin 10A + 10B + 10C : ils clignotent quand le limiteur est atteint.

### 11) Système de contrôle de traction (DTC) (fig. 5).

Témoin 11A : DTC actif, il s'allume quand une réduction minimale du couple moteur est appliquée.

Témoin 11A + 11B : DTC actif, il s'allume quand une basse réduction du couple moteur est appliquée.

Témoin 11A + 11B + 11C : DTC actif, il s'allume quand une réduction moyenne du couple moteur est appliquée.

Témoin 11A + 11B + 11C + 11D : DTC actif, il s'allume quand une réduction élevée du couple moteur est appliquée.

### 12) Bouton de commande A et B (fig. 6).

Bouton utilisé pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord, avec deux positions A « ▲ » et B « ▼ ».

### 13) Bouton pour appel de phares FLASH (fig. 6).

Ce bouton, qui permet normalement de faire un appel de phares, peut être utilisé pour l'enregistrement du temps sur un tour de circuit (fonction LAP) et l'acquisition DDA du tableau de bord.

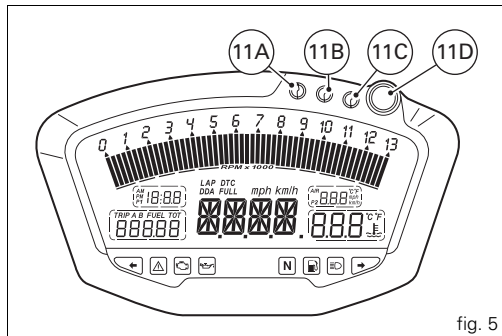


fig. 5

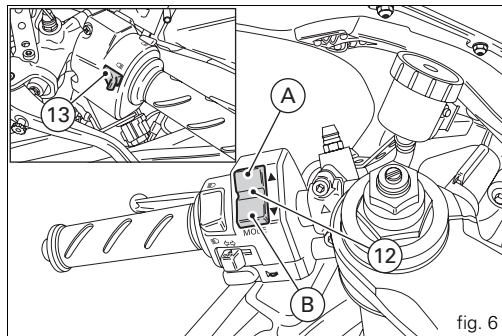


fig. 6

## Écran 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) **Compteur de vitesse.**

Il indique la vitesse de la moto.

2) **Compteur kilométrique.**

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) **Totalisateur partiel.**

Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro (TRIP A et TRIP B).

4) **Compteur kilométrique de réserve.**

Il indique la distance parcourue en réserve.

5) **Horloge.**

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

7) **Indicateur de régime du moteur (tr/min).**

8) **Enregistrement du temps sur le tour de circuit, vitesse maximum et régime moteur maximum (LAP).**

9) **Indicateur de tension de batterie (BATT).**

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

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

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

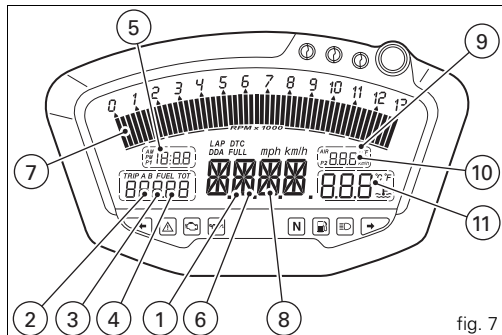


fig. 7



### Important

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

### 12) Indicateur d'entretien préventif (SERV).

Le message « SERV » signale que la moto a parcouru les kilomètres établis dans le programme d'entretien préventif. Ce message s'affiche uniquement pendant 5 secondes quand on met le contact. La réinitialisation du système doit être réalisée par l'Atelier agréé Ducati qui effectuera l'entretien.

### 13) Fonction LAP.

Indique l'activation de la fonction LAP.

### 14) Fonction DDA.

Indique l'activation de la fonction DDA.

### 15) Système de contrôle de traction (DTC).

Indique l'activation du système de contrôle de traction (DTC).

## Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. En cas d'accès accidentel aux menus réservés, ne les utiliser sous aucun prétexte et tourner la clé sur la position **OFF**. En cas de problèmes, s'adresser à un centre Ducati agréé pour effectuer les contrôles nécessaires.

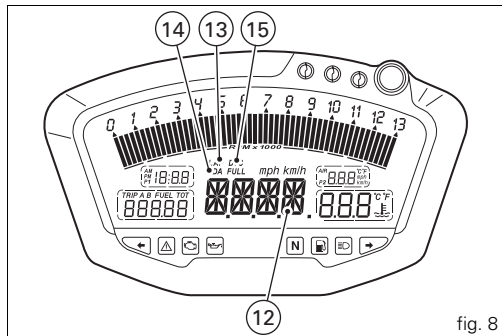


fig. 8

## Écran à cristaux liquides – Entrée/ visualisation des paramètres

Quant on met le contact (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord active pendant 1 seconde tous les caractères de le tableau de bord LCD et allume les témoins en séquence.

Il passe ensuite en mode d'affichage « normal » avec le Modèle de véhicule affiché à la place de la vitesse et, pendant 2 secondes, également la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP).

Le nom du modèle « défile » jusqu'au démarrage du moteur.



### Remarque

Au démarrage de la version 1198S avec le Kit Ducati Performance « Échappement Complet » installé, le tableau de bord affichera :

1198 RACING



### Attention

Le Kit Ducati Performance « Échappement Complet » doit **EXCLUSIVEMENT** être utilisé sur circuit.

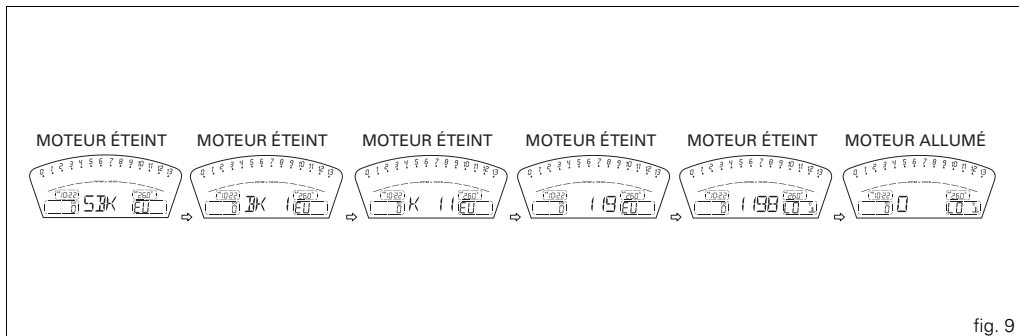


fig. 9



Quand on met le contact (clé sur la position ON), le tableau de bord affiche toujours les informations suivantes (en désactivant les fonctions précédemment activées) :

**Compteur totaliseur**

**Température de l'air**

**Horloge**

**Vitesse**

**Température du liquide de refroidissement du moteur**

**Régime moteur**

À ce point, en déplaçant le bouton (1, fig. 10) sur la position B « ▼ », il est toujours possible de passer de la fonction de

**Totaliseur (TOT)** aux fonctions suivantes :

**TRIP A**

**TRIP B**

**TRIP FUEL** (seulement si cette fonction est active)

**DTC** (disponible uniquement si le contrôle de traction est

installé et activé) pour retourner ensuite à la fonction

**Totaliseur (TOT)**.

Par contre, en amenant le bouton (1, fig. 10) sur la position A « ▲ », le système entre dans le MENU et affiche en séquence les fonctions suivantes :

**Error** (seulement en présence d'au moins une erreur)

**BATT**

**RPM**

**LAP** (OFF ou ON)

**LAP MEM**

**DDA** (OFF ou ON)

**Erase DDA**

**DTC OFF/ON** (actif uniquement si le contrôle de traction est installé)

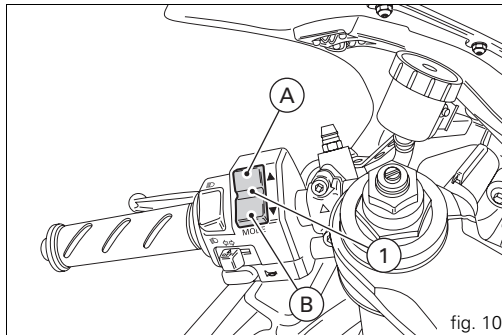


fig. 10

**DTC Setup** (actif uniquement si le DTC est activé)

**TIME Set**

**CODE** (seulement si cette fonction est active)



## 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 alors que ce menu est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales. De toute façon, il est possible de fermer ce menu à tout moment en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

### Indicateur de distance totale parcourue (Totaliseur)

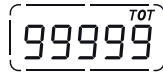
Cette fonction permet la visualisation de la distance totale parcourue.

Quand on met le contact, le système entre automatiquement dans cette fonction.

La distance est mémorisée de manière définitive et ne peut pas être remise à zéro.

Si la distance parcourue est supérieure à 99999 km (ou 99999 miles), « 99999 » reste affiché en permanence.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

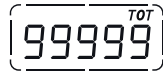
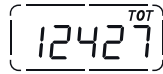


fig. 11

### Indicateur de température de l'air

Cette fonction permet la visualisation de la température externe.

Plage d'affichage :  $-39\text{ °C} \div +124\text{ °C}$ .

En cas d'anomalie de fonctionnement de la sonde ( $-40\text{ °C}$ ,  $+125\text{ °C}$  ou sonde débranchée), le tableau de bord affiche des tirets « - - - » non clignotants et le témoin de diagnostic du moteur « EOBD » (8, fig. 4) s'allume.

vs. EU, UK, CND, FRA, JAP

AIR  
-39 °C

AIR  
20 °C

AIR  
124 °C

AIR  
- - - °C

vs. USA

AIR  
-38 °F

AIR  
68 °F

AIR  
265 °F

AIR  
- - - °F

fig. 12

## Indication de la vitesse du véhicule

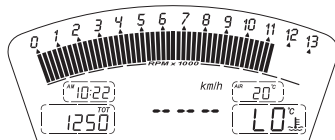
Cette fonction permet la visualisation de la vitesse du véhicule.

Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle (calculée en km/h) du calculateur et affiche cette vitesse majorée de 8 %.

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

Après 299 km/h (186 mph), des tirets « --- » (non clignotants) s'affichent à la place de la vitesse.

vs. EU, CND, FRA JAP



v.s. UK, USA

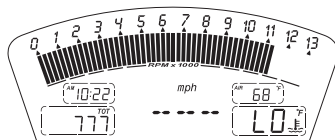
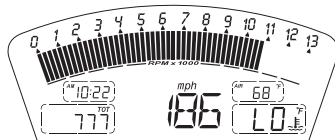


fig. 13

## Indicateur de température du liquide de refroidissement du moteur

Il affiche la température du liquide de refroidissement du moteur :

- si la température est égale ou inférieure à  $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $-40\text{ }^{\circ}\text{F}$ ), le tableau de bord affiche des tirets « --- » clignotants et le témoin de diagnostic du moteur « EOBD » (8, fig. 4) s'allume ;
- si la température est comprise entre  $-39\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $-38\text{ }^{\circ}\text{F}$ ) et  $+39\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $+102\text{ }^{\circ}\text{F}$ ), le tableau de bord affiche « LO » fixe ;
- si la température est comprise entre  $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $+104\text{ }^{\circ}\text{F}$ ) et  $+120\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $+248\text{ }^{\circ}\text{F}$ ), le tableau de bord affiche la donnée fixe ;
- si la température est comprise entre  $+121\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $+250\text{ }^{\circ}\text{F}$ ) et  $+124\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $+255\text{ }^{\circ}\text{F}$ ), le tableau de bord affiche « HI » clignotant ;
- si la température est égale ou supérieure à  $+125\text{ }^{\circ}\text{C}$  ( $+257\text{ }^{\circ}\text{F}$ ), le tableau de bord affiche des tirets « --- » clignotants et le témoin de diagnostic du moteur « EOBD » (9, fig. 4) s'allume ;
- en cas d'anomalie de fonctionnement de la sonde, le tableau de bord affiche des tirets (« --- ») clignotants et le témoin de diagnostic du moteur « EOBD » (8, fig. 4) s'allume.

vs. EU, UK, CND, FRA, JAP

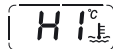
DONNÉE FIXE



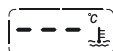
DONNÉE FIXE DONNÉE FIXE



DONNÉE CLIGNOTANTE



DONNÉE CLIGNOTANTE



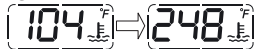
+  DIAGNOSTIC MOTEUR

vs. USA

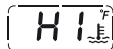
DONNÉE FIXE



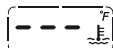
DONNÉE FIXE DONNÉE FIXE



DONNÉE CLIGNOTANTE



DONNÉE CLIGNOTANTE



+  DIAGNOSTIC MOTEUR

fig. 14

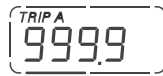
### Indicateur de distance partielle parcourue (Trip A)

Cette fonction permet la visualisation de la distance partielle parcourue.

Si on appuie sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes à l'intérieur de cette fonction, le compteur partiel Trip A est remis à zéro.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

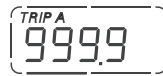
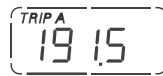


fig. 15

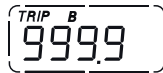
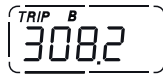
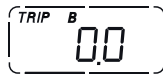
**Indicateur de distance partielle parcourue (Trip B)**

Cette fonction permet la visualisation de la distance partielle parcourue.

Si on appuie sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes à l'intérieur de cette fonction, le compteur partiel Trip A est remis à zéro.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

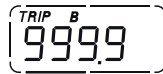
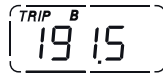


fig. 16

## Indicateur de distance parcourue en réserve (TRIP FUEL)

Cette fonction permet la visualisation de la distance parcourue par la moto en 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.

Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou miles), elle est remise à zéro et le compte reprend automatiquement.

vs. EU, CND, FRA, JAP



vs. UK, USA

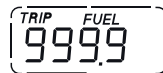
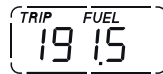


fig. 17



### Indicateur d'entretien préventif (SERV)

Il affiche les interventions d'entretien préventif (révision).

Le tableau de bord affiche le message « SERV » aux kilométrages suivants :

après les 1000 premiers km au totaliseur ;  
tous les 12000 km au totaliseur.

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

Quand ce message s'affiche, prendre rendez-vous avec un concessionnaire ou un atelier agréé.

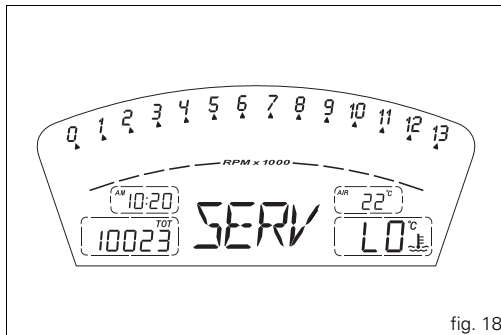


fig. 18

## Indicateur de tension de batterie (BATT)

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

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder au menu et choisir la page « BATT ».

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

- si la tension est comprise entre 12,1 et 14,9 V, la valeur est fixe ;
- si la tension est comprise entre 10,0 et 12,0 V ou entre 15,0 et 16,0 V, la valeur clignote ;
- si la température est égale ou inférieure à 9,9 V, le tableau de bord affiche « LO » clignotant et le témoin de diagnostic du véhicule (9, fig. 4) s'allume ;
- si la température est égale ou supérieure à 16,1 V, le tableau de bord affiche « HI » clignotant et le témoin de diagnostic du véhicule (9, fig. 4) s'allume.

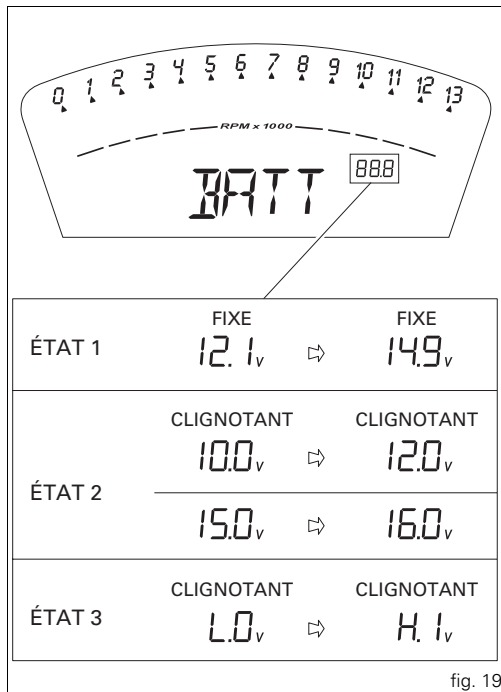


fig. 19

### Réglage du régime de ralenti (tr/min)

Cette fonction décrit le fonctionnement du réglage du régime de ralenti.

Pour visualiser cette fonction, il faut accéder au menu et choisir la page « RPM ».

Le tableau de bord affiche le compte-tours supérieur et le régime du moteur (tr/min) pour permettre un réglage plus précis du « ralenti ».

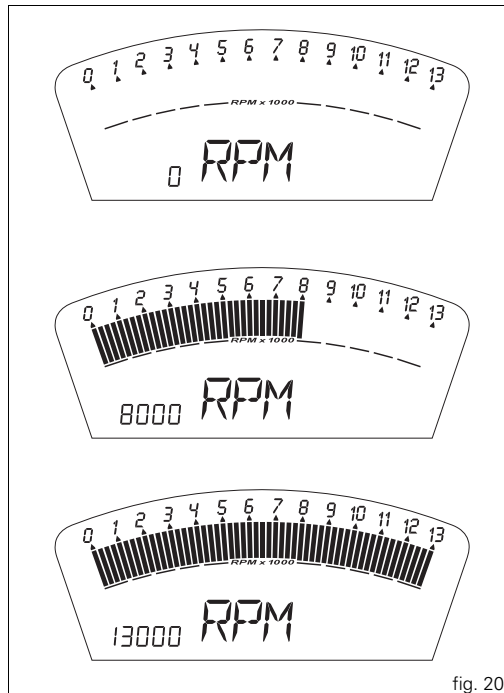


fig. 20

## Affichage du temps sur le tour de circuit (LAP)

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

Pour activer la fonction, il faut accéder au menu et activer l'option « LAP » en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ ».

Pour mettre le chronomètre en marche et pour l'arrêter, il faut appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le comodo 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, le tableau de bord affiche le mot « FULL » pendant 3 secondes à la place du temps réalisé. Pour pouvoir enregistrer d'autres temps, il faut remettre à zéro les temps mémorisés.

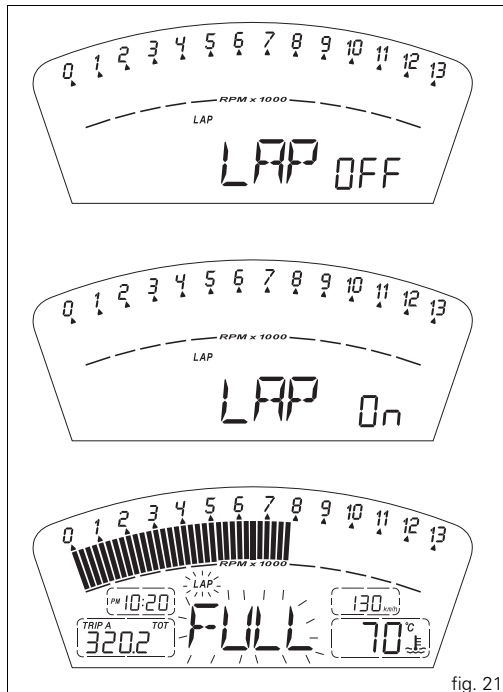


fig. 21

Si on désactive la fonction LAP pendant un tour de circuit, le temps correspondant n'est pas mémorisé.

Si on éteint le tableau de bord (on coupe le contact) quand la fonction LAP est active, celle-ci est automatiquement désactivée (si le chronomètre est en marche, le temps sur le tour en cours n'est pas mémorisé).

Si le temps n'a pas été « arrêté », quand le chronomètre atteint 99 minute, 59 seconde, 99 centièmes, il retourne à 0 (zéro) et continue à compter le temps tant que la fonction n'a pas été 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 (Vitesse maximum, régime maximum, limiteur éventuellement atteint) et peuvent ensuite être affichées dans la fonction Lap Memory.

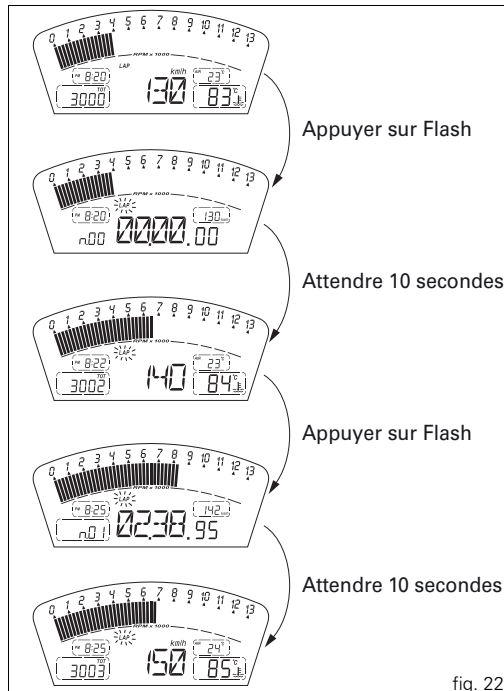


fig. 22

## Affichage des données mémorisées (LAP Memory)

Affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : temps sur le tour de circuit, vitesse maximum et régime maximum du moteur.

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

En appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes depuis cette page du menu, on affiche le « 1<sup>er</sup> tour » ; Le tableau de bord indique le numéro du tour, le temps réalisé, la vitesse maximum et le régime maximum atteints sur ce tour.

En appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ », il est possible de faire défiler les 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1<sup>er</sup> tour.

Si on appuie sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes au cours de l'affichage des temps mémorisés, le tableau de bord met automatiquement à zéro tous les temps mémorisés et, si la fonction LAP était activée, elle est automatiquement désactivée.

La vitesse MAX mémorisée est celle indiquée sur le tableau de bord pendant la fonction Lap.

Pendant l'enregistrement, si la vitesse MAX indiquée est supérieure à 299 km/h (186 mph), le tableau de bord affiche la vitesse atteinte (exemple : 316 km/h).

Si la mémoire est vide, l'écran affiche les 30 temps, avec le chronomètre qui indique « 00.00.00 », le régime maximum = 0 et la vitesse MAX = 0.

Si le moteur atteint l'un des deux seuils avant le limiteur ou atteint le limiteur pendant le tour, les témoins correspondants (10, fig. 4) s'allument lors de l'affichage des temps mémorisés.

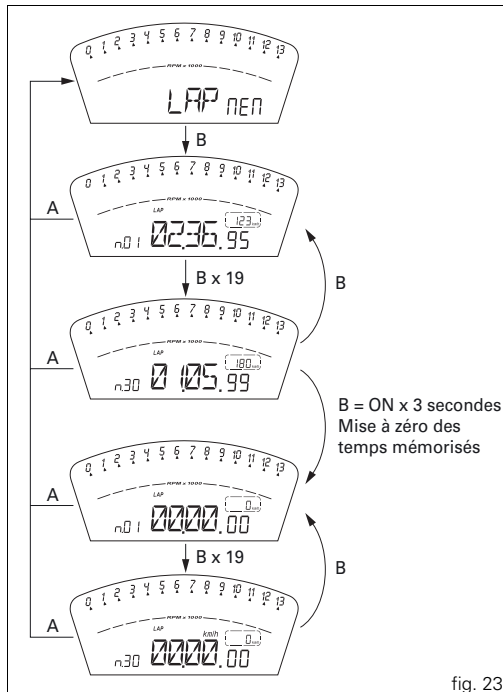


fig. 23

## Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet l'activation du système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) (voir page 78) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule.

Pour l'acquisition, il faut accéder au menu et activer la fonction « DDA » en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes.

Pour mettre le séparateur de tours de l'acquisition en marche et pour l'arrêter, il faut appuyer sur le bouton d'appel de phares FLASH (13, fig. 6) sur le comodo gauche.

Si on éteint le tableau de bord (on coupe le contact) quand la fonction DDA est active, celle-ci est automatiquement désactivée.

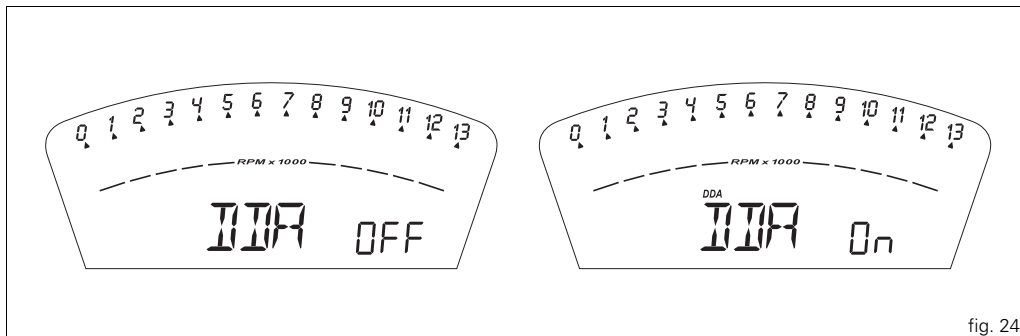


fig. 24

## 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 on appuie 3 secondes sur le bouton (1, fig. 10), position B « ▼ » et que le système d'acquisition DDA ne saisit aucune donnée, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le message « WAIT... » ; au terme des 10 secondes, il affiche « ERASE OK » pendant 2 secondes, pour confirmer que les données du système DDA ont été effacées.

Par contre, si on appuie sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA est en fonction, les données contenues dans sa mémoire ne sont pas effacées et le tableau de bord affiche « FAIL » pendant 2 secondes.

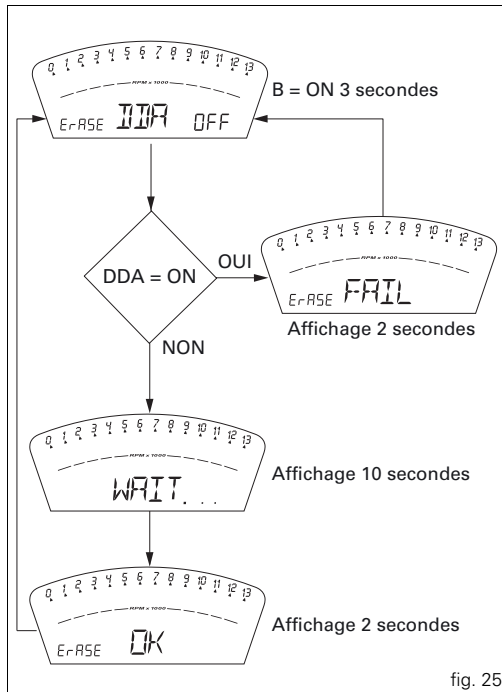


fig. 25



## Fonction d'activation/désactivation du système DTC (Ducati Traction Control)



Attention

**Cette fonction n'est disponible que sur la version 1198S.**

Elle permet l'activation du système de contrôle de traction : DTC.



Attention

**Fonction du système**

Le DTC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur circuit.

Par système d'assistance, on entend un mécanisme capable de faciliter et de sécuriser la conduite de la moto ; toutefois ce système n'élimine pas et n'atténue pas tous les devoirs du pilote en matière de prudence, de comportement visant non seulement à prévenir ses propres erreurs mais encore celles des autres, en se mettant en situation de manœuvre d'urgence comme l'impose le code de la route.

Le pilote doit toujours être conscient que les systèmes de sécurité jouent un rôle préventif. Les systèmes de sécurité actifs aident le pilote à contrôler son véhicule, afin que la conduite soit plus facile et la plus sûre possible. Sous prétexte que les systèmes de sécurité sont actifs, le pilote ne doit pas conduire à des vitesses supérieures à celles raisonnablement admises, indépendamment du contexte dans lequel se déplace la moto, des lois physiques, des règles comportementales citées et du code de la route.

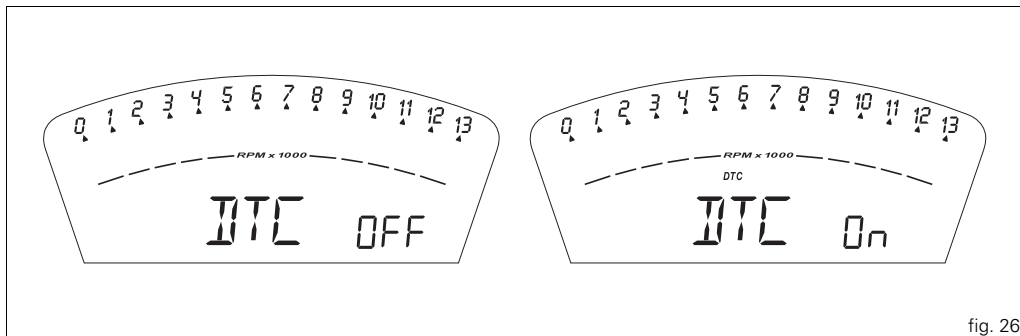


fig. 26

## Activation du système

Le système doit être activé moto à l'arrêt et en position de sécurité.

Pour intervenir sur le système DTC, il faut accéder au menu et régler sur « On » l'option « DTC » en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; après ces 3 secondes, le sigle « DTC » s'affiche pour signaler l'activation du contrôle de traction. Quand le système « DTC » est actif, le sigle « DTC » est non seulement visible sur l'afficheur normal, mais également à l'intérieure des pages du menu.



## Remarque

### Les fonctions du système

Pour intervenir sur le système, la moto doit être arrêtée en position de sécurité.

Chaque fois que le DTC est activé, le système de contrôle de traction impose le niveau d'intervention n. 8 ; il sera ensuite possible de modifier le niveau d'intervention avec la fonction « DTC SETUP – Réglage du niveau d'intervention du contrôle de traction ».

Pour désactiver le système DTC, il faut accéder au menu et régler sur « OFF » l'option « DTC » en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; après ces 3 secondes, le sigle « DTC » disparaît pour signaler la désactivation du contrôle de traction.

Si le système de contrôle de traction est activé et que la moto cale ou que le conducteur coupe brutalement le contact, la fonction n'est **pas** désactivée et sera à nouveau active dès que le conducteur remettra le contact (DTC On). Par contre, en cas de coupure de courant suite à une panne de batterie (Batt-OFF), le contrôle de traction ne sera plus activé (DTC OFF) au rétablissement de la tension.

## Entretien de routine

Pour assurer un bon fonctionnement au système, il est nécessaire de respecter le programme d'entretien du fabricant.

Erreurs raisonnablement commises par le pilote pendant la conduite avec le système DTC activé.

## F Fonction de réglage du DTC (Ducati Traction Control)



**Attention**  
Cette fonction n'est disponible que sur la version 1198S.

Cette fonction permet de régler le niveau d'intervention du système DTC (Ducati Traction Control).

Pour régler le DTC, il faut accéder au menu moto à l'arrêt et choisir la page « Setup DTC ». Cette page ne s'affiche dans le menu que si le contrôle de traction est activé (DTC ON). Le niveau d'intervention du système DTC (L.1.....L.8) précédemment réglé est affiché sur la droite de l'écran ; les niveaux d'intervention vont de « 1 » à « 8 » et l'intervention du contrôle de traction augmente plus le chiffre réglé est élevé (voir paragraphe suivant). Une fois cette page de menu affichée, appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes pour accéder au mode réglage.

page 1 : l'écran affiche « Setup LEV. 1 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Par contre, pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ ».

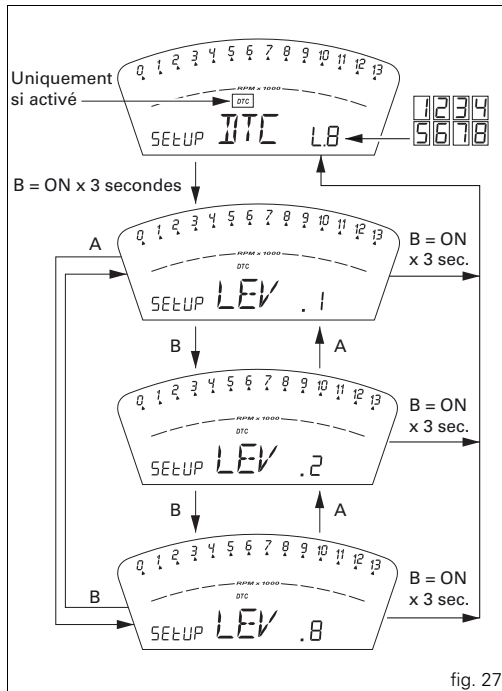


fig. 27

page 2 : l'écran affiche « Setup LEV. 2 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

page 3 : l'écran affiche « Setup LEV. 3 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

page 4 : l'écran affiche « Setup LEV. 4 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

page 5 : l'écran affiche « Setup LEV. 5 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

page 6 : l'écran affiche « Setup LEV. 6 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

page 7 : l'écran affiche « Setup LEV. 7 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

page 8 : l'écran affiche « Setup LEV. 8 ».

Pour mémoriser le « niveau » d'intervention, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ ».

Si le DTC est actif, son réglage est également affiché à la sortie de la page « **SEtUP DTC** », derrière les indications TOT, TRIP A, TRIP B et TRIP Fuel.

Le réglage est toujours conservé en mémoire, même quand on coupe le contact (Key-Off).

Par contre, en cas de coupure de courant suite à une panne de batterie (Batt-OFF), le contrôle de traction ne sera plus activé (DTC OFF) au rétablissement de la tension.

## Conseils pour le choix du niveau d'intervention



### Attention

Les 8 niveaux du système de contrôle de traction (DTC) fourni avec la moto ont été réglés avec les pneus de première monte (marque, modèle et taille caractéristiques). Le remplacement des pneus de première monte par des pneus de taille différente peut altérer le fonctionnement du système. Si les pneus de la moto sont similaires à ceux de première monte, par exemple, marque et/ou modèle différent, mais même taille (ARR. = 190/55-17 ; AV. = 120/70-17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les 8 niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du contrôle de traction. Par contre, si les pneus utilisés appartiennent à une autre classe de taille ou que leur taille est sensiblement différente de celle des pneus de première monte, le fonctionnement du contrôle de traction pourrait être altéré à tel point qu'aucun des 8 niveaux pré-réglés ne donne un résultat satisfaisant. Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant la position 8, le système DTC interviendra dès le moindre signe de glissement du pneu arrière

Entre la position 8 et la position 1, il y a encore 6 autres positions intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant de la position 8 à la position 1.

Avec les niveaux 1, 2 et 3, le système DTC permet au pneu arrière de glisser et même de déraiper en sortie des virages ; ces positions ne devraient être utilisées que sur circuit et par les pilotes très chevronnés.

Le choix de la position la plus appropriée dépend essentiellement de 3 variables :

- 1) L'adhérence (type de pneu, usure du pneu, type de chaussée, météo, etc.)
- 2) Le circuit/parcours (virages, vitesse régulière ou avec de nombreuses accélérations et freinages)
- 3) Le style de conduite (conduite « douce » ou « nerveuse »)

Rapport entre la position choisie et les conditions d'adhérence :  
La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du circuit/parcours (voir, ci-après, les conseils d'utilisation sur circuit et sur route).

Rapport entre la position choisie et le type de circuit :  
Si le circuit/parcours comporte des virages permettant une vitesse homogène, il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention convenable pour chaque virage ; par contre, si le circuit/parcours comporte des virages beaucoup plus serrés que d'autres, il sera plus difficile de trouver un compromis satisfaisant (dans le virage plus serré, le DTC tendra toujours à intervenir plus que dans les autres virages).

Rapport entre la position choisie et le style de conduite :  
Le système DTC tend à intervenir davantage si le pilote a une conduite « douce » et incline fortement la moto que si le pilote a une conduite « nerveuse » et redresse rapidement la moto à la sortie des virages.

### Conseils d'utilisation sur circuit

Il est conseillé d'utiliser la position 8 sur les deux premiers tours de circuit (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; ensuite, il est conseillé d'essayer à la suite les positions 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le mieux adapté (en faisant toujours deux tours de circuit avant de changer de position pour permettre la mise en température des pneus).

Si le pilote a trouvé une position satisfaisante pour tous les virages, sauf pour un ou deux virages plus serrés où l'intervention du système est excessive, il peut tenter de modifier légèrement son mode de conduite et adoptant un style plus « nerveux » et en redressant plus rapidement la moto à la sortie du virage, au lieu d'essayer de changer immédiatement le niveau d'intervention.

### Conseils d'utilisation sur route

Activer le DTC, sélectionner le niveau 8 et conduire la moto comme d'habitude ; si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les positions 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié. En cas de changements dans les conditions d'adhérence et/ou le type de parcours et/ou le style de conduite et que le niveau réglé n'est plus satisfaisant, passer au niveau suivant puis procéder de même pour rechercher le niveau le mieux adapté (par ex., si avec le niveau 7, l'intervention du DTC est excessif, passer au niveau 6 ; si avec le niveau 7 le DTC n'intervient pas, passer au niveau 8).

## Réglage de l'horloge

Cette fonction permet le réglage de l'horloge.

Pour régler l'horloge, il faut accéder au menu et choisir la page « TIME Set ».

Une fois cette page affichée, appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes pour accéder au mode réglage.

Quand on accède à cette fonction, « AM » clignote :

appuyer sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pour faire

clignoter « PM » ; appuyer sur le bouton (1, fig. 8) côté B

« ▼ » pour retourner en arrière (l'heure 00:00 devient 12:00 quand on passe de « AM » à « PM ») ;

en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ », on passe

au réglage des heures qui se mettent à clignoter. À chaque

pression du bouton côté B « ▼ », on avance d'1 heure ; en

maintenant le bouton côté B « ▼ » enfoncé, les heures

avancent au rythme d'1 heure par seconde (les heures ne

clignotent pas pendant la pression prolongée du bouton) ;

en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ », on passe

au réglage des minutes qui se mettent à clignoter. À chaque

pression du bouton côté B « ▼ », le compte avance par pas

d'1 minute ; en maintenant le bouton côté B « ▼ » enfoncé,

le compte avance au rythme d'1 minute par seconde. Si on

maintient le bouton côté B « ▼ » enfoncé pendant plus de

5 secondes, le défilement accélère au rythme de 1 pas

toutes les 100 ms (les secondes ne clignotent pas pendant

la pression prolongée du bouton côté B « ▼ ») ;

appuyer côté A « ▲ » pour quitter le mode réglage et afficher

l'heure.

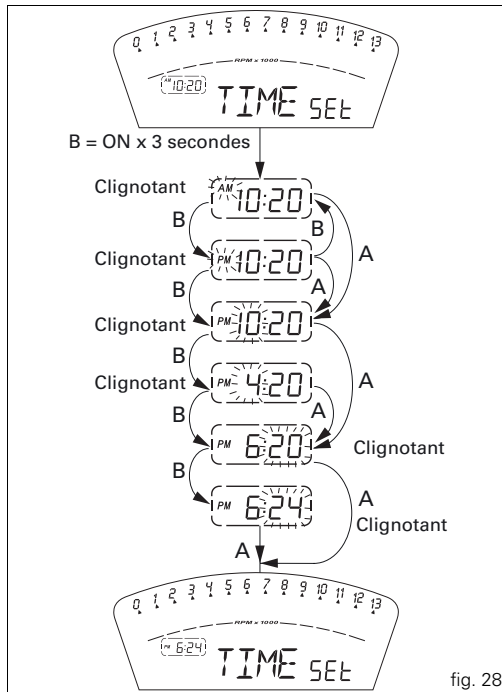


fig. 28

## Diagnostic du tableau de bord

### 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 en séquence toutes les 3 secondes.

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



























### Attention












En présence d'une erreur, contacter un garage agréé Ducati.











Témoin	Message d'erreur	Erreur
	Bobine	8.1 Erreur au niveau de la bobine du cylindre horizontal
	Bobine	8.2 Erreur au niveau de la bobine du cylindre horizontal
	Bobine	9.1 Erreur au niveau de la bobine du cylindre vertical
	Bobine	9.2 Erreur au niveau de la bobine du cylindre vertical
	Bobine	10.1 Erreur au niveau de la bobine du cylindre horizontal
	Bobine	10.2 Erreur au niveau de la bobine du cylindre horizontal



Témoin	Message d'erreur	Erreur
	Bobine	11.1 Erreur au niveau de la bobine du cylindre vertical
	Bobine	11.2 Erreur au niveau de la bobine du cylindre vertical
	Injecteur	12.1 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre horizontal
	Injecteur	12.2 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre horizontal
	Injecteur	13.1 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre vertical
	Injecteur	13.2 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre vertical
	Injecteur	14.1 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre horizontal
	Injecteur	14.2 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre horizontal
	Injecteur	15.1 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre vertical
	Injecteur	15.2 Erreur au niveau de l'injecteur du cylindre vertical
	Maître-cylindre	16.0 Erreur au niveau du relais de la pompe à essence
	Ventilateurs	18.1 Erreur au niveau du relais des ventilateurs

Témoin	Message d'erreur		Erreur
	Ventilateurs	18.2	Erreur au niveau du relais des ventilateurs
	STRT	19.1	Erreur au niveau du télérupteur de démarrage
	STRT	19.2	Erreur au niveau du télérupteur de démarrage
	STEP.	21.1	Erreur au niveau du moteur pas à pas
	STEP.	21.2	Erreur au niveau du moteur pas à pas
	STEP.	21.3	Erreur au niveau du moteur pas à pas
	LAMB.	22.1	Erreur au niveau des réchauffeurs de la sonde lambda
	LAMB.	22.2	Erreur au niveau des réchauffeurs de la sonde lambda
	EXVL	23.1	Erreur au niveau du moteur de soupape sur l'échappement
	EXVL	23.2	Erreur au niveau du moteur de soupape sur l'échappement
	EXVL	23.3	Erreur au niveau du moteur de soupape sur l'échappement
	EXVL	23.4	Erreur au niveau du moteur de soupape sur l'échappement

Témoïn	Message d'erreur	Erreur
	TPS	1.1 Erreur au niveau du potentiomètre de position du papillon
	TPS	1.2 Erreur au niveau du potentiomètre de position du papillon
	PRESS	2.1 Erreur au niveau du capteur de pression
	PRESS	2.2 Erreur au niveau du capteur de pression
	T.WAT	3.1 Erreur au niveau de la sonde de température de l'eau de refroidissement du moteur
	T.WAT	3.2 Erreur au niveau de la sonde de température de l'eau de refroidissement du moteur
	AIR	4.1 Erreur au niveau du capteur de température de l'air
	AIR	4.2 Erreur au niveau du capteur de température de l'air
	Batterie	5.1 Erreur de tension de batterie
	Batterie	5.2 Erreur de tension de batterie
	LAMB	6.1 Erreur au niveau de la sonde lambda

Témoin	Message d'erreur		Erreur
	TILT	6.2	Erreur au niveau de la sonde lambda 2
	DTC	8.0	Erreur au niveau du système de contrôle de traction
	Centrale de gestion du moteur	30.0	Erreur au niveau de la centrale de gestion du moteur
	PK.UP	34.0	Erreur au niveau du capteur de régime/phase (pick-up)
	SPEE.	36.0	Erreur au niveau du capteur de vitesse
	IMMO	37.0	Erreur au niveau du système d'anti-démarrage électronique
	IMMO	37.1	Erreur au niveau du système d'anti-démarrage électronique
	IMMO	37.3	Erreur au niveau du système d'anti-démarrage électronique
	IMMO	37.5	Erreur au niveau du système d'anti-démarrage électronique
	CAN	38.0	Erreur sur la ligne de communication CAN

## Rétro-éclairage

Le tableau de bord est toujours rétro-éclairé quand le contact est mis. Grâce à ses capteurs internes qui détectent l'intensité lumineuse, le tableau de bord réduit de 20 % l'intensité maximale du rétro-éclairage quand il fait nuit pour que la lumière ne gêne pas le pilote.

## Fonction d'extinction « intelligente » du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en déterminant l'extinction automatique du phare après un délai réglable. Le dispositif s'active dans 3 cas :

- 1<sup>er</sup> cas : si on tourne la clé de la position **OFF** à la position **ON** sans démarrer le moteur dans un délai de 60 secondes, le phare s'éteint et se rallumera au prochain démarrage du moteur.
- 2<sup>ème</sup> cas : si après l'utilisation normale de la moto phares allumés, le moteur est mis à l'arrêt avec le bouton **RUN-STOP** sur le comodo droit.  
Dans ce cas, 60 secondes après l'arrêt du moteur, le phare s'éteint et se rallumera au prochain démarrage du moteur.
- 3<sup>ème</sup> cas : le phare s'éteint pendant le démarrage du moteur et se rallume quand le moteur tourne.

## Fonction d'ALLUMAGE « intelligente » du projecteur

Cette fonction permet l'allumage « programmé » du projecteur, même moteur éteint (Key-Off).

Quand on coupe le contact, le tableau de bord reste actif pendant 60 secondes, en permettant d'allumer les phares en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ » ou côté B « ▼ ».

Pendant ces 60 secondes, chaque fois qu'on appuie sur la bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ » ou côté B « ▼ », le tableau de bord permet d'allumer le phare pendant 30 secondes ; à chaque pression le temps d'allumage augmente de 30 secondes supplémentaires, jusqu'à un maximum de 6 pressions du bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ » ou côté B « ▼ » (le temps maximum est de 180 secondes).

Après la première pression du bouton (1, fig. 10) côté A « ▲ » ou B « ▼ », le projecteur s'allume pour une durée de 30 secondes ; si on appuie une deuxième fois sur ce bouton avant l'expiration de ce délai, le temps sera prolongé de 30 secondes supplémentaires ; après l'expiration de ces 30 secondes, il n'est plus possible « d'ajouter » d'autres périodes de 30 secondes et le tableau de bord éteindra le projecteur.

Pour retourner dans cette fonction il faut mettre et couper le contact au moins une fois.

En cas de panne de batterie pendant l'utilisation de cette fonction, celle-ci sera désactivée à la remise sous tension du tableau de bord (le tableau de bord ne reste pas actif pendant 60 secondes).

## Système anti-démarrage

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 la centrale électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

### Clés (fig. 29)

La moto neuve est livrée avec :

- 2 clés B (NOIRES).

Ces clés contiennent le « code du système d'antidémarrage ».



### Remarque

Votre concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la Code Card pour effectuer certaines opérations de maintenance.

Les clés noires (B) sont les clés normalement utilisées et servent pour :

- mettre le contact ;
- ouvrir le bouchon du réservoir ;
- déverrouiller la serrure de la selle.



### Remarque

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



### Attention

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

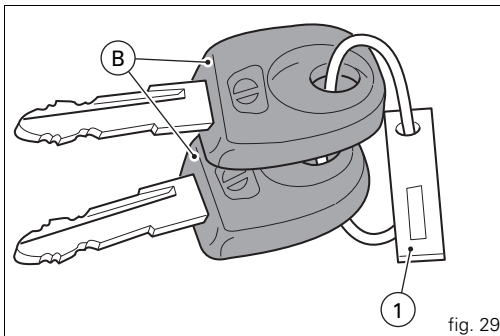


fig. 29

## Code card

Une CODE CARD (fig. 30) est remise avec les clés ; sur cette carte est inscrit le code électronique (A, fig. 31) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc de non-démarrage 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, au cas où il devrait effectuer un démarrage d'urgence comme décrit ci-après. En cas de problème au système anti-démarrage, ce code permet la désactivation de la fonction de « blocage du moteur », signalée par le voyant jaune ambre de diagnostic des véhicules qui s'allume (9, fig. 4). L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.



### Attention

Le concessionnaire a besoin de la Code Card pour reprogrammer ou remplacer une clé.

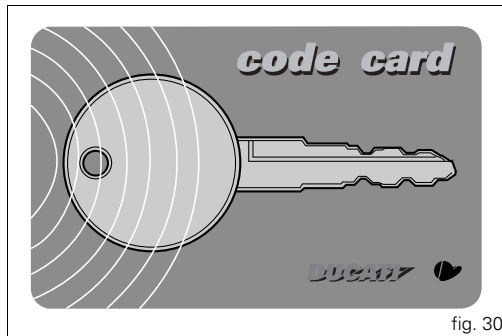


fig. 30

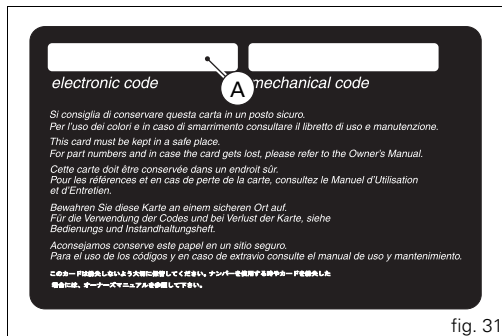


fig. 31

## Déverrouillage du système anti-démarrage

Après un « VERROUILLAGE du système anti-démarrage », il est possible de le déverrouiller depuis le tableau de bord en procédant comme suit :

Sélectionner la page « CODE » dans le menu.



### Remarque

Ce menu ne doit être activé qu'en présence d'au moins une erreur de système anti-démarrage.

Le code affiché quand on ouvre cette page est toujours le « 00000 ». À ce point, en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ » pendant 3 secondes, il est possible d'entrer le code électronique sur la Code Card.

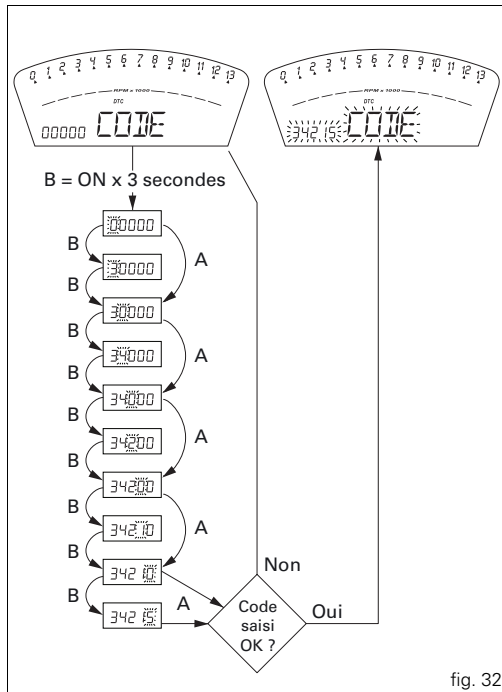


fig. 32



Entrée du code :

à l'entrée de cette fonction, le premier chiffre de gauche clignote.

Bouton (1, fig. 10) :

à chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du deuxième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du troisième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du quatrième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour passer à l'entrée du cinquième chiffre qui se met à clignoter. À chaque pression du bouton côté B « ▼ », les chiffres augmentent d'une unité par seconde ;

appuyer sur le bouton côté A « ▲ » pour confirmer le code.

Si le code est correct, le mot CODE et le code entré clignotent pendant 4 secondes ; le témoin de Diagnostic du véhicule (9, fig. 4) s'éteint puis le tableau de bord ferme automatiquement le menu en permettant le démarrage « simultané » 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.

Par contre, si le code est erroné, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « CODE » en visualisant le code « 00000 ».

## Fonctionnement

Chaque fois qu'on tourne la clé du contact de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :

- 1) si le code est reconnu, le système de protection déverrouille le moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 37), le moteur démarre ;
- 2) si le témoin de diagnostic du véhicule (9, fig. 4) s'allume et qu'en appuyant sur le bouton (1, fig. 10) côté B « ▼ », la page avec « Error IMMO » s'affiche, le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé sur la position OFF, puis de la remettre sur la position ON ; si le blocage persiste, faites une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.



### Attention

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

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

## Double des clés

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

Le réseau d'assistance Ducati mémorisera toutes les clés neuves et les clés déjà possédées.

Le réseau d'assistance Ducati pourra demander au client de prouver qu'il est bien le propriétaire de la moto.

Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation seront effacés de la mémoire.

Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.



### Remarque

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

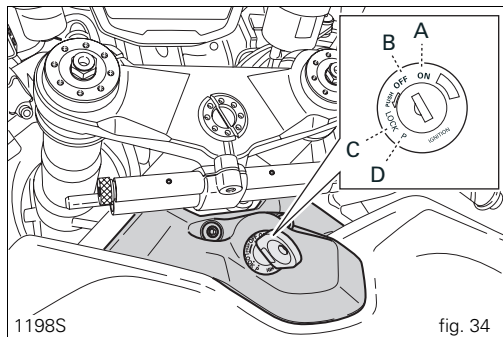
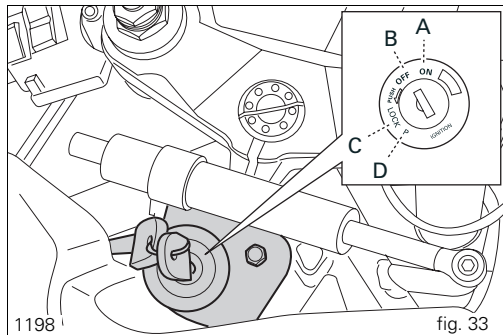
## F Contacteur d'allumage et antivol de direction (fig. 33 et fig. 34)

Ce contacteur 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 tourner la clé dans les deux dernières positions, il faut d'abord l'enfoncer. La clé peut être retirée des positions (B), (C) et (D).






## Comodo gauche (fig. 35)

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

2) Bouton  = clignotant à trois positions :  
position centrale = éteint ;  
position  = manœuvre à gauche ;  
position  = manœuvre à droite ;  
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande après l'avoir remis en position centrale.

3) Bouton  = avertisseur sonore.

4) Bouton  = appel de phares (FLASH) et commande tableau de bord.

5) Commutateur de commande tableau de bord à deux positions :  
position «  » ;  
position «  ».

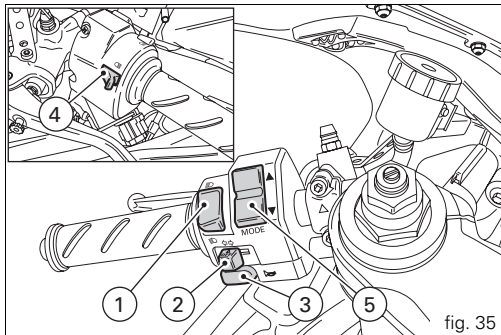


fig. 35

## Levier d'embrayage

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

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

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



### Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé moto arrêtée.



### Important

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



### Remarque

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

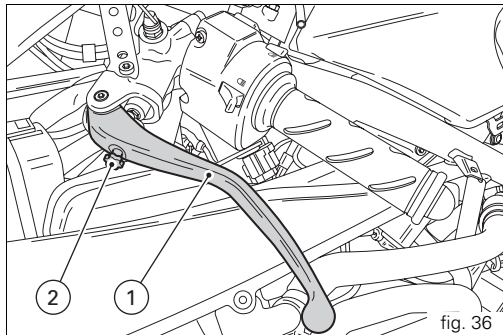





fig. 36

## Comodo droit (fig. 37)

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



### Attention

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



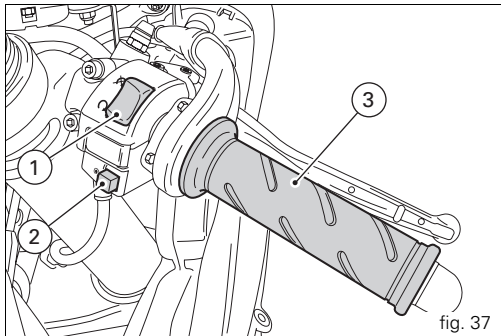
### Important

Après avoir roulé feux allumés, si on arrête le moteur au moyen de l'interrupteur (1) et qu'on laisse la clé de contact sur **ON**, les feux restent allumés et la batterie peut se décharger.

2) Bouton  = démarrage moteur.

## Poignée des gaz (fig. 37)

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



## Levier de 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 (1) de commande est doté d'une molette (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le bracelet.

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

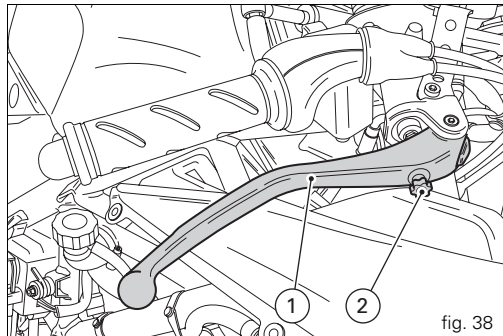


fig. 38

## Pédale de frein arrière (fig. 39)

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

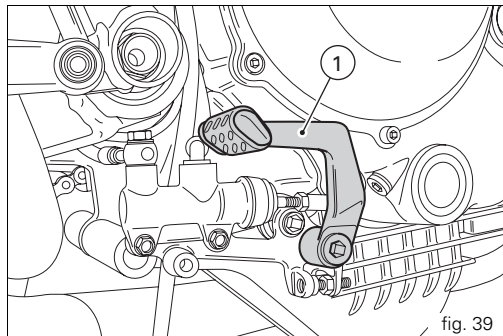


fig. 39

## Pédale de sélecteur de vitesse (fig. 40)

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

La pédale peut être déplacée :

vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour engager la 1<sup>ère</sup> et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;

vers le haut = relever la pédale pour engager la 2<sup>ème</sup>, puis la 3<sup>ème</sup>, la 4<sup>ème</sup>, la 5<sup>ème</sup> et la 6<sup>ème</sup>.

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

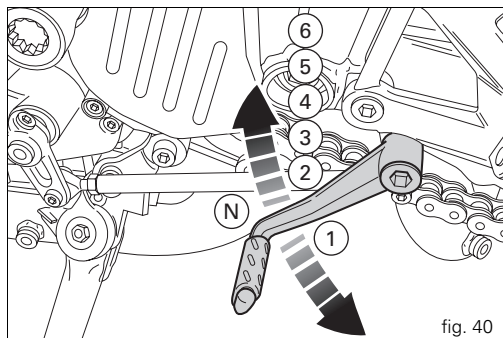


fig. 40



## Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière (fig. 41 et fig. 42)

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de sélecteur et du levier de frein arrière par rapport aux repose-pieds. Pour modifier la position de la pédale du sélecteur de vitesse, procéder comme suit :  
bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

### Remarque

L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que la pédale de sélecteur soit dans la position voulue.  
Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

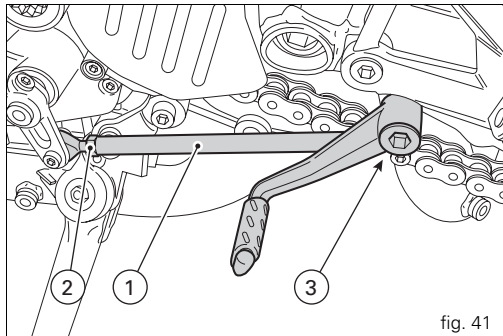


fig. 41

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

Desserrer le contre-écrou (4).

Tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (4) au couple de 2,3 Nm.

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

Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :  
Desserrer le contre-écrou (6) sur la tringle du maître-cylindre.  
Visser la tringle sur la fourche (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour diminuer le jeu.

Serrer le contre-écrou (6) au couple de 7,5 Nm et vérifier de nouveau le jeu.

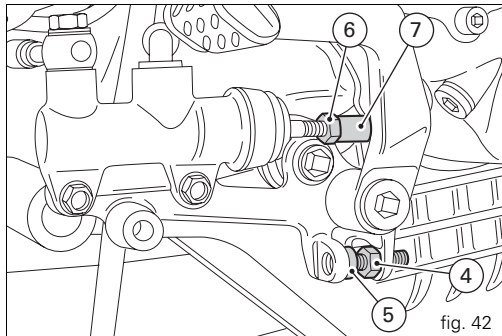


fig. 42

# F Principaux éléments et dispositifs

## Emplacement sur la moto (fig. 43)

- 1) Bouchon du réservoir de carburant.
- 2) Serrure de selle.
- 3) Béquille latérale.
- 4) Amortisseur de direction.
- 5) Rétroviseurs.
- 6) Vis de réglage de la fourche avant.
- 7) Vis de réglage de l'amortisseur arrière.
- 8) Tirant de réglage de l'assiette de la moto.
- 9) Silencieux (voir « Attention » page 75).
- 10) Catalyseur.

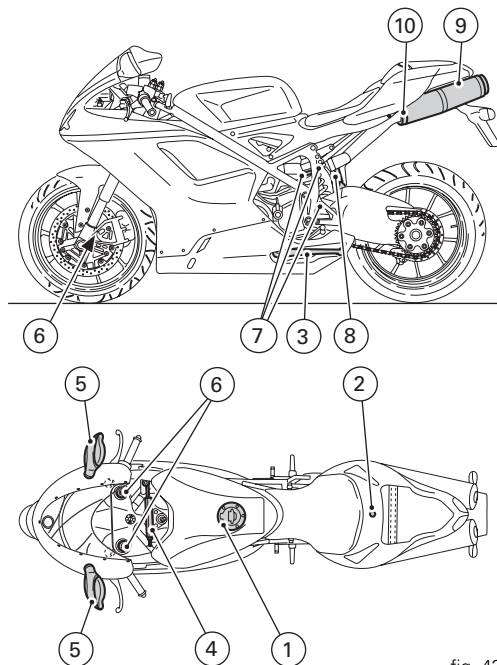


fig. 43

## Bouchon du réservoir de carburant (fig. 44)

### Ouverture

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

### Fermeture

Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encaster dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer. Refermer le cache (1) de la serrure.

### Remarque

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

### Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 76), toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement fermé.

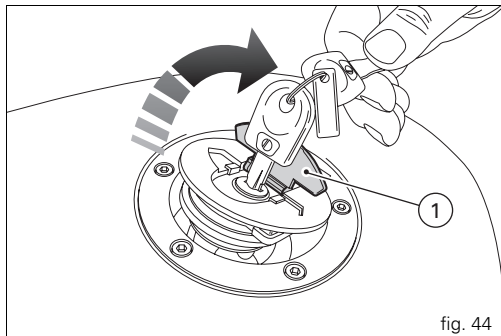


fig. 44

## Serrure de selle

### Ouverture (fig. 45)

Insérer la clé dans la serrure (1) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au déclic du crochet de selle. Tirer doucement vers le haut l'arrière de la selle (2) et soulever la jusqu'à son extraction.

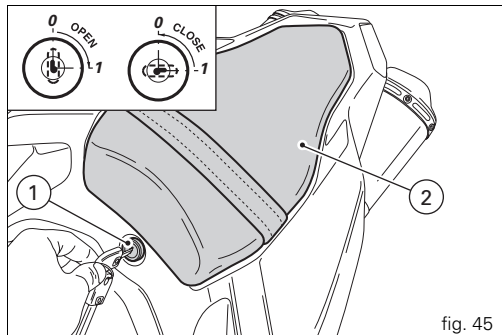


fig. 45

### Fermeture (fig. 46)

Introduire les crochets (3) du fond de selle sous le cadre arrière. Exercer une pression sur la selle passager jusqu'au déclic du verrouillage. Vérifier que la selle passager est bien accrochée en la tirant doucement vers le haut.

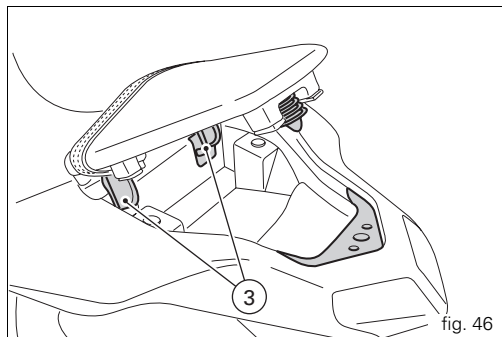


fig. 46

## Béquille latérale (fig. 47)

### Important

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

Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent causer la chute de la moto garée.

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

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, appuyer sur la béquille (1) avec le pied en tenant les deux mains sur les bracelets de la moto. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

### Attention

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

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

### Remarque

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

### Remarque

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

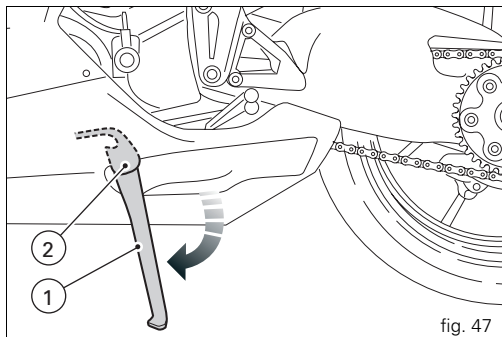


fig. 47

## Amortisseur de direction (fig. 48 et fig. 49)

Il se trouve devant le réservoir et est fixé au cadre et au té supérieur.

Il augmente la précision et la stabilité de la direction en améliorant la conduite de la moto dans toutes les conditions.

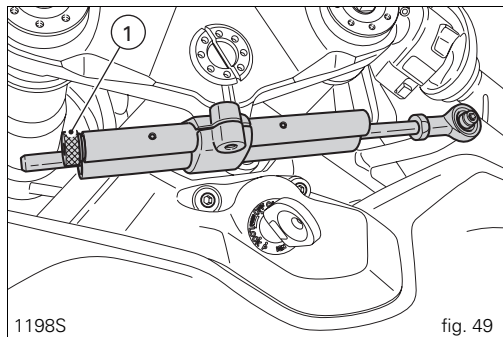
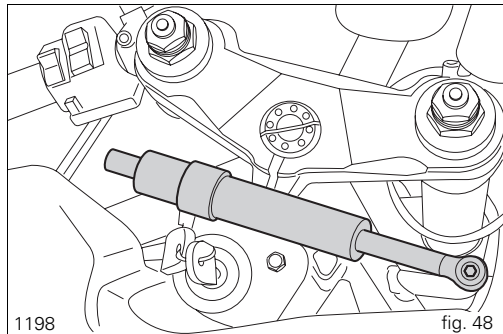
### 1198S

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

Chaque position de réglage correspond à un cran « clic ».

### ⚠ Attention (1198S)

Ne jamais tenter de modifier la position de la molette (1) en roulant pour ne pas risquer de perdre le contrôle du véhicule.



## Vis de réglage de la fourche avant

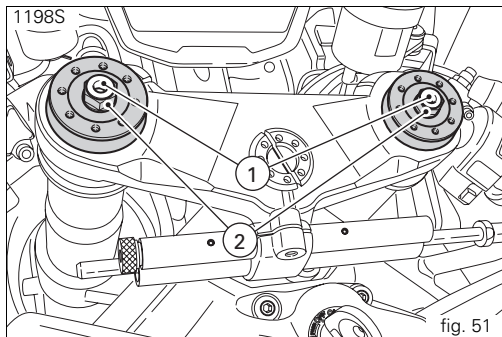
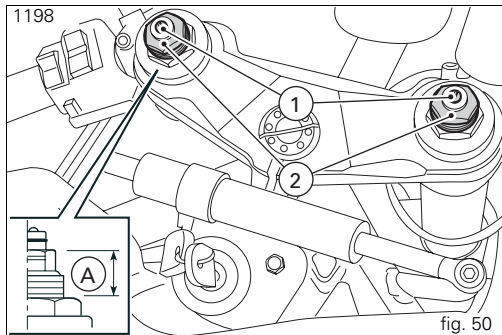
La fourche de la moto est réglable en détente (retour), compression et précontrainte du ressort.

Des vis extérieures permettent de :

- 1) modifier le frein hydraulique en détente (fig. 50 et fig. 51) ;
- 2) modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 50 et fig. 51) ;
- 3) modifier le frein hydraulique en compression (fig. 52 et fig. 53).

Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.

À l'aide d'un petit tournevis (1198) ou d'une clé spéciale (1098S), tourner la vis de réglage (1) située en haut de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente. En tournant, les vis de réglage (1 et 3) passent dans des crans, qui correspondent chacun à une valeur de réglage de la force d'amortissement. En serrant complètement la vis jusqu'en butée, on obtient la position « 0 », correspondant à la force d'amortissement maximale. À partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les crans qui correspondent aux positions « 1 », « 2 », etc.





Les réglages D'USINE sont les suivants :

compression :  
 3/4 tours (1198),  
 8 crans (1198S) ;  
 détente :  
 12 crans (1198),  
 10 crans (1198S).

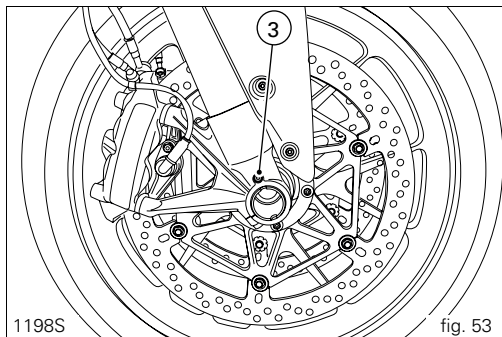
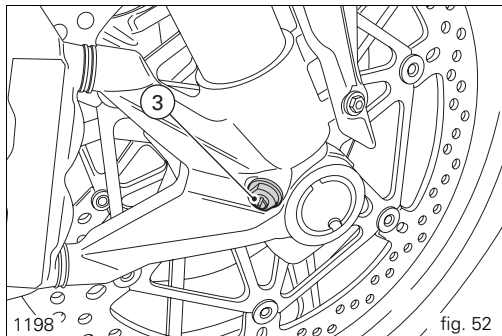
Précontrainte du ressort (1198) (A, fig. 50) : 18 mm ;  
 correspond à une précontrainte de 9 mm.

Précontrainte du ressort (1198S) : de la position TOUT OUVERT,  
 visser dans le sens des aiguilles d'une montre de 8 tours ;  
 correspond à une précontrainte de 8 mm.

Pour modifier la précontrainte du ressort interne de chaque  
 tube de fourche, tourner la vis de réglage à tête hexagonale  
 (2, fig. 50 et fig. 51) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

### Important

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



## Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière (fig. 54 et fig. 55)

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

La vis de réglage (1), situé du côté gauche de l'amortisseur au niveau du point de fixation inférieur de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en phase de détente (retour). La vis de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle l'action hydraulique de freinage en compression. Tourner les vis de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la dureté du frein ou dans le sens inverse pour la réduire.

(1198)

Réglage D'USINE :

de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :

la vis de réglage (1) de 2 tours ;

la vis de réglage (2) de 2 tours.

Précontrainte du ressort : 28 mm.

(1198S)

Réglage D'USINE :

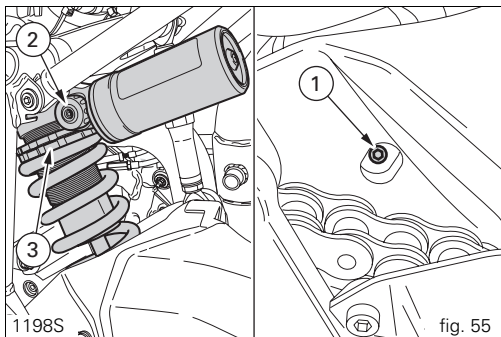
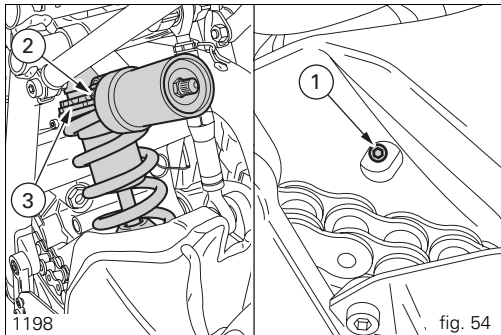
de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre), dévisser :

la vis de réglage (1) de 10 crans ;

la vis de réglage (2) de 10 crans.

Précontrainte du ressort : 23 mm.

Les deux bagues (3), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, tourner la bague supérieure de blocage. **En serrant** ou **desserrant** la bague crénelée inférieure, **on augmente** ou **on diminue** la précontrainte.



Après avoir réglé la précontrainte, serrer la bague supérieure de blocage.



### 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.



### Attention

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

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique de la moto et éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

## Variation d'assiette du motorcycle

(fig. 56, fig. 57 et fig. 58)

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

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

Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 56) de référence avant de modifier l'assiette réglée en usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de son type de conduite, en variant la position de l'amortisseur.

Pour modifier l'entraxe des rotules (1), desserrer les contre-écrous (3).



### Remarque

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

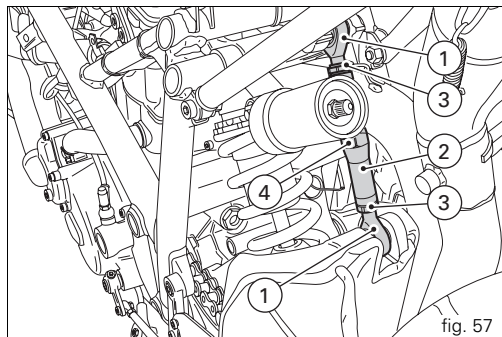
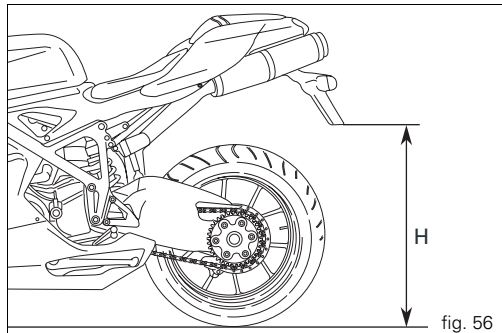
Intervenir sur la prise de clé (4) du tirant (2) avec une clé à fourche.

Après le réglage, serrer les écrous (3) au couple de 25 Nm.



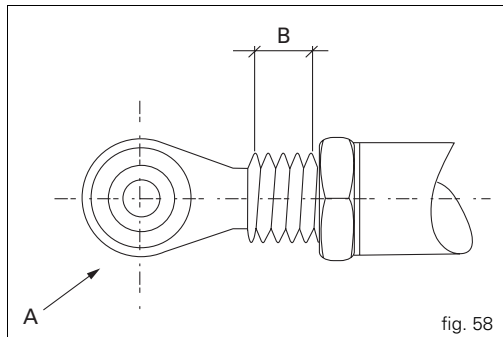
### Attention

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



**F**

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



# Règles d'utilisation de la moto

## Précautions pendant la période de rodage de la moto

### **Régime maximum** (fig. 59)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

- 1) jusqu'à 1000 km ;
- 2) de 1000 à 2500 km.

### **Jusqu'à 1000 km**

Au cours des 1000 premiers kilomètres, il ne faut absolument pas dépasser :

5.500÷6000 min<sup>-1</sup>.

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 1000 à 2500 km

Il est possible de commencer à pousser le moteur sans toutefois dépasser :  
7000 min<sup>-1</sup>.

### Important

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

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

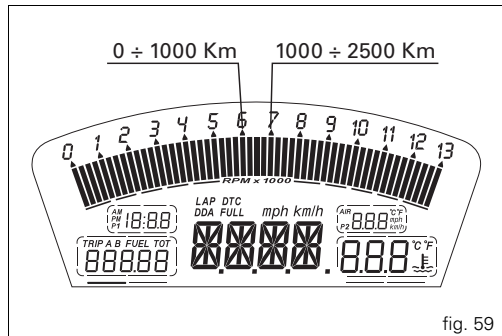


fig. 59

## Contrôles avant la mise en route



### Attention

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

Avant de prendre la route, contrôler :

#### **Carburant dans le réservoir**

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Si nécessaire, faire le plein (page 76).

#### **Niveau d'huile moteur**

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 100).

#### **Liquide de freins et embrayage**

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants (page 84).

#### **Liquide de refroidissement**

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion. Si nécessaire, faire l'appoint (page 83).

#### **Condition des pneus**

Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 98).

#### **Fonctionnement 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 indicateurs**

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 92).

#### **Serrages à clé**

Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir (page 59) et de la selle (page 60).

#### **Béquille**

Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 61).



### Attention

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



## Démarrage du moteur




### Attention

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



### Attention

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.

1) Tourner le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 60 et fig. 61). Vérifier que le témoin vert N et le témoin rouge  sur le tableau de bord sont allumés.



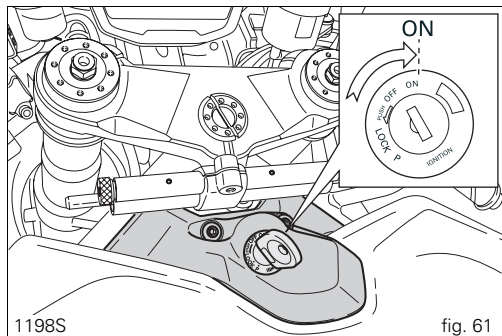
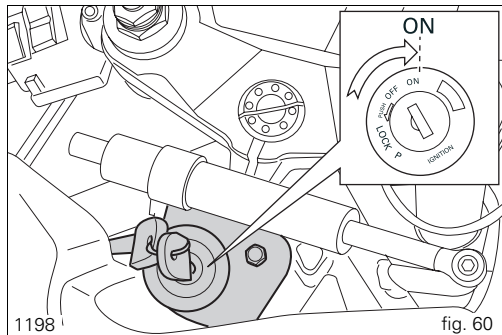
### Important

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




### Attention

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



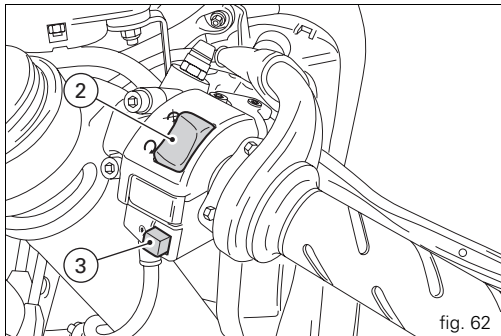
## Remarque

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

2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, fig. 62) se trouve sur la position  (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (3, fig. 62).

## 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.



## Démarrage et marche de la moto

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

### Important

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

## Freinage

Ralentir progressivement en rétrogradant pour utiliser le frein moteur, puis freiner en actionnant les deux freins. Débrayer avant l'arrêt de la moto pour éviter que le moteur 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. Arrêter le moteur en amenant la clé de contact sur la position **OFF** (page 50).

## Stationnement

Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 61).

Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position **LOCK** pour éviter les vols.

Pour garer la moto dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité de votre moto.

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

## Important

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

## Attention

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



## Attention

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

F

## Ravitaillement en carburant (fig. 63)

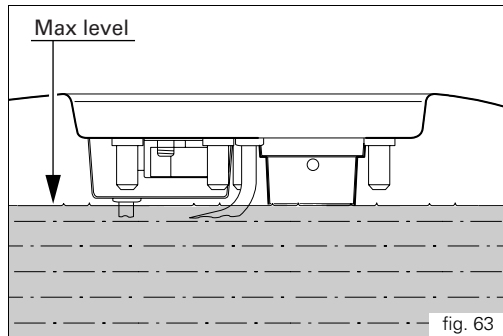
Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon.



### Attention

Utiliser du carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau « Ravitaillements », page 109).

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



## Accessoires fournis (fig. 64)

Le compartiment sous la selle passager contient :

la notice d'utilisation et d'entretien ;

un jeu d'outils comprenant :

- clé à bougies ;
- broche pour clé à bougie ;
- tournevis double ;
- clé Allen pour carénages.

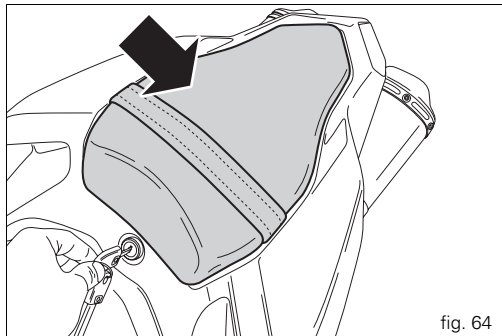


fig. 64

## F Système d'acquisition USB (seulement pour 1198S)

Un kit d'acquisition USB (1) est fourni. Pour pouvoir l'utiliser, l'installer sous la selle avec le bouchon (2) en place et le connecteur (3) du faisceau principal branché.

Se reporter à la procédure « Système d'acquisition DDA » dans le paragraphe « Écran à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres ».

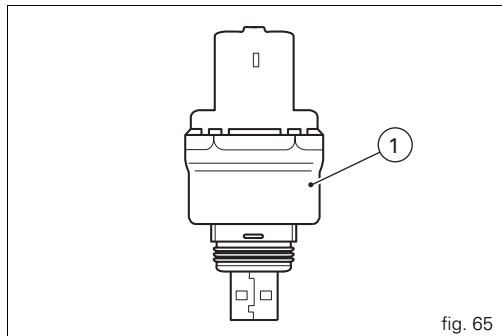


fig. 65

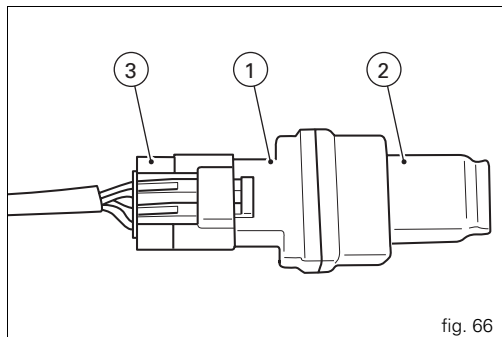


fig. 66

# Principales opérations d'utilisation et d'entretien

## Flancs de carénage

Déposer les carénages à l'aide de la clé Allen qui se trouve sous la selle, en dévissant :

- les deux vis (1) de fixation aux pattes de support des carénages ;
- les six vis (2) de fixation à la bulle ;
- les quatre vis (3) de fixation au cadre ;
- les deux vis (4) de fixation du flanc droit au flanc gauche, situées sous les carénages ;
- les deux vis (5) de fixation au radiateur d'huile ;
- les deux vis (6, fig. 68) de fixation à la bulle.

F

## Dépose de l'habillage

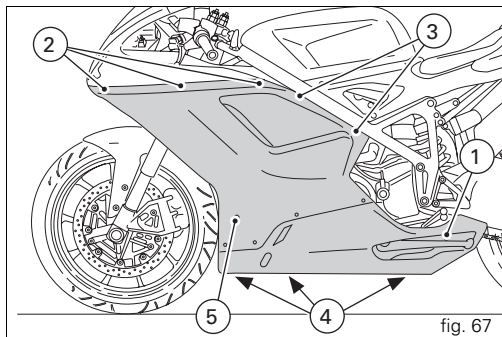
Pour certaines opérations d'entretien ou de réparation, il est nécessaire de déposer des éléments de l'habillage de la moto.

### ⚠ 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 en nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.



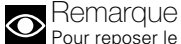


F



### Remarque

Faire attention à la protection anti-éclaboussures qui n'est plus fixée aux carénages.



### Remarque

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

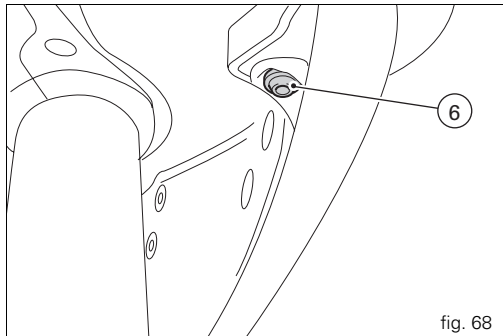


fig. 68

## Rétroviseurs

Desserrer les vis (1) de fixation du rétroviseur.  
 Dégager les goupilles de fixation (2) des clips (3) fixés au support de la bulle (4). Retirer les capuchons (5) et débrancher le connecteur (6) de l'indicateur de direction.

### Important

Lors de la repose, enduire d'un produit frein de filet de résistance moyenne le filetage des vis (1).

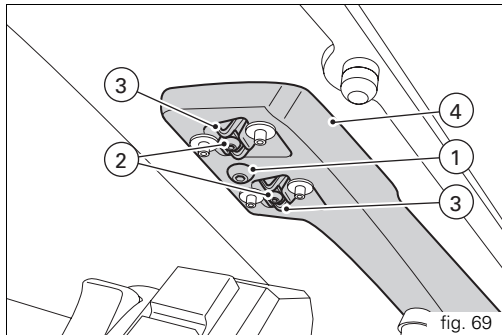


fig. 69

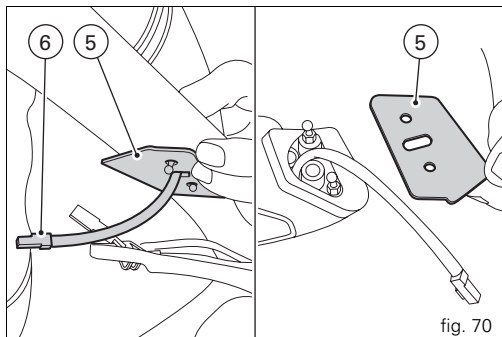


fig. 70

**Bulle** Remarque

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

Desserrer les deux vis (1) de fixation arrière de la bulle au support de phare.

 Remarque

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

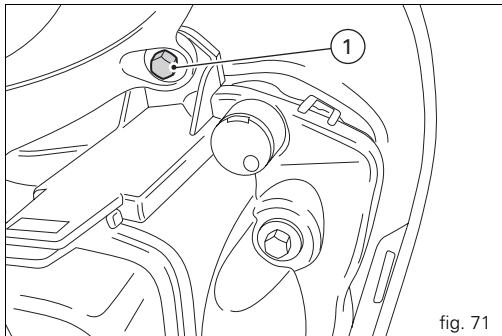


fig. 71

## Contrôle et appoint éventuel du liquide de refroidissement (fig. 72)

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, sur le côté droit de la moto. Il doit se situer entre les deux repères (1) et (2) : le repère (2) indique le niveau **MAX** et le repère (1) le niveau **MIN**. Si le niveau se trouve en dessous du repère **MIN**, il faut faire l'appoint.

Déposer le flanc de carénage droit (page 79).  
Dévisser le bouchon de remplissage (3, fig. 72) et ajouter un mélange d'eau et de liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35÷40 % du volume) jusqu'à atteindre le repère **MAX**.

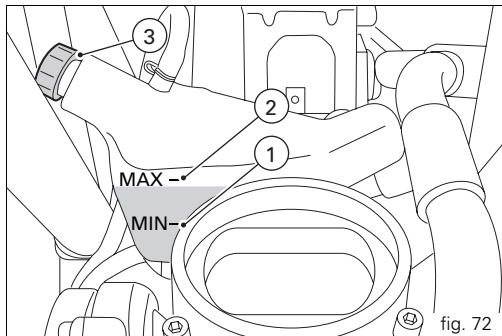
Revisser le bouchon (3) et remonter les pièces précédemment déposées.  
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de fonctionnement optimales (correspondant à un début de congélation du liquide à -20 °C / -4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,8 dm<sup>3</sup> (litres).



### Attention

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



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

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** gravé sur les réservoirs correspondants (fig. 73) (la figure ci-contre montre les réservoirs du liquide de freins avant et arrière).

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

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

### Important

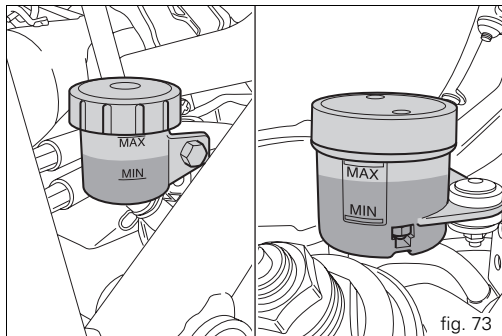
Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

### **Systeme de freinage**

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

### Attention

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



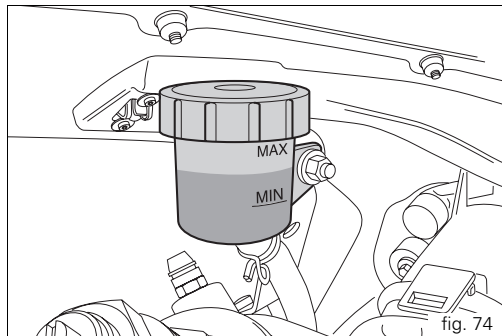
## Système d'embrayage

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



### Attention

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



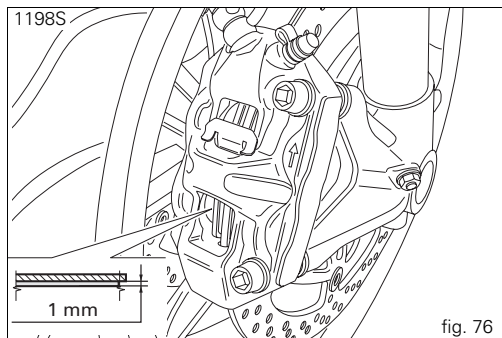
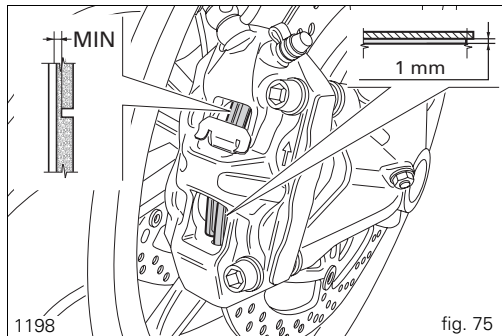
## F Contrôler l'usure des plaquettes de frein

(fig. 75 et fig. 76)

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

### Important

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



## Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement l'état de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz et de starter. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles couissent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Pour éviter ces inconvénients avec le câble des gaz, il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 77) puis de graisser l'extrémité du câble et la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

### Attention

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

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 10 Nm.

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

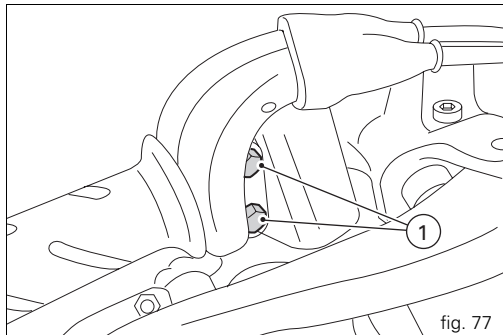


fig. 77

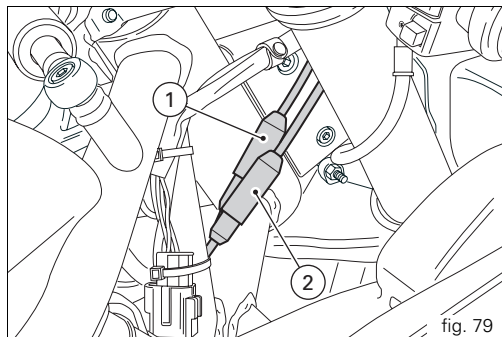
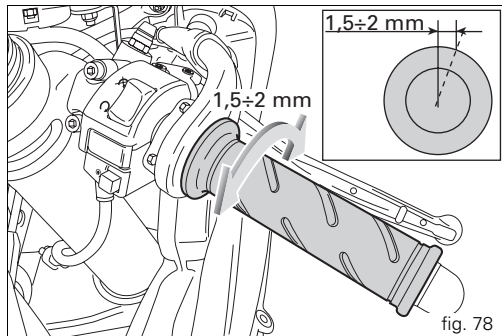


## F Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

Quelle que soit la position du guidon, la poignée des gaz doit avoir un jeu de  $1,5 \div 2,0$  mm, mesuré sur la périphérie du bord de la poignée. Si besoin est, corriger à l'aide des vis de réglage (1 et 2, fig. 79) situées sur la colonne de direction du côté droit de la moto.

La vis (1) permet de régler l'ouverture de l'accélérateur et la vis (2) permet de régler sa fermeture.

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



## Charge de la batterie (fig. 80)

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

Déposer le flanc de carénage gauche (page 79), dévisser la vis (1) et déposer la patte de fixation (2). Débrancher, dans cet ordre, la borne négative (-) noire puis la borne positive (+) rouge.

## ⚠ Attention

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

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

Brancher les conducteurs du chargeur de batterie de la façon suivante : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

## ● Important

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

Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.

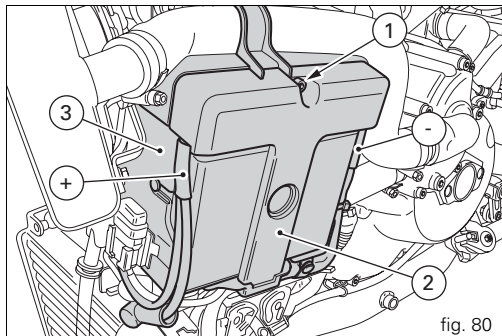
Reposer la batterie sur son support (3), procéder à la connexion des bornes en graissant les vis de fixation pour améliorer la conductibilité et bloquer la bride (2) avec la vis (1).



## Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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



## F Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 81)

### Important

Pour régler la tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

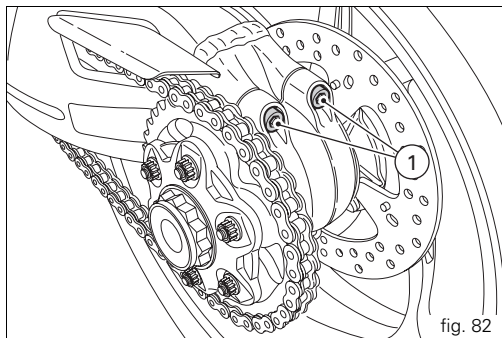
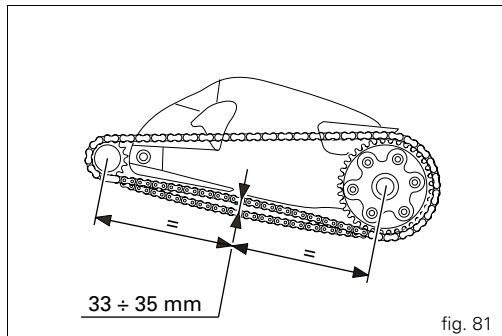
Tension de la chaîne (sur la béquille latérale) : placer le mètre au milieu du brin inférieur de la chaîne, appuyer sur la chaîne vers le bas et tendre jusqu'à ce que la distance entre l'aluminium du bras oscillant et le centre du pivot de chaîne soit égal à  $33 \div 35$  mm.

### Attention

Le serrage des vis (1) 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

Ce type de chaîne est à joints toriques pour protéger les éléments coulissants contre les agents extérieurs et pour prolonger l'intervalle de graissage.

Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur. Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

### Important

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

## F Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement

Avant de remplacer une ampoule grillée, s'assurer que la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique » page 115. Toujours vérifier le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées. La fig. 83 montre l'emplacement de l'ampoule du feu de croisement (LO), de route (HI) et de position (1).

### Projecteur avant

Pour accéder à l'ampoule gauche, il faut ôter le couvercle (2) en appuyant sur le levier (A).

Tourner la douille (3) du corps de lampe supérieur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour extraire l'ampoule grillée. La remplacer par une ampoule neuve identique. Bloquer la nouvelle ampoule en tournant la douille (3) dans le sens des aiguilles d'une montre.

Pour accéder à l'ampoule droite et la remplacer, procéder comme décrit pour l'ampoule gauche.

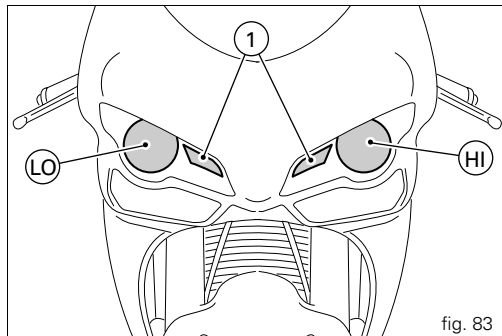


fig. 83

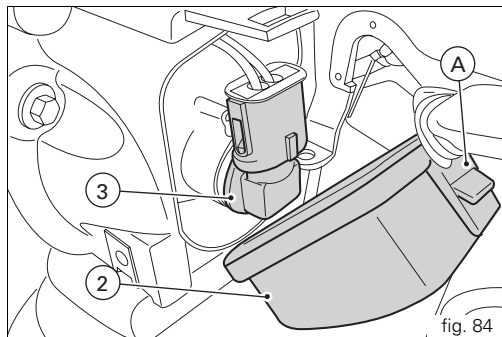


fig. 84



### Remarque

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



### Remarque

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

### **Repose**

Après avoir remplacé l'ampoule grillée, remettre le couvercle et le fermer en l'appuyant contre le levier.

## Remplacement de l'ampoule de feu de position

Pour accéder aux ampoules des feux de position (1), passer une main à l'intérieur du support de phare et sortir les douilles ; ensuite, tourner les bagues d'arrêt (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, retirer l'ampoule grillée et la remplacer. Après avoir remplacé l'ampoule grillée.

Bloquer les nouvelles ampoules (1) en les tournant dans le sens des aiguilles d'une montre.

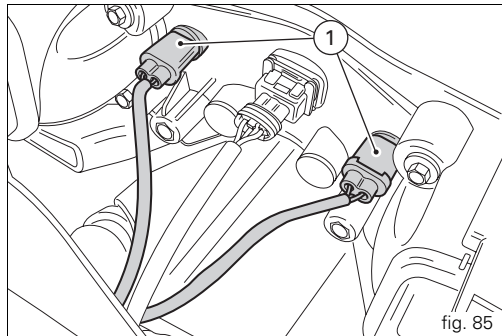
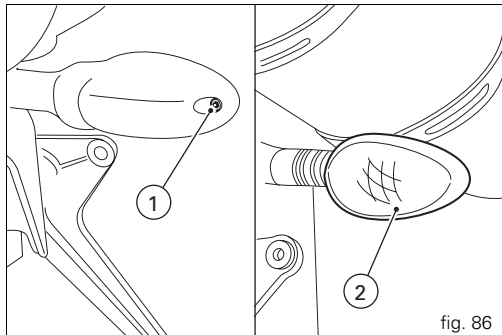


fig. 85

## Clignotants arrière (fig. 86)

Pour remplacer les ampoules des clignotants arrière, il faut tourner d'un quart de tour le corps du clignotant (1), son optique en haut, et le sortir de son support.

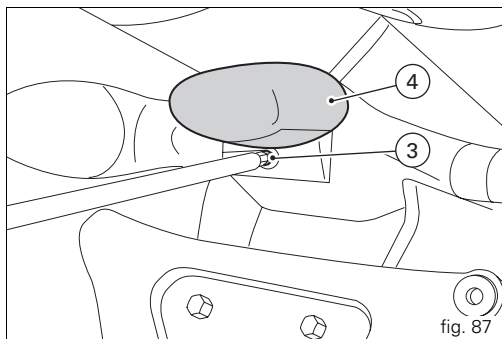
L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposer le corps du clignotant (3)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



## Éclairage de la plaque d'immatriculation

(fig. 87)

Pour accéder à l'ampoule de la plaque d'immatriculation, dévisser la vis (3) de fixation du couvercle (4). Enlever l'ampoule et la remplacer.





F

## Orientation du projecteur (fig. 88)

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

Effectuer de préférence le contrôle dans la pénombre.

Allumer le feu de croisement :

la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10 de la distance entre le sol et le centre du phare.



### Remarque

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

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

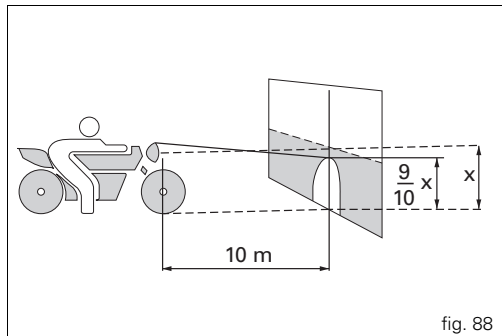
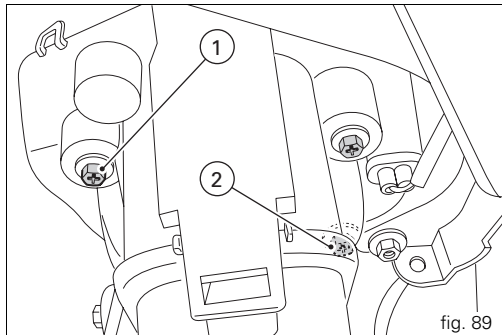


fig. 88

L'orientation horizontale du phare peut être corrigée à l'aide de la vis (1, fig. 89) située à l'arrière du phare. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau lumineux vers la droite ou dans l'autre sens pour le déplacer vers la gauche.

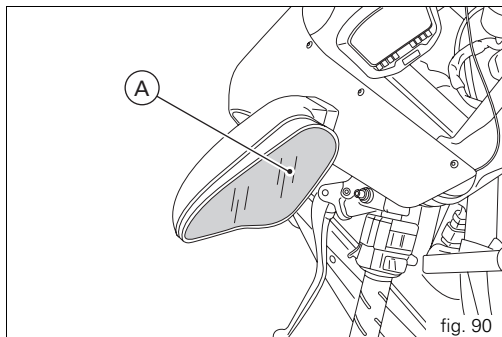
L'orientation verticale du phare peut être corrigée à l'aide de la vis (2, fig. 89) située à l'arrière du phare. Tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau lumineux vers le bas ou dans l'autre sens pour le déplacer vers le haut.

Répéter ces opérations pour le réglage du projecteur droit.



## Réglage des rétroviseurs (fig. 90)

Régler manuellement le rétroviseur en appuyant sur le point (A).



## Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression du pneu avant :

2,1 bar - 2,3 Kg/cm<sup>2</sup>.

Pression du pneu arrière :

2,2 bar - 2.4 Kg/cm<sup>2</sup>.

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



### Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée « à froid ».

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

## Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)

En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de 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.

Veiller à bien visser les capuchons des valves pour éviter que les pneus ne se dégonflent en roulant. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air, car il pourrait éclater et mettre en grave danger le pilote et le passager.

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



### Important

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



### Remarque

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

### Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 91) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

#### Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des hernies ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont très abîmés. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

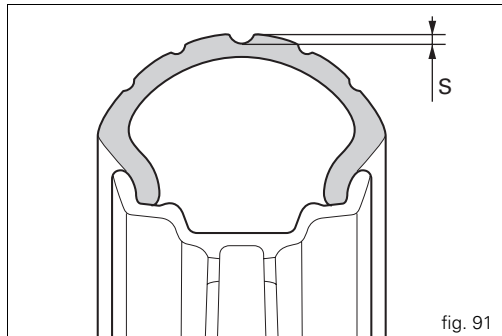


fig. 91

## Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 92)

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

### Important

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

### Viscosité

SAE 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.

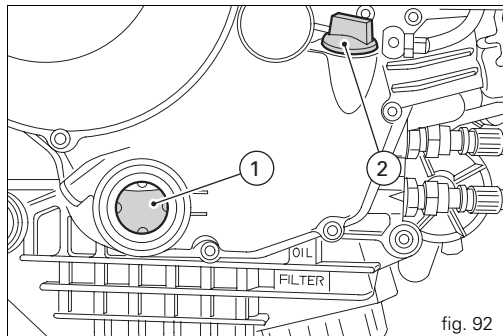
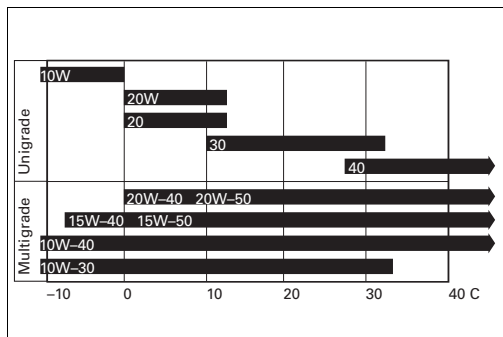


fig. 92



## Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 93)

Les bougies constituent l'un des éléments essentiels du système d'allumage et doivent être contrôlées périodiquement. Cette opération permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

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



### Remarque

Contrôler l'usure de l'électrode centrale et l'écartement des électrodes, qui doit être compris entre :  $0,6 \div 0,7$  mm.



### Important

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

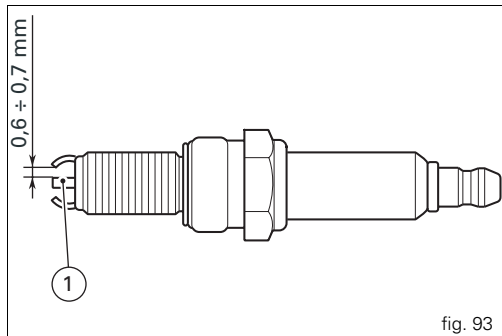


fig. 93

## Nettoyage général

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

## Important

Ne pas laver la moto 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 haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, moyeux de roue, circuits électriques, joints spi de la fourche, prises d'air et silencieux en compromettant gravement la sécurité et la stabilité de la moto.

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



## Attention

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

## Inactivité prolongée

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

nettoyage général ;

vider le réservoir de carburant ;

introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par le trou des bougies et tourner à la main le moteur de quelques tours pour recouvrir les parois

internes d'un voile protecteur ;

utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;

débrancher et déposer la batterie.

Si la moto est restée inutilisée pendant plus d'un mois, contrôler et éventuellement recharger ou remplacer la batterie.

Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.

La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

## Remarques importantes

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

Effectuer les contrôles périodiques prévus et remplacer toutes les pièces défectueuses par des pièces d'origine Ducati conformes aux réglementations de chaque pays.



Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	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 de l'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 elles sont en mauvais état				●		●	
Remplacement et nettoyage du filtre à air (1)			●		●		●
Remplacement du filtre à air				●		●	

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle de synchronisation et de ralenti du papillon (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de freins et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/graissage des câbles de starter / des gaz			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer si elles sont en		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. Les remplacer s'ils sont abîmés (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide refroidissement			●	●	●	●	●
Vidange du liquide de refroidissement					●		
Contrôle du fonctionnement des ventilateurs et de l'étanchéité du circuit de refroidissement			●	●	●	●	●
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			●	●	●	●	●

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes			●	●	●	●	●
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 la révision à l'échéance qui arrive en premier (kilométrage ou mois).

(1) Opération à effectuer uniquement au terme du kilométrage indiqué.

## Programme d'entretien : opérations réservées au client

F

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique/miles ou temporelle*)	Km. x1000	1
	mi. x1000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau de liquide de freins 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 la révision à l'échéance qui arrive en premier (kilométrage ou mois).

# Caractéristiques techniques

Dimensions (mm) (fig. 94)

## Poids

En ordre de marche sans carburant :

188 Kg (1198) ;

186 Kg (1198S).

En ordre de marche sans liquides ni batterie :

171 Kg (1198) ;

169 Kg (1198S).

À pleine charge :

390 kg.



## Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait altérer la maniabilité et le rendement de la moto et être la cause d'accidents dus à une perte de contrôle du véhicule.

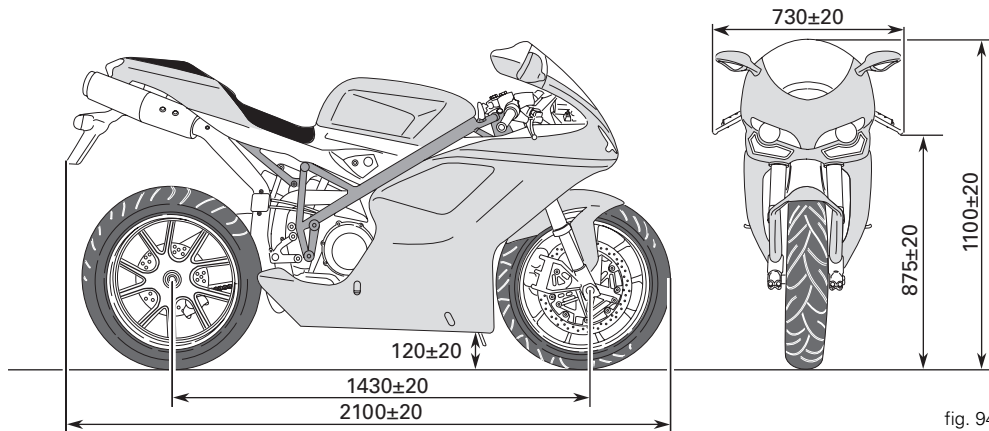


fig. 94

Ravitaillements	Type	
Réservoir d'essence, avec réserve de 4 dm <sup>3</sup> (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	15,5 dm <sup>3</sup> (litres)
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	3,7 dm <sup>3</sup> (litres)
Circuit de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant seulement pour 1198	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	439 cm <sup>3</sup> (par tube)
Fourche avant seulement pour 1198S	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	155 mm (par tube) hauteur du niveau d'huile
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40 % + eau	2,3 dm <sup>3</sup> (litres)



### Important

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

## Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage mm :

106.

Course mm :

67,9.

Cylindrée totale, cm<sup>3</sup> :

1198,4.

Taux de compression :

12,7±0,5:1.

Puissance maxi. à l'arbre (95/1/CE), kW/ch :

125 kW/170 CV à 9.750 min<sup>-1</sup>.

Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :

13,4 Kgm/131,4 Nm à 8.000 min<sup>-1</sup>.

Régime maximum, min<sup>-1</sup> :

10.700.



## Important

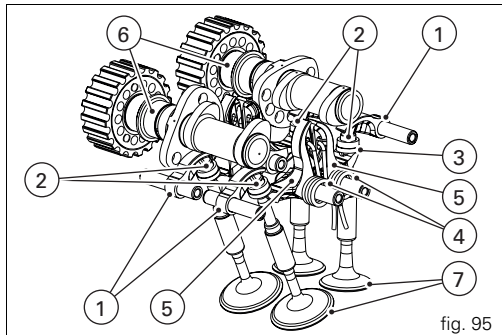
Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

## Distribution

**Desmodromique**, à quatre soupapes par cylindre commandées par huit culbuteurs (quatre culbuteurs d'ouverture et quatre de fermeture) et par deux arbres à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'engrenages cylindriques, de poulies et de courroies crantées.

### Schéma de distribution desmodromique (fig. 95)

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



## Performances

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



### Important

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

## Bougie d'allumage

Marque :

NGK.

Type :

MAR10A-J.

## Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.

Diamètre du corps de papillon :

63,9 mm.

Injecteurs par cylindre : 1.

Trous par injecteur : 12.

Alimentation essence : 95-98 RON.



## Freins

### Avant

À double disque perforé semi-flottant.

Piste de freinage :

acier.

Cloche :

aluminium.

Diamètre du disque :

330 mm.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Marque des étriers de frein :

BREMBO.

Type :

34-4 pistons.

M4-34.

Garniture :

TT 2910.

Type de maître cylindre :

PR18/19.

### Arrière

À disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Marque :

BREMBO.

Type :

P34c pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître cylindre :

PS 11 b.



### Attention

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

## Transmission

Embrayage à sec actionné par levier sur le côté gauche du bracelet.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage : 32/59.

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

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière : 15/38.

Rapports totaux :

1<sup>ème</sup> 37/15

2<sup>ème</sup> 30/17

3<sup>ème</sup> 27/20

4<sup>ème</sup> 24/22

5<sup>ème</sup> 23/24

6<sup>ème</sup> 22/25

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière :

Marque :

DID.

Type :

525 HV 2.

Dimensions :

5/8"x5/16".

nombre de maillons :

97+1 maillon ouvert.



## Important

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

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



## Attention

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

## Cadre

Treillis tubulaire en tubes d'acier ALS450.  
Angle de braquage (par côté) :  
24° 30'.

## Roues

Jantes en alliage léger à dix branches en Y (1198).  
Jantes en alliage léger à sept branches (1198S).

### Avant

Dimensions :  
MT 3,50x17".

### Arrière

Dimensions :  
MT 6,00x17".

Les roues sont du type à axe amovible.

## Pneus

### Avant

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

### Arrière

Radial, type « tubeless ».  
Dimensions :  
190/55-ZR17.

## Suspensions

### Avant

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.  
Diamètre des tubes porteurs :  
43 mm avec traitement TIO.  
Débattement sur l'axe des tubes de fourche :  
127 mm (1198) ;  
120 mm (1198S).

### Arrière

À commande progressive obtenue par interposition d'un balancier entre le cadre et l'articulation supérieure de l'amortisseur.  
L'amortisseur, réglable en détente, compression et précontrainte du ressort, est articulé au bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur.

Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.  
Débattement de l'amortisseur :  
59,5 mm.  
Débattement de la roue :  
127 mm.

## Échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.  
Système d'échappement « 2 en 1 en 2 » allégé, avec catalyseur et sonde lambda. Deux silencieux en acier inox.

## Coloris disponibles

### 1198

Rouge anniversaire Ducati réf. 473,101 (PPG) ;  
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;  
cadre Racing Black et jantes Graphite Grey.

Blanc Perle réf. 490.019 (PPG) ;  
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;  
cadre Racing Black et jantes Graphite Grey.

### 1198S

Rouge anniversaire Ducati réf. 473.101 (PPG) ;  
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;  
cadre et jantes bronze.

Midnight black code 928 D413 (PAL) ;  
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;  
cadre et jantes bronze.

## Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

phare avant :

ampoule type : 2 x **H11 (12 V-55 W)**.

feu de position :

ampoule type : 2 x **H16W (12 V-6 W)**.

Commandes électriques sur les bracelets :

clignotants :

Avant : à **LED**.

Arrière : **ampoule type : R10W (12 V-10 W) couleur orange**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop.

Batterie, 12 V-10 Ah.

**Alternateur 12 V-480 W.**

**Régulateur électronique**, protégé par un fusible de **30 A** placé à côté de la batterie (2, fig. 97).

Démarrreur, 12 V-0,7 kW.

Feu arrière et feu de stop :

à leds.

Éclairage de la plaque d'immatriculation :

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



### Remarque

Pour le remplacement des ampoules, se reporter au paragraphe « Remplacement des ampoules des feux », page 92.

## Fusibles

Les composants électriques sont protégés par neuf fusibles situés dans la boîte à fusibles. Seulement sept fusibles sont reliés au circuit ; deux sont des fusibles de secours.

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

### Légende des boîtes à fusibles (1, fig. 96)

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	Key-On	10 A
2	Feux	15 A
3	Utilisateurs	15 A
4	Tableau de bord	5 A
5	Injection	20 A
6	Centrale de gestion du moteur	5 A
7	Ventilateurs	7,5 A

La boîte à fusibles principale (1, fig. 96) se trouve sur le cadre, côté gauche. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.

Le fusible (2) protège le régulateur électronique. Pour avoir accès aux fusibles, déposer le capuchon de protection.

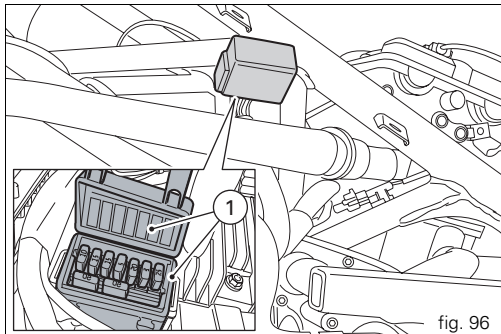


fig. 96

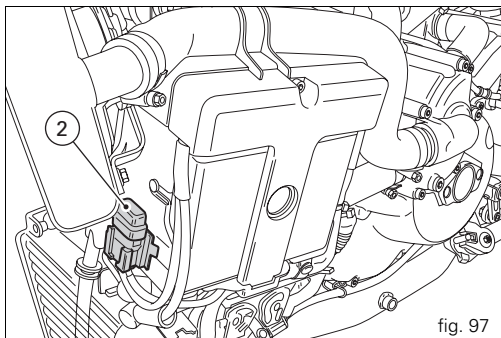


fig. 97

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur (3, fig. 98).

### Important

Pour éviter les courts-circuits, remplacer le fusible après avoir coupé le contact (clé sur la position **OFF**).

### Attention

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

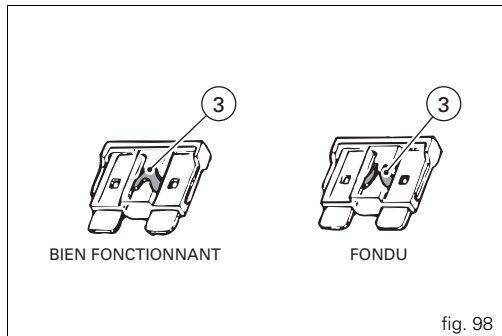


fig. 98

**Légende du schéma du circuit électrique /injection**

- 1) Comodo droit
- 2) Contacteur à clé
- 3) Ventilateur gauche
- 4) Ventilateur droit
- 5) Démarreur
- 6) Télérupteur de démarrage
- 7) Batterie
- 8) Fusible du régulateur
- 9) Régulateur
- 10) Alternateur
- 11) Clignotant arrière droit
- 12) Feu arrière
- 13) Lampe de la plaque d'immatriculation
- 14) Clignotant arrière gauche
- 15) Réservoir à essence
- 16) Moteur pas à pas
- 17) Relais injection
- 18) Autodiagnostic
- 19) Bobine du cylindre horizontal
- 20) Bobine du cylindre vertical
- 21) Bougie du cylindre horizontal
- 22) Bougie du cylindre vertical
- 23) Injecteur du cylindre horizontal
- 24) Injecteur du cylindre vertical
- 25) Potentiomètre du papillon
- 26) Capteur de régime/phase
- 27) Sonde de température de l'eau
- 28) Capteur de vitesse arrière
- 29) Béquille
- 30) Avertisseur sonore
- 31) Contacteur de point mort
- 32) Contacteur de pression d'huile
- 33) Contacteur du feu de stop arrière
- 34) Centrale de gestion du moteur
- 35) Fusibles
- 36) Contacteur d'embrayage
- 37) Contacteur du feu de stop avant
- 38) Comodo gauche
- 39) Antenne du transpondeur
- 40) Sonde de température de l'air
- 41) Arrivée
- 42) Tableau de bord
- 43) Relais feux
- 44) Clignotant avant gauche
- 45) Projecteur avant
- 46) Feu de position avant droit
- 47) Clignotant avant droit
- 48) Démarreur EX-UP
- 49) Relais des ventilateurs
- 50) Feu de position avant gauche
- 51) Acquisition des données
- 52) Sonde lambda
- 55) Sonde lambda
- 56) Relais d'allumage
- 57) DTC
- 58) Capteur de vitesse avant
- 59) Quick shift

### Légende des couleurs des fils

- B** Bleu
- W** Blanc
- V** Violet
- Bk** Noir
- Y** Jaune
- R** Rouge
- Lb** Bleu ciel
- Gr** Gris
- G** Vert
- Bn** Marron
- O** Orange
- P** Rose



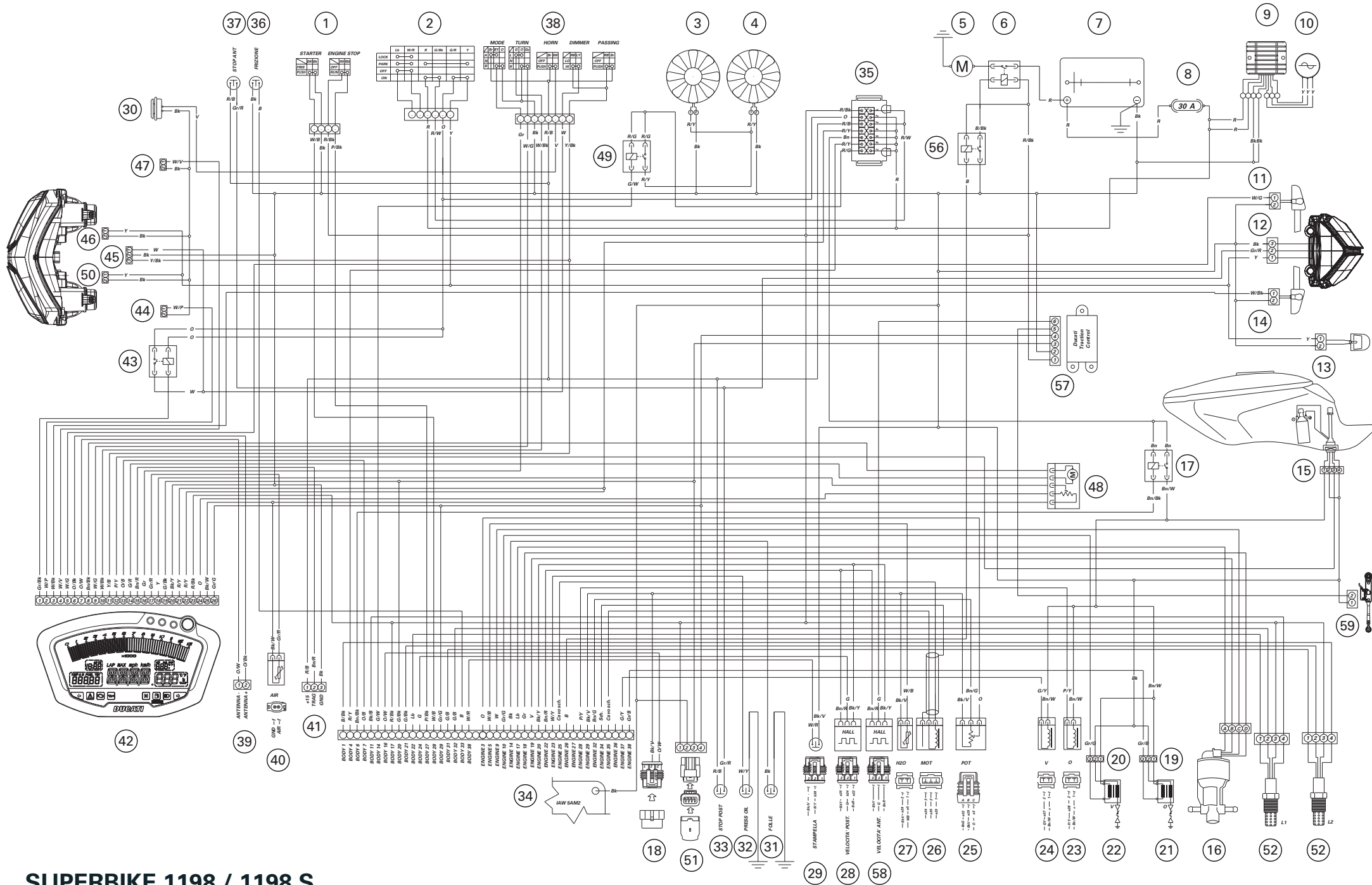
### Remarque

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



## Aide-mémoire pour l'entretien périodique

<b>Km</b>	<b>Nom Service Ducati</b>	<b>Kilométrage</b>	<b>Date</b>
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



**SUPERBIKE 1198 / 1198 S**

***DUCATI***

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia  
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)

**DUCATI** 

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia  
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)