

Libretto uso e manutenzione

Owner's manual

Manuel d'utilisation et entretien

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI SPORTCLASSIC
GT 1000 TOURING

Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI SPORTCLASSIC
GT 1000 TOURING

F

F

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

Dans un souci permanent d'amélioration de son assistance, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les quelques règles suivantes, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati. Pour des réparations ou de simples conseils, n'hésitez pas à appeler nos centres de service agréés.

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

Amusez-vous bien !



Note

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 pour la conduite de la moto 10
- Tableau de bord 11
- Fonctions des écrans LCD 13
- Système anti-démarrage 16
- Clés 16
- Code card 17
- Déverrouillage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz 18
- Double des clés 19

- Contacteur d'allumage et antivol de direction 20
- Comodo gauche 21
- Levier d'embrayage 22
- Comodo droit 23
- Poignée des gaz 23
- Levier de frein avant 24
- Pédale de frein arrière 25
- Pédale de sélecteur de vitesse 25
- Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 26

Principaux éléments et dispositifs 28

- Emplacement sur la moto 28
- Bouchon du réservoir de carburant 29
- Serrure de selle et porte-casque 30
- Béquille latérale 32
- Dispositifs de réglage des amortisseurs arrière 33

Règles d'utilisation de la moto 34

- Précautions pendant la période de rodage de la moto 34
- Contrôles avant la mise en route 35
- Démarrage du moteur 36
- Démarrage et marche du motocycle 38
- Freinage 38
- Arrêt de la moto 39
- Stationnement 39
- Ravitaillement en carburant 40
- Accessoires fournis 41

Principales opérations d'utilisation et d'entretien	42
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage	42
Contrôler l'usure des plaquettes de frein	44
Lubrification des articulations	45
Réglage du câble des gaz	46
Charge de la batterie	47
Tension de la chaîne de transmission	49
Graissage de la chaîne de transmission	50
Remplacement des ampoules	51
Clignotants avant	53
Clignotants arrière	54
Éclairage de la plaque d'immatriculation	55
Feu de stop	56
Orientation du projecteur	57
Pneus	58
Contrôle du niveau d'huile moteur	60
Nettoyage et remplacement des bougies	61
Nettoyage général	62
Inactivité prolongée	63
Remarques importantes	63

Entretien 64

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire	64
Programme d'entretien : opérations aux soins du client	67

Caractéristiques techniques 68

Dimensions (mm)	68
Poids	68
Ravitaillements	69
Moteur	70
Distribution	70
Performances	71
Freins	71
Transmission	72
Cadre	73
Roues	73
Pneus	73
Bougies d'allumage	73
Alimentation	74
Suspensions	74
Échappement	74
Coloris disponibles	74
Circuit électrique	75

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 79

Informations générales

Garantie

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

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

Toutes les motos Ducati sont livrées avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie ne couvre pas les motos utilisées dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie, aucune pièce de la moto ne devra être altérée, modifiée ou remplacée par une autre pièce non d'origine, sous peine d'annulation immédiate de la garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. Si vous avez un doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto. Ce livret contient des remarques ou notes ayant une signification particulière :



Attention

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



Important

Des dommages pourraient être causés à la moto et/ou à ses composants.



Note

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

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

Renseignements utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience dans la conduite de la moto. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto, il est indispensable d'être titulaire d'un permis moto.

Ne jamais prêter la moto à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis moto.

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements appropriés et un casque homologué.

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

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé.

Les fumées

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

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

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit

toujours tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit toujours se tenir des deux mains à la sangle de la selle.

Respecter la législation et les règles nationales et locales.

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

Toujours signaler suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou changement de voie.

Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

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

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

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

Les vapeurs d'essence qui se dégagent sont nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.

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

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



Attention

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

Garer la moto sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs.

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

Conduite en pleine charge

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

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

Renseignements sur la charge transportable

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

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

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

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

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

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée page 58 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).

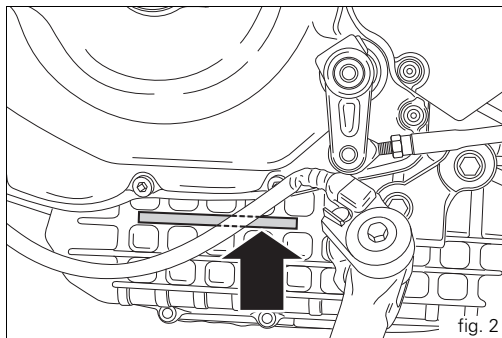
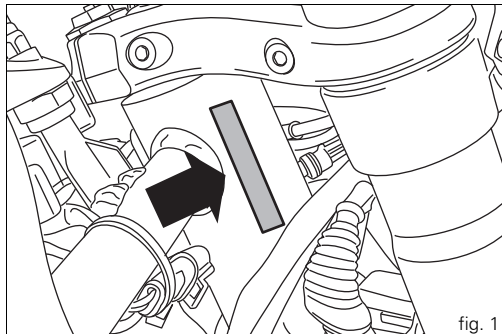
Cadre N°

Moteur N°



Note

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



Commandes pour la conduite



Attention

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

Emplacement des commandes pour la conduite de la moto (fig. 3)

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

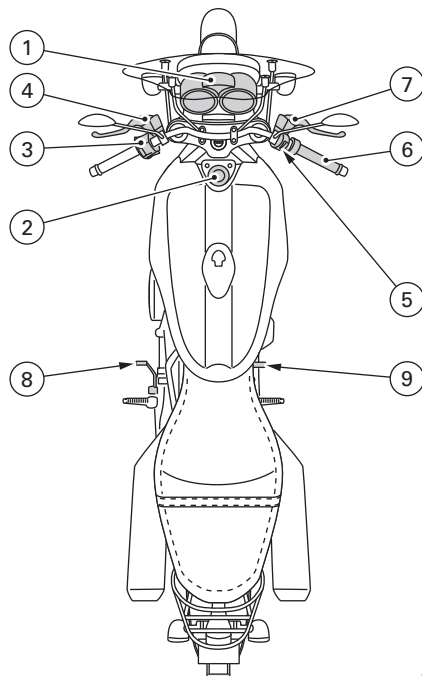


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4.1 et fig. 4.2)

1) **Témoin de feu de route** (bleu).

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

2) **Témoin des clignotants** (vert).

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

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

Il s'allume lorsqu'il ne reste plus que 3,5 litres de carburant environ dans le réservoir (réserve).

4) **Témoin de point mort N** (vert).

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

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

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lorsque l'on amène le contacteur d'allumage est sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.



Important

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

6) **Témoin jaune ambre**

Il s'allume et clignote quand la moto est stationnée (système d'anti-démarrage enclenché) ; il permet également le diagnostic du système d'anti-démarrage.

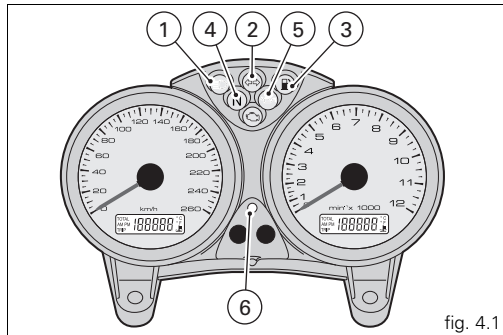


fig. 4.1



Note

Quand le système d'anti-démarrage est enclenché, le témoin clignote pendant 24 heures, après quoi il s'éteint (sans toutefois désactiver le système d'anti-démarrage).

7) Témoin EOBD (jaune ambre).

Il s'allume pour signaler le blocage du moteur. Il s'éteint après quelques secondes (normalement après 1,8 - 2 s).

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

Il indique la vitesse de la moto

a) **LCD (1) :**

- **Compteur kilométrique** (km).

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

- **Totaliseur journalier ou totaliseur partiel** (km).

Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro ou depuis l'entrée en réserve.

- **Compteur kilométrique de réserve.**

Quand le témoin de la réserve s'allume, les kilomètres parcourus en réserve s'affichent.

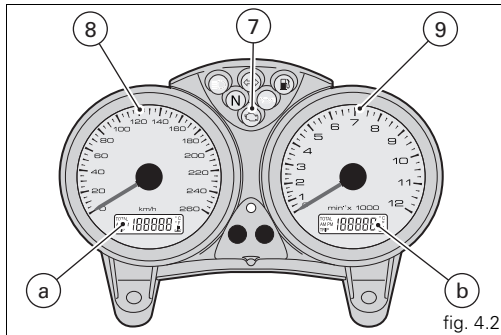
9) **Compte-tours** (min^{-1}).

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

b) **LCD (2) :**

- **Horloge**

- **Température de l'huile**



Fonctions des écrans LCD

À l'allumage (en tournant la clé de contact de la position **OFF** à la position **ON**), le tableau de bord effectue un diagnostic de l'instrumentation (cadran, écran, témoins) (voir les fig. 5 et fig. 6).

Fonctions des écrans LCD (1)

Appuyer sur la touche (A, fig. 6), clé sur ON, pour basculer entre le totaliseur partiel et le compteur kilométrique et, si le témoin de la réserve est allumé, pour voir également le compteur de kilomètres parcourus en réserve.

Remise à zéro du totaliseur journalier

Pour mettre le totaliseur journalier à zéro, appuyer sur la touche (A, fig. 6) pendant plus de 2 secondes quand **TRIP** est affiché (LCD 1).

Fonctions des écrans LCD (2)

Appuyer sur la touche (B, fig. 6), clé sur ON, pour afficher l'horloge et la température de l'huile.

Réglage de l'horloge

Appuyer sur la touche (B, fig. 6) pendant au moins 2 secondes pour afficher l'heure sur l'écran (2, fig. 6). Sélectionner AM/PM en appuyant sur la touche (A, fig. 6). Appuyer sur la touche (B, fig. 6) pour régler les heures. Appuyer plusieurs fois sur la touche (A) pour modifier l'heure. Appuyer sur la touche (B) pour régler les minutes. Appuyer sur la touche (A) pour faire avancer les minutes ; en appuyant pendant plus de 5 secondes, les minutes défilent plus rapidement. Appuyer sur la touche (B) pour sortir du mode de réglage.

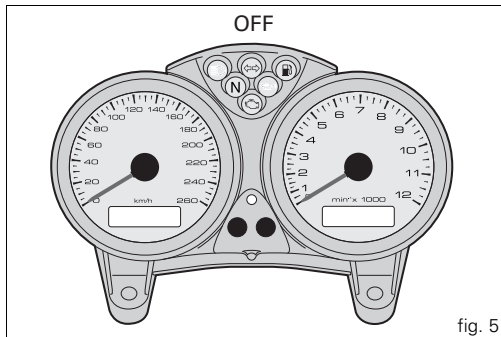


fig. 5

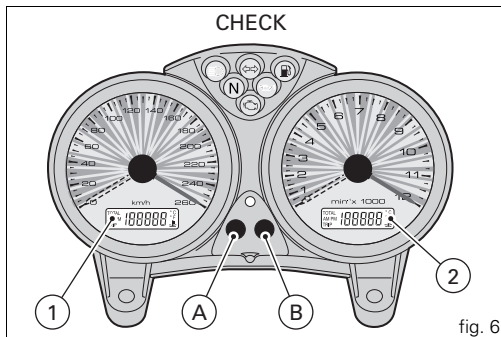


fig. 6

Température de l'huile

Si la température de l'huile est inférieure à 50 °C / 122 °F, l'écran affiche « **LO** » et supérieure à 170 °C / 338 °F « **HI** ».

Témoin de niveau de carburant

Quand le témoin de la réserve s'allume, l'écran (2, fig. 6) affiche « **FUEL** » et les kilomètres parcourus en réserve s'affichent sur l'écran (1, fig. 6) précédés de la lettre « **F** » (FUEL).

Indicateur d'entretien

L'affichage de « **MAInt** » (1, fig. 6) indique qu'une révision est nécessaire dans le cadre de l'entretien périodique : ce message reste affiché pendant 5 secondes chaque fois qu'on met le contact. Quand « **MAInt** » s'affiche, prendre rendez-vous avec un concessionnaire ou un Atelier agréé Ducati pour effectuer la révision de la moto.

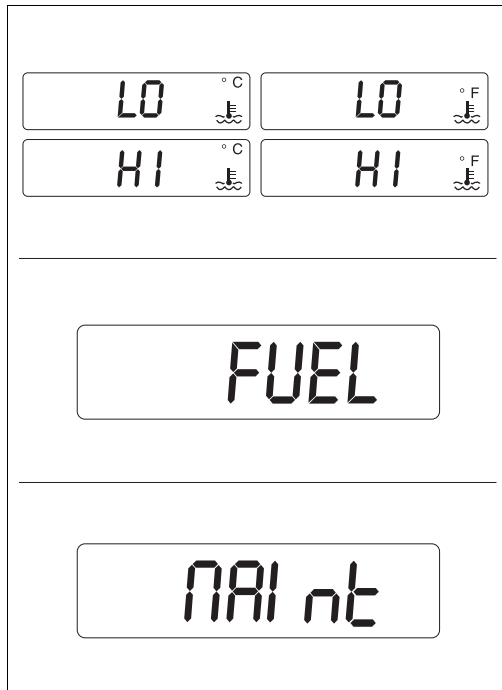
Rétro-éclairage

En appuyant sur la touche (B, fig. 6) dans les 5 secondes suivant la rotation de la clé sur la position ON, chaque pression sur cette touche déterminera une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.



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.



Fonction d'extinction automatique 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 entre en fonction dans deux cas :

- 1^{er} cas : si on met le contact sans démarrer le moteur.
Après un délai de 60 secondes, le phare s'éteint et ne se rallume qu'au prochain changement de position de la clé (de OFF à ON) suivi du démarrage du moteur.
- 2^{ème} cas : si on éteint le moteur à l'aide de l'interrupteur d'ARRÊT MOTEUR (1, fig. 13) après avoir roulé normalement. 60 secondes après l'arrêt du moteur, le phare s'éteindra et se rallumera lors du redémarrage du moteur.



Note

Même en phase de démarrage, le système éteint le phare et ne le rallume qu'après démarrage du moteur.

Système anti-démarrage

Pour augmenter la protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau de bord est mis hors service.

Chaque clé renferme un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.

Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 7)

La moto neuve est remise avec :

- 1 clé A (ROUGE)

Cette « clé rouge » s'utilise pour la maintenance et fait partie du système d'anti-démarrage de la moto. Elle contient le « code » du système d'anti-démarrage et ne doit pas être utilisée pour le démarrage quotidien de la moto.

Votre concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la clé pour effectuer certaines opérations de maintenance. Par mesure de sécurité, la clé rouge ne peut pas être remplacée. Si vous perdez la clé rouge et que votre concessionnaire en a besoin pour la maintenance, il faudra remplacer la centrale de gestion du moteur, le tableau de bord et le bloc d'allumage. Cette opération est coûteuse et sera à votre charge. Conserver la « clé rouge » en lieu sûr.

- 2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge A est protégée par un capuchon en caoutchouc qui permet de la conserver en parfait état en évitant le contact avec d'autres clés. Ne retirer cette protection qu'en cas de besoin.

Les clés B sont utilisées pour :

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

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

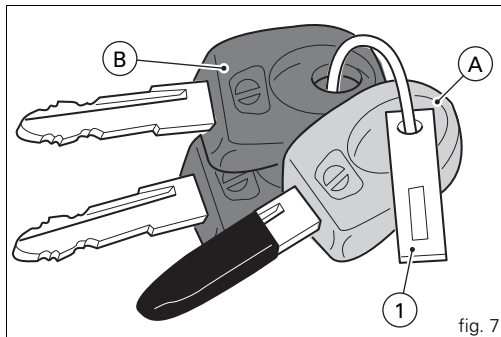


fig. 7



Note

Les trois clés sont remises avec une plaquette (1, fig. 7) portant leur code d'identification.



Attention

Séparer les clés et conserver la plaquette (1, fig. 7), et la clé A, en lieu sûr.
Il est conseillé d'employer une seule clé noire pour démarrer la moto.

Code card

Une CODE CARD (fig. 8) est remise avec les clés et contient :
le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'impossibilité de démarrage après avoir mis le contact (clé sur la position **ON**).



Attention

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

Cette procédure permet, en cas de problèmes au système anti-démarrage, de désactiver la fonction « blocage du moteur », signalée par l'allumage du témoin ambre EOBD (7, fig. 4.1).

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

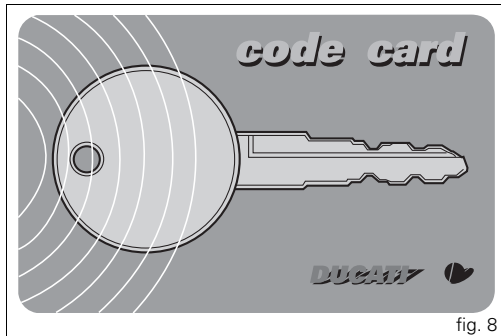


fig. 8

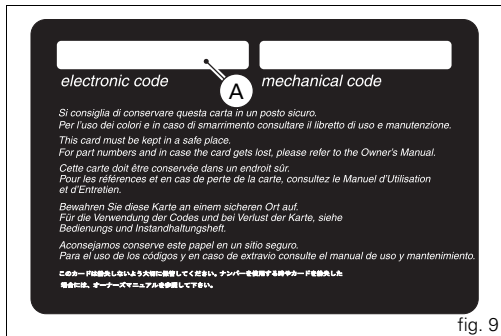


fig. 9

F

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

- 1) Mettre le contact (en tournant la clé sur ON), puis ouvrir complètement la poignée des gaz et la maintenir dans cette position.
Le témoin EOBD (7, fig. 4.1) s'éteint après 8 secondes.
- 2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâcher la poignée.
- 3) Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto. Le témoin EOBD se rallumera en clignotant.

Compter un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4.1) égal au premier chiffre du code secret.

Ouvrir complètement la poignée des gaz : le chiffre entré est ainsi reconnu ; le témoin EOBD s'allume et reste allumé pendant un temps fixé de 4 secondes.

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

- 4) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâcher la poignée.
- 5) Répétez les opérations des points 3 et 4 jusqu'à l'introduction du dernier chiffre.
- 6) Si le code entré est incorrect, le témoin EOBD clignote quand on relâche la poignée des gaz pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin reprend son état normal (éteint) après 4 secondes. Si le code n'a PAS été entré correctement, le témoin EOBD reste allumé ; il est possible de répéter un nombre illimité de fois les opérations à partir du point 1, en ramenant la clé sur la position OFF.



Note

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

Fonctionnement

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

- 1) si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4.1) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 13), le moteur démarre ;
- 2) si le témoin (6, fig. 4.1) ou le témoin EOBD (7, fig. 4.1) reste allumé, il signifie que 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.
- 3) Si le témoin (6, fig. 4.1) clignote, il signifie qu'un signal du système anti-démarrage (immobilizer) a été restauré (par exemple, avec la procédure de déverrouillage à l'aide de la poignée des gaz). En ramenant la clé sur OFF puis de nouveau sur ON, le témoin du système anti-démarrage devrait recommencer à fonctionner normalement (voir point 1).



Attention

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

Utiliser toujours la même clé au cours de la procédure.

L'utilisation de deux clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

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

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

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

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

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



Note

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

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

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

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



Note

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

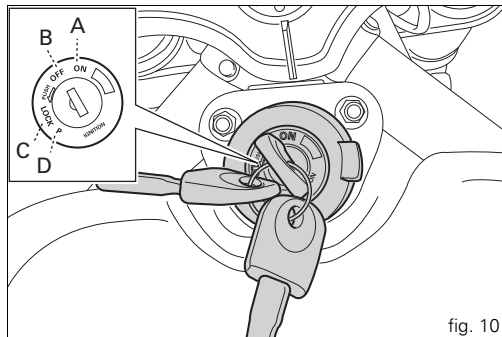









fig. 10

Comodo gauche (fig. 11)

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

- 2) Bouton  = clignotant à trois positions :
- position centrale = éteint ;
 - position  = manœuvre à gauche ;
 - position  = manœuvre à droite.

Pour désactiver le clignotant, appuyer sur la manette de commande dès qu'il est revenu en position intermédiaire (centrale).

- 3) Bouton  = avertisseur sonore.
- 4) Bouton  = appel de phares.

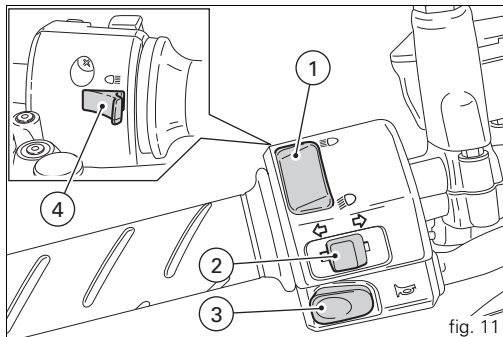


fig. 11

Levier d'embrayage (fig. 12)

Le levier (1) de débrayage est équipé d'une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon.

Pour régler cette distance, tirer le levier (1) à fond et tourner la bague (2) pour l'amener dans l'une des quatre positions possibles, sachant que :

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

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.



Note

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).

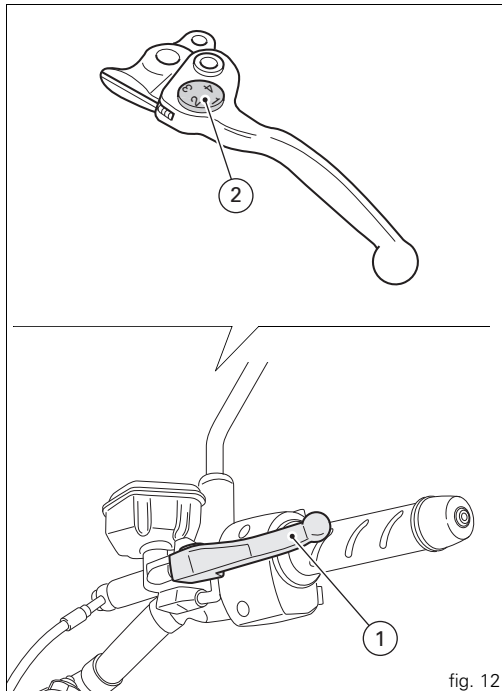





fig. 12

Comodo droit (fig. 13)

- 1) Interrupteur 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 sur la position  pour pouvoir démarrer la moto.



Important

Après avoir roulé feux allumés et éteint le moteur au moyen de l'interrupteur (1), veiller à ne pas laisser la clé de contact sur ON car les feux resteraient allumés et la batterie pourrait se décharger

- 2) Bouton  = démarrage du moteur.

Poignée des gaz (fig. 13)

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

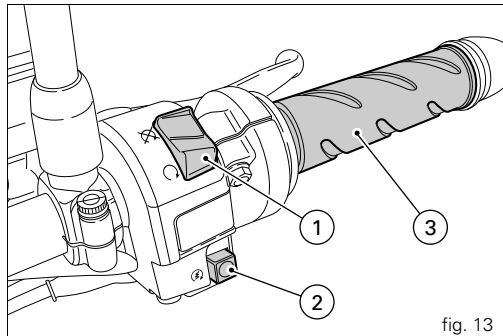


fig. 13

Levier de frein avant (fig. 14)

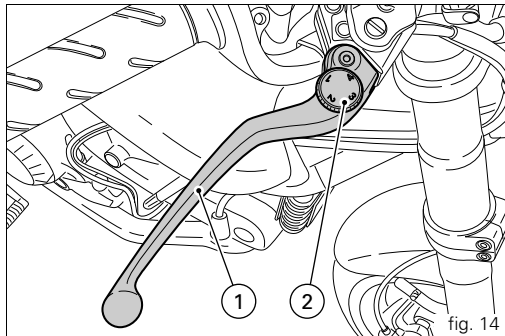
Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1) vers la poignée. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande est doté d'une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon.

Pour régler cette distance, tirer le levier (1) à fond et tourner la molette (2) pour l'amener dans l'une des quatre positions prévues.

Il faut savoir que :

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



Attention

Le réglage du levier de frein doit être effectué moto arrêtée.

F



Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions à la page 36.

Pédale de frein arrière (fig. 15)

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

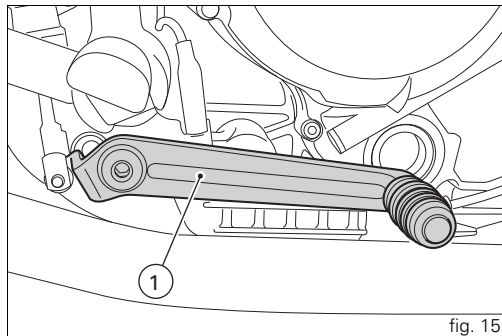


fig. 15

Pédale de sélecteur de vitesse (fig. 16)

La pédale de sélecteur a une position neutre centrale **N** avec retour automatique et deux mouvements :
vers le bas = pousser la pédale vers le bas pour engager la 1^{ère} 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^{ème}, puis la 3^{ème}, la 4^{ème}, la 5^{ème} et la 6^{ème}.
Chaque déplacement de la pédale correspond au passage d'une seule vitesse.

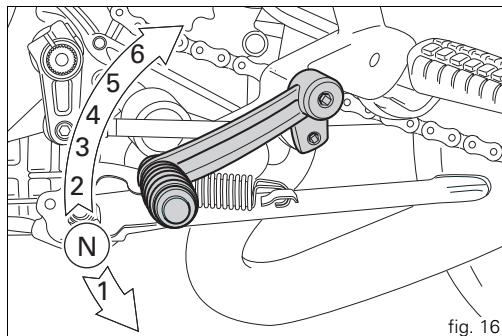


fig. 16

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

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position 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).



Note

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.

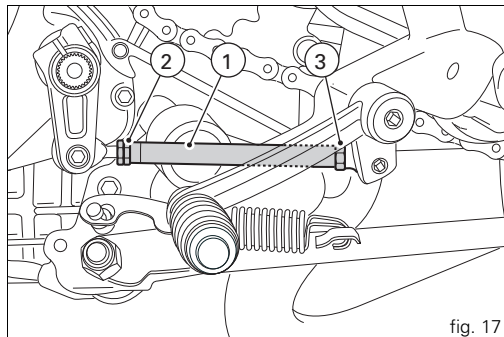


fig. 17

Pour modifier la position du levier de 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).

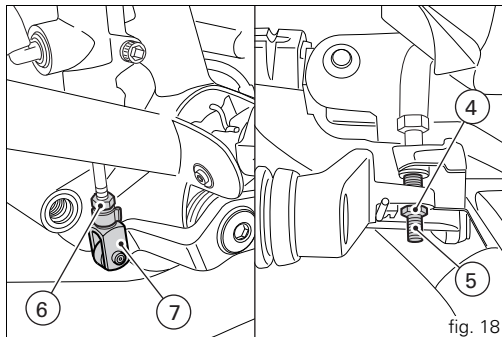
Actionner la pédale à la main et contrôler la présence d'un jeu d'environ **1,5+2** mm avant le début de l'action de freinage.

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) et vérifier de nouveau le jeu.



Principaux éléments et dispositifs

Emplacement sur la moto (fig. 19)

- 1) Bouchon du réservoir de carburant
- 2) Serrure de selle et porte-casque
- 3) Béquille latérale
- 4) Rétroviseurs
- 5) Éléments de réglage de l'amortisseur arrière
- 6) Catalyseur (sauf pour la version USA).

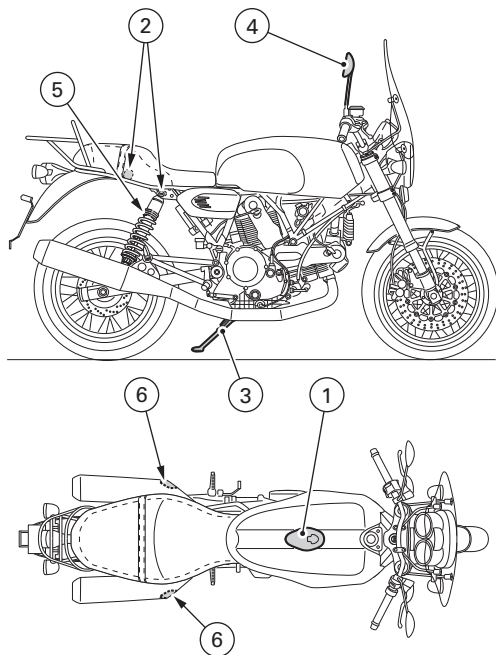


fig. 19

Bouchon du réservoir de carburant

(fig. 20 et fig. 21)

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.
Tirer le bouchon (2).

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.



Note

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



Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 40) toujours vérifier que le bouchon est bien en place et fermé.

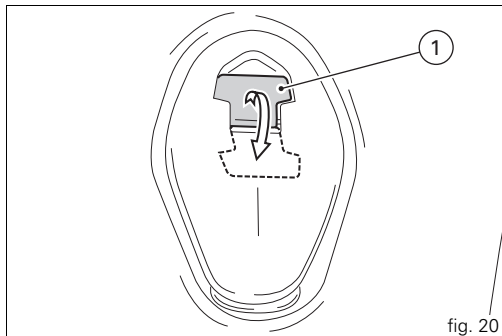


fig. 20

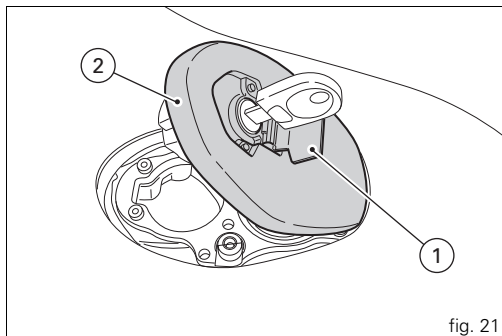
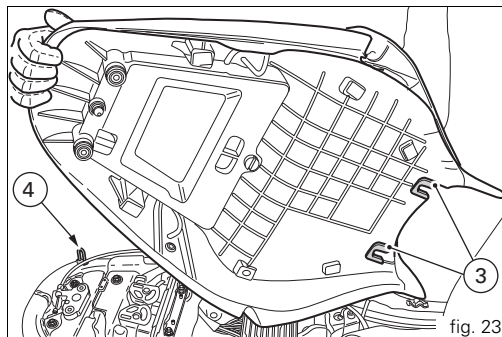
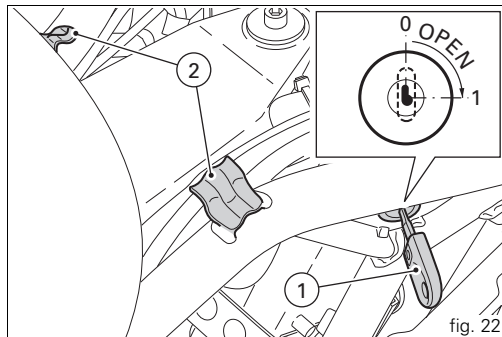


fig. 21

Serrure de selle et porte-casque

Ouverture (fig. 22)

Introduire la clé dans la serrure (1) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour permettre le soulèvement de l'arrière de la selle. Libérer les agrafes (3) des crochets (2) et dégager la selle en la tirant en arrière.



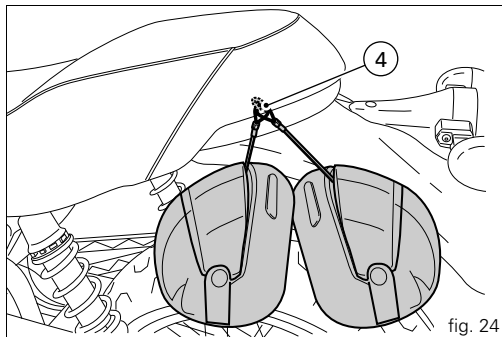
Le crochet (4, fig. 23 - fig. 24) de fixation des casques pilote et passager se trouver sous la selle, à l'arrière du cadre. Introduire le câble dans les casques, placer l'extrémité du câble dans le crochet, laisser les casques suspendus et remettre la selle en place pour les fixer.

Attention

Ce dispositif est une sécurité pour le casque lorsque la moto est garée. Ne pas laisser le casque accroché pendant la marche ; il pourrait gêner la conduite et entraîner une perte de contrôle de la moto.

Fermeture

Vérifier que tous les éléments sont bien en place et fixés dans le logement sous la selle. Introduire les agrafes (3, fig. 23) de la selle dans les crochets (2, fig. 22) du cadre, puis appuyer à l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier que la selle est bien fixée au cadre et retirer la clé de la serrure (1, fig. 22).



Béquille latérale (fig. 25)

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 le guidon 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.

F

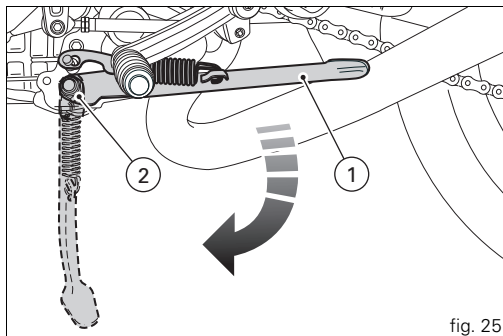
Pour relever la béquille (position de repos horizontale), incliner la moto vers la droite et lever en même temps la béquille (1) avec le pied.

Note

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).

Note

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).



Dispositifs de réglage des amortisseurs arrière (fig. 26)

Les amortisseurs arrière sont dotés d'éléments de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.

Les deux bagues (1), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tourner la bague. En **serrant** ou **desserrant** la bague, on **augmente** ou on **diminue** la précontrainte.

La précontrainte est réglée d'usine sur le minimum. Elle peut ensuite être augmentée en tournant la bague de 1 à 4 crans (1 cran = 4 mm).

Longueur standard du ressort précontraint sur l'amortisseur : $214 \pm 1,5$ mm.

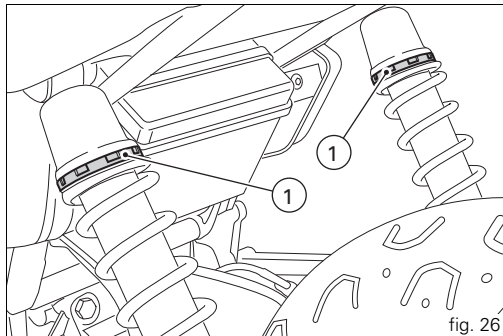


fig. 26

Règles d'utilisation de la moto

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum (fig. 27)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

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

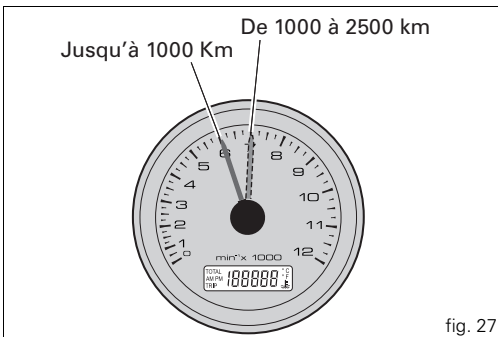


fig. 27

Jusqu'à 1000 km

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

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

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

Pour cela, les routes sinueuses et, mieux encore, les trajets en pente douce, conviennent tout particulièrement pour un rodage efficace du moteur, des freins et des suspensions.

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

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

De 1000 à 2500 km

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

Important

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

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

Contrôles avant la mise en route

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou 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 40).

Niveau d'huile moteur

Contrôler le niveau d'huile dans le carter à travers le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 60).

Liquide de freins et embrayage

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants.

Condition des pneus

Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 58).

Fonctionnement des commandes

Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.

Feux et indicateurs

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 51).

Serrages à clé

Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir et de la selle.

Béquille

Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 32).

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).

- 1) Tourner le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 28). 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).



Note

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).

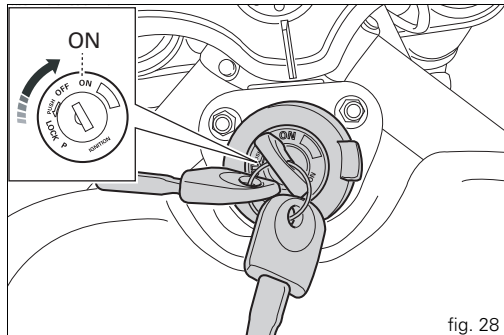



fig. 28

- 2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 29) se trouve sur la position  (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (2, fig. 29).

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique. Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre au moins 2 secondes avant de ré-appuyer sur le bouton de démarrage (2). Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

Important

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

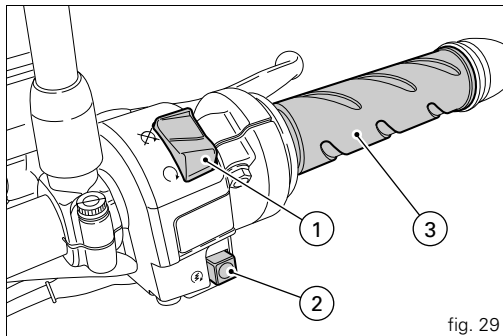


fig. 29

Démarrage et marche du motorcycle

- 1) Débrayez à l'aide du levier de commande.
- 2) De la pointe du pied, appuyez 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) Relâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
- 5) Pour engager le rapport supérieur, coupez les gaz pour diminuer le régime moteur, débrayez, levez le sélecteur de vitesses et relâchez 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.

F

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 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 1^{ère} 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 20).

Important

Ne pas laisser la clé sur **ON** quand le moteur est éteint pour ne pas risquer d'endommager les composants électriques.

Stationnement

Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 32).

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

Important

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



Attention

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



Attention

L'utilisation de cadenas 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.

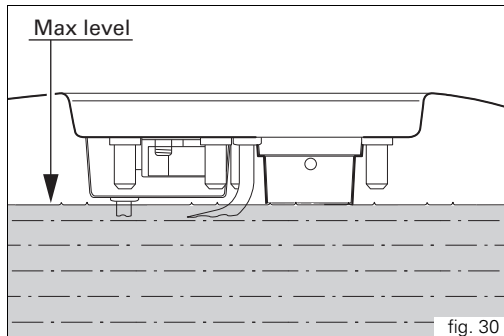
Ravitaillement en carburant

Ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 30).



Attention

Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un nombre d'octanes à l'origine d'au moins 95. Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.



Accessoires fournis (fig. 31)

Dans le logement sous la selle se trouve une pochette (1) qui contient :

- le manuel d'utilisation et d'entretien ;
- un câble de suspension pour casque ;
- une trousse à outils pour les interventions de routine.

Pour accéder au compartiment, il faut ôter la selle en la déverrouillant (voir page 30), dévisser la vis (2) et soulever le couvercle (3).

La trousse à outils (fig. 32)

contient :

- clé à bougies (4) ;
- broche pour clé à bougie (5) ;
- tournevis double (6) ;
- un câble pour suspendre le casque (7).

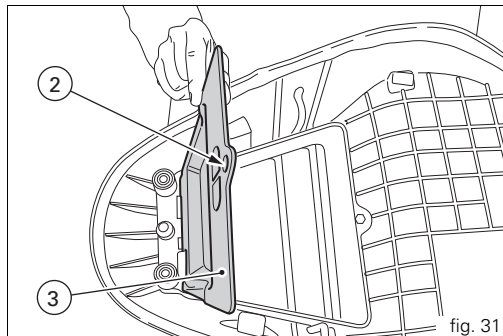


fig. 31

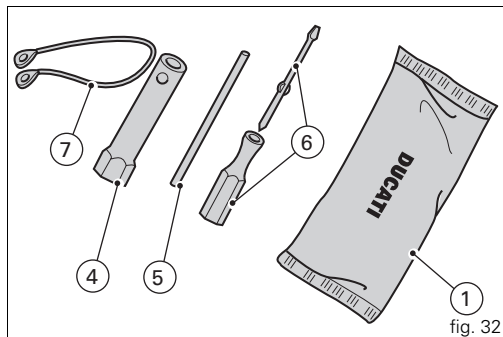


fig. 32

Principales opérations d'utilisation et d'entretien

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN du réservoir correspondant (fig. 33 et fig. 34).

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

Pour le remplissage ou la vidange du liquide aux fréquences indiquées dans le tableau d'entretien périodique (voir le Carnet de Garantie), contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

F

Important

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

Système de freinage

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



Attention

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

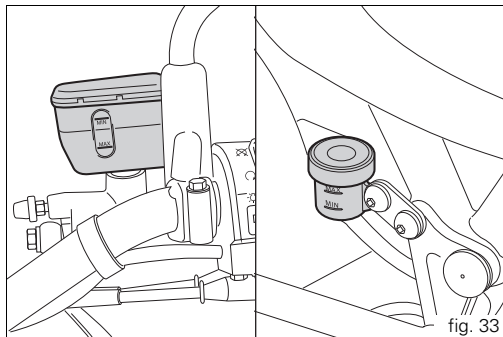


fig. 33

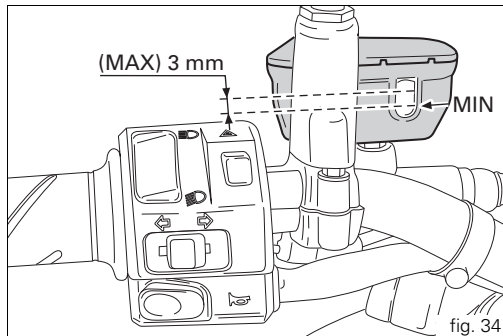
Système d'embrayage

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



Attention

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



Contrôler l'usure des plaquettes de frein (fig. 35)

Frein avant

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.

Frein arrière

L'épaisseur de la garniture de chaque plaquette doit être d'au moins 1 mm.

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

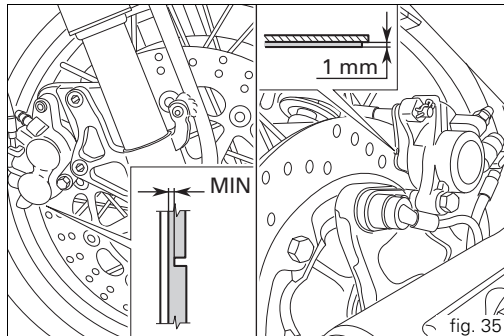


fig. 35

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz et de starter. Son revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulisent 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, lubrifier périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour prévenir ces inconvénients, il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 36) et de graisser périodiquement l'extrémité du câble ainsi que 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 6 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 zones soumises au frottement, après les avoir bien nettoyé (fig. 37).

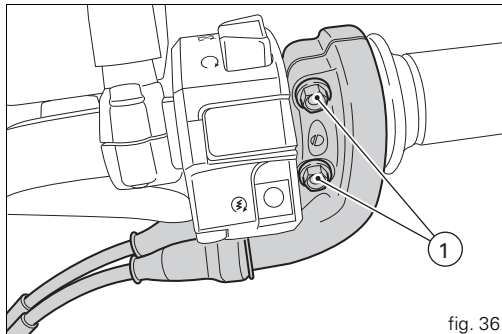


fig. 36

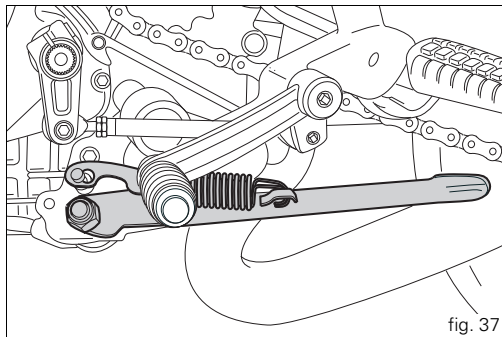


fig. 37

Réglage du câble des gaz

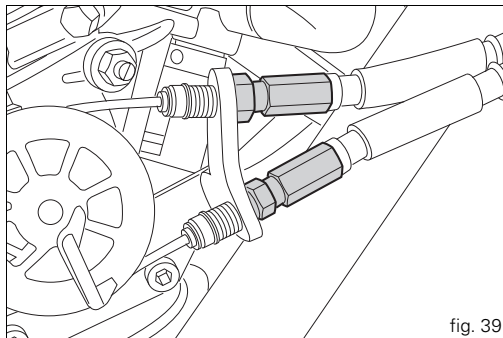
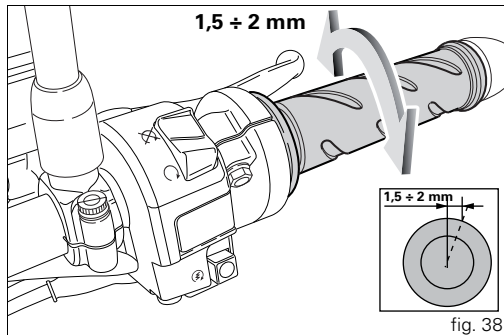
La poignée des gaz dans toutes les positions doit avoir une course à vide sur la périphérie du bord de la poignée, de **1,5±2** mm.

Si tel n'est pas le cas, la course à vide de la poignée devra être corrigée en intervenant sur les éléments de réglage (1) du papillon (fig. 39).



Important

Pour le réglage de la course à vide de la commande des gaz, s'adresser à un concessionnaire ou un Atelier agréé.



Charge de la batterie (fig. 40)

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

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

Ôter le couvercle (2) en décrochant l'élastique de blocage des deux attaches latérales.

Débrancher d'abord la borne négative (-) noire, puis la borne positive (+) rouge.

Déplacer la batterie vers l'arrière de la moto pour pouvoir la dégager de son support.

⚠ Attention

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

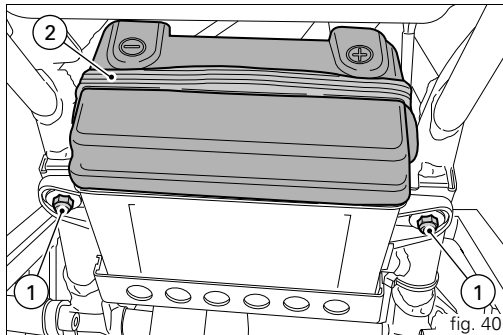
Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

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

● Important

Brancher la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter les étincelles sur les bornes de la batterie, qui pourraient enflammer les gaz contenus à l'intérieur de ses éléments.

Toujours brancher en premier la borne positive (rouge).



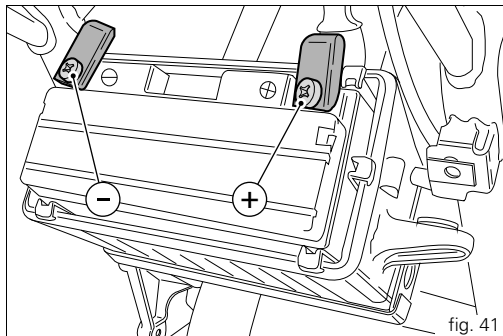


Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

Charger la batterie pendant 5÷10 heures à 1 A.

Remettre la batterie en place sur son support, bloquer le couvercle (2, fig. 40), fixer le support de batterie au cadre en serrant le vis (1, fig. 40) au couple de 10 Nm.



Tension de la chaîne de transmission

Faire tourner lentement la roue arrière pour trouver le point de tension de la chaîne.

Moto sur la béquille latérale, pousser la chaîne d'un doigt vers le haut au niveau de la ligne médiane du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit pouvoir se déplacer de :

27÷29 mm.

Pour régler la tension, desserrer l'écrou (1, fig. 43) de l'axe de roue, visser les écrous (2) de la même quantité (tourner dans le sens des aiguilles d'une montre) des deux côtés du bras oscillant pour augmenter la tension ou dévisser pour diminuer la tension. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.

Important

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

Contrôler que le coulisseau (3, fig. 43) est en face des repères des deux côtés du bras oscillant ; cette position garantit le parfait alignement de la roue.

Graisser le filet des vis (1) avec de l'huile SHELL Retinax HDX2 et les serrer au couple de 72 Nm.

Graisser le filet des écrous (2) avec de l'huile SHELL Alvania R3 et les serrer au couple de 8 Nm.

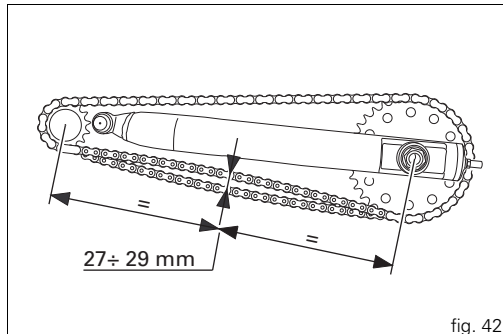


fig. 42

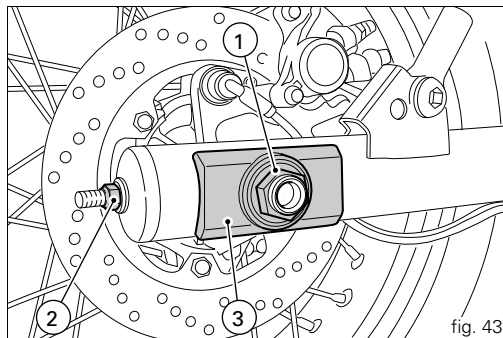


fig. 43

Graissage de la chaîne de transmission

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

Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.

Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant puis graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

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

Remplacement des ampoules

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 75. Toujours vérifier le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées.

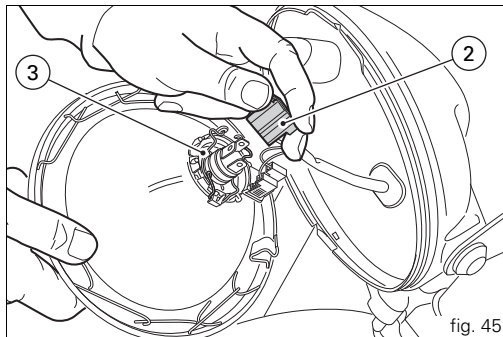
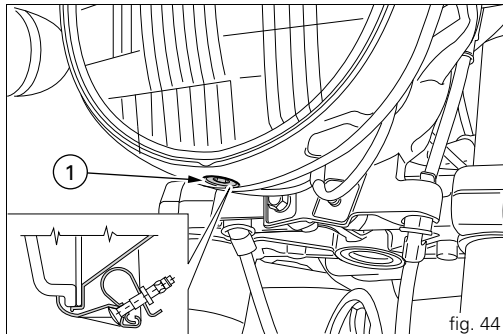
Projecteur

Pour accéder aux ampoules du phare, dévisser la vis inférieure (1) de fixation.

Débrancher le connecteur (2, fig. 45) de l'ampoule du projecteur. Libérer l'agrafe (3, fig. 45) de maintien de l'ampoule et sortir l'ampoule.

Note

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



Remplacer les ampoules (4).



Note

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

Enfiler les languettes de la base de l'ampoule dans leurs logements pour obtenir la juste orientation ; accrocher l'extrémité de l'agrafe (3, fig. 45) aux supports de l'optique. Rebrancher les connecteurs.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débrancher le connecteur. L'ampoule (5) 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. Rebrancher le connecteur et fixer l'ensemble cadre/parabole.

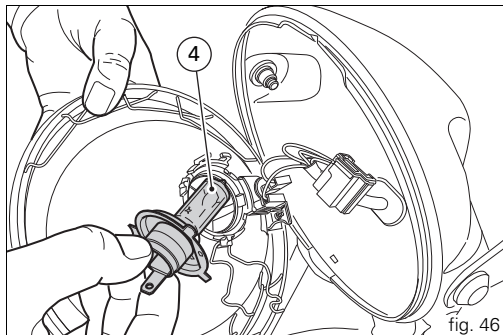


fig. 46

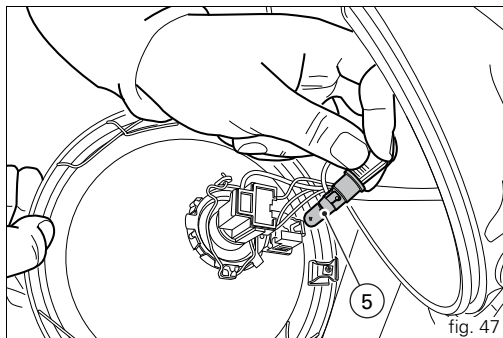
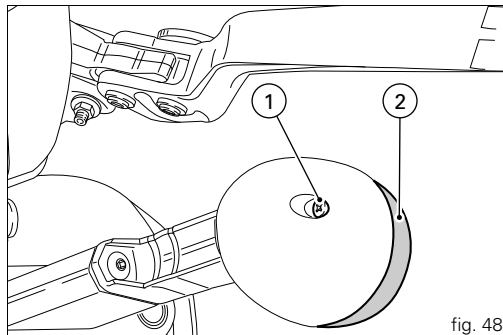


fig. 47

Clignotants avant (fig. 48)

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

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 la coupelle. Revisser la vis (1).



Clignotants arrière (fig. 49 et fig. 50)

Desserrer les vis (1) et séparer la coupelle (2) avec le support du clignotant (3). Sortir le groupe ampoule (4) de son support (5).

Remplacer l'ampoule et remonter le groupe (4) dans le support (5). Reposer la coupelle (2) avec le support (5) sur le support du clignotant (3), en introduisant les deux dents du support (5) dans le taquet du support de clignotant (3). Revisser la vis (1).

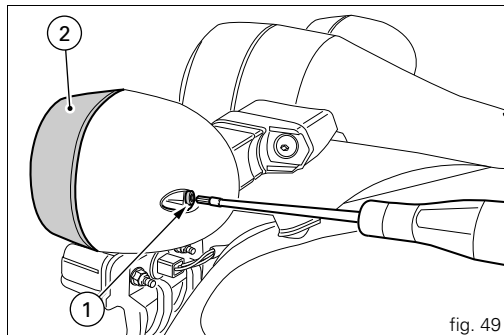


fig. 49

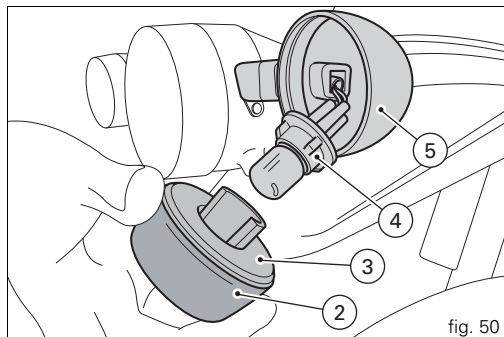


fig. 50

Éclairage de la plaque d'immatriculation (fig. 51)

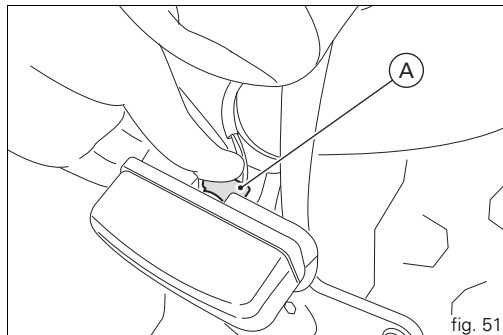
Sortir la douille pour accéder à l'ampoule d'éclairage de la plaque d'immatriculation.

Enlever l'ampoule et la remplacer.



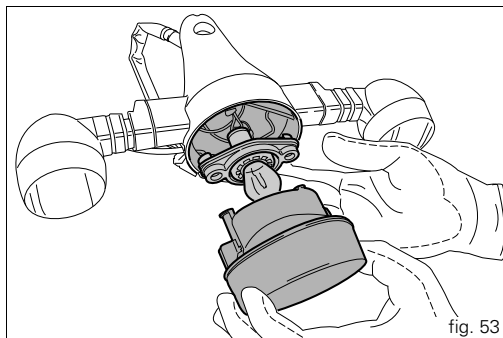
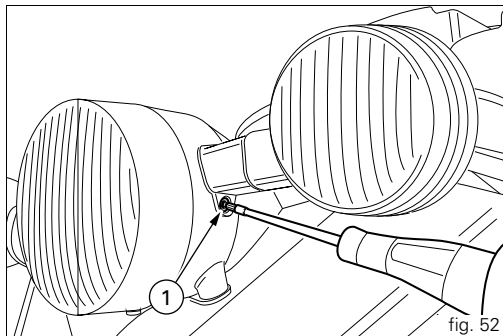
Note

La douille a une extrémité (A, fig. 51) qui permet de l'extraire du support de la plaque d'immatriculation sans arracher les fils.



Feu de stop

Pour remplacer l'ampoule du feu de stop et de position, il faut enlever le couvercle transparent en dévissant ses deux vis (1, fig. 52) de fixation. 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 (fig. 53). Reposer le couvercle et serrer les vis (1).



Orientation du projecteur (fig. 54)

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 :

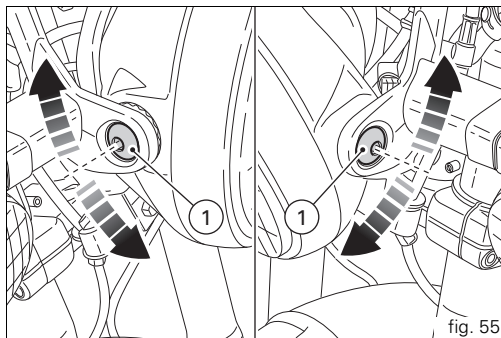
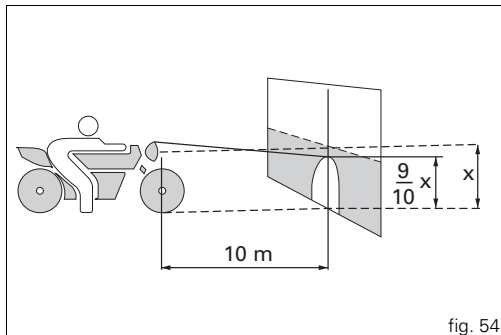
la hauteur de la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les $\frac{9}{10}$ e de la distance entre le sol et le centre du phare.

Note

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

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

La correction de l'orientation verticale du phare peut se faire à l'aide de leurs vis (1, fig. 55) de fixation aux supports latéraux.



Pneus

Pression du pneu avant :

2,2 bar

Pression du pneu arrière :

2,2 bar

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

Important

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

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

En cas de perforations légères, les pneus avec chambre à air se dégonflent assez rapidement. Si un pneu est légèrement dégonflé, contrôler avec soin la présence éventuelle de fuites.

Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu et la chambre à air. Utiliser des pneus et des chambres à air 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 sans chambre à air ; la chute de pression à l'intérieur du pneu qui en résulterait mettrait en grave danger le pilote et le passager. Après le remplacement d'un pneu et de la chambre à air, il faut rééquilibrer la roue.

Important

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

Note

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

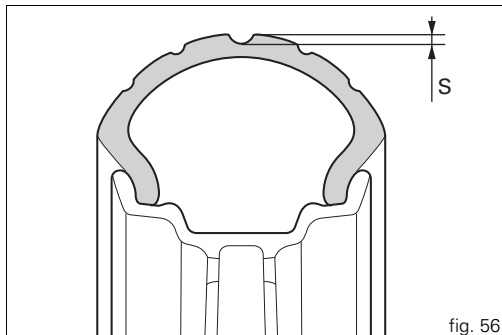
Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 56) 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.



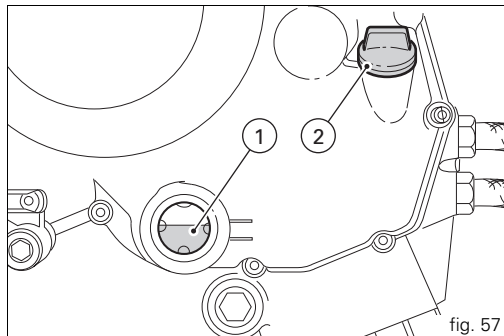
Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 57)

Le niveau d'huile moteur est visible à travers le regard transparent (1) sur le couvercle d'embrayage.

Pour contrôler le niveau, la moto doit être parfaitement verticale et le moteur chaud (éteint) ; attendre quelques minutes après avoir éteint le moteur pour laisser le temps au niveau de se stabiliser. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent.

Si le niveau est trop bas, il faut ajouter de l'huile moteur Shell Advance Ultra 4.

Enlever le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remettre le bouchon.



Important

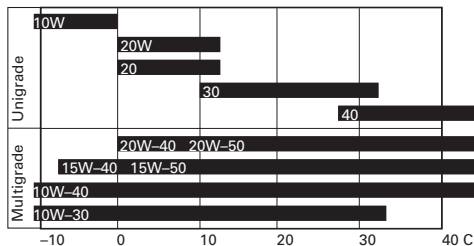
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile aux fréquences prescrites dans le tableau d'entretien périodique (voir le Carnet de Garantie), s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

F

Viscosité

SAE 15W-50

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



Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 58)

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

Cette opération est relativement facile et permet de contrôler l'état de fonctionnement du moteur.

Sortir les pipettes des bougies et les extraire de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.

Contrôler la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

En présence d'une autre couleur ou de dépôts sombres, remplacer la bougie et expliquer ce qui s'est passé à un Concessionnaire ou un Atelier agréé.

Contrôler également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacer la bougie.

Contrôler l'écartement des électrodes, qui doit être de : **0,6±0,7** mm.

Important

En cas de réglage, faire attention à plier l'électrode latérale. Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer soigneusement l'électrode avec une brosse métallique et contrôler l'état du joint.

Nettoyer soigneusement le logement sur la culasse et faire attention à ne pas laisser pénétrer d'impuretés ou corps étrangers à l'intérieur de la chambre d'explosion.

Remonter la bougie sur la culasse en la vissant à fond. Serrer au couple de 20 Nm.

Pour serrer sans clé dynamométrique, visser d'abord à la main puis effectuer encore 1/2 tour à l'aide de la clé fournie.

Important

Ne pas utiliser de bougies ayant un degré thermique inadéquat ou une longueur de filetage différente. La bougie doit être correctement serrée.

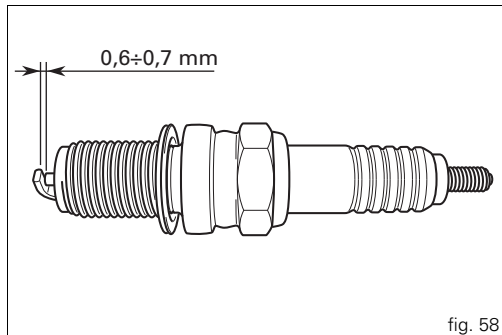


fig. 58

Nettoyage général

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

Important

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

F 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.



Attention

Lors du nettoyage de la selle, veiller à ne pas frotter trop fort et à ne pas utiliser d'alcool ou d'autres solvants ; nettoyer uniquement à l'eau l'arrière avec les inscriptions. Tout autre produit (autre que l'eau) peut causer la décoloration et le décollement de la peinture.

Inactivité prolongée

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

nettoyage général ;

vider le réservoir de carburant ;

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

utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;

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

Entretien

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres\miles 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				●		●	
Contrôle de synchronisation et de ralenti du papillon (1)			●	●	●	●	●

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres\miles 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 niveau de liquide de freins et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de freins et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commande de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/graisage 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 mauvais état.		●	●	●	●	●	●
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 joint élastique de la roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle des feux et des indicateurs			●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôles 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		●	●	●	●	●	●

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres\miles 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 la fixation du pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie			●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●
Contrôle des roues à rayons conformément au manuel d'atelier (1)			●	●	●	●	●

* Effectuer la révision à l'échéance du premier des deux délais (km, mi. ou mois).

(1) Opération à effectuer uniquement si le nombre de kilomètres\miles a été parcouru

Programme d'entretien : opérations aux soins du client

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres\miles ou en durée d'utilisation *)	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 le remplacer		●

* Effectuer la révision à l'échéance du premier des deux délais (km, mi. ou mois).

Caractéristiques techniques

Dimensions (mm) (fig. 59)

Poids

À sec :

185 Poids à sec sans liquides et batterie

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.

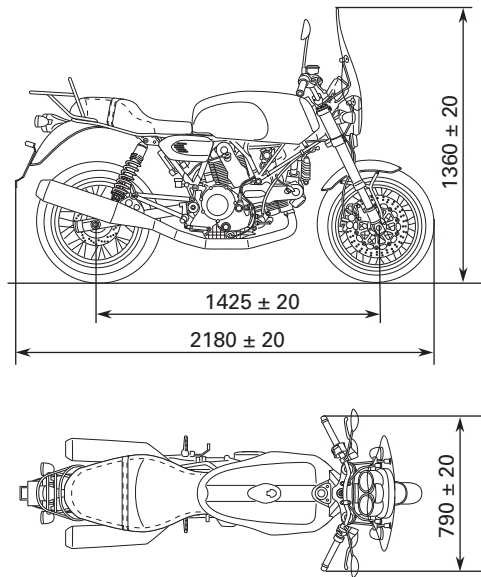


fig. 59

Ravitaillements	Type	dm ³ (litres)
Réservoir d'essence avec réserve de 3,5 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	15
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,7
Circuit de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL – Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	(par tube) 395 cm ³



Important

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

Moteur

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

Alésage mm :

94.

Course mm :

71,5.

Cylindrée totale, cm³ :

992.

Taux de compression $\pm 0,5:1:10,0$.

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

61 kW/83 ch à 8 000 min⁻¹

Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :

83 Nm -8.5 Kgm à 6 000 min⁻¹



Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

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

Schéma de distribution desmodromique (fig. 60)

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

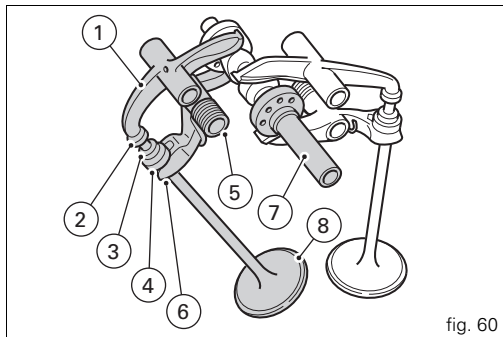


fig. 60

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.

Freins

Avant

Double disque perforé.

Cloche :

acier.

Piste de freinage :

acier inox.

Diamètre du disque :

320 mm.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Surface de freinage :

88 cm².

Étrier de frein à pistons différenciés.

Marque :

BREMBO

Type :

30/32 pistons.

Garniture :

Toshiba TT 2172 HH.

Type de maître cylindre :

PSC 16/25.

Arrière

À disque fixe perforé.

Piste de freinage :

acier inox.

Diamètre du disque :

245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Surface de freinage :

25 cm².

Marque :

BREMBO

Type :

P 34.

Garniture :

Thoshiba TT 2172 HH.

Type de maître cylindre :

PS 11.



Attention

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

Transmission

Embrayage en bain d'huile : commande par levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport de boîte :

33/61.

Boîte de vitesses :

6 rapports

avec engrenages en prise constante, pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon/couronne :

15/39.

Rapport totaux :

1^{ère} 15/37

2^{ème} 17/30

3^{ème} 20/27

4^{ème} 22/24

5^{ème} 24/23

6^{ème} 28/24

F

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.

Marque :

RK

Type :

525 GXW.

Dimensions :

5/8"x5/16".

nombre de maillons :

100.



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. Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement la sécurité du pilote et du passager ou causer des dommages irréversibles à la moto.

Cadre

Treillis tubulaire en tubes d'acier haute résistance.

Angle de braquage (par côté) :

28°.

Angle de chasse :

24°.

Chasse :

92 mm.

Roues

Jantes à rayons.

Avant

Dimensions :

3,50x17"

Arrière

Marque :

BREMBO

Dimensions :

5,50x17"

L'axe de la roue avant est amovible.

Pneus

Avant

Radial avec chambre à air

Dimensions :

120/70-R17.

Arrière

Radial avec chambre à air

Dimensions :

180/55-R17.

Bougies d'allumage

Marque :

CHAMPION

Type :

RA 6 HC.

ou bien

Marque :

NGK

Type :

DCPR8E

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI CPU 5AM2.
Diamètre du corps de papillon : 45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Trous par injecteur : 1
Alimentation essence : 95-98 RON.

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée allégée.
Diamètre des tubes de fourche :
43 mm.
Débattement sur l'axe des tubes de fourche :
120 mm.

Arrière

Les amortisseurs, réglables en précontrainte du ressort, sont articulés sur un bras oscillant en acier dans la partie inférieure et sur le cadre dans la partie supérieure. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
Débattement de l'amortisseur :
94,5 mm.
Débattement roue :
133 mm.

Échappement

Catalysé conformément à la norme EURO3.

Coloris disponibles

Argenté réf. 928D151 (PAL) ;
Gris clair métallisé réf. *0026 (PPG) ;
Transparent 228.880 (PPG) ;
Cadre couleur noire, jantes chromées.

Noir poli Ducati 248.514 (PPG) avec bande blanche ;
Transparent 228.880 (PPG) ;
Cadre noir, jantes chromées

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

Phare avant :

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

feu de position

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

Commandes électriques au guidon :

Clignotants :

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

Avertisseur sonore.

Contacteurs des feux de stop.

Batterie, 12 V-10 Ah.

Alternateur 12 V-520 W.

Régulateur électronique, protégé par un fusible de 30 A

situé à côté de la batterie.

Démarrateur électrique Denso, 12 V-0,7 kW.

Feu arrière et signalisation d'arrêt :

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

Éclairage de la plaque d'immatriculation :

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



Note

Pour le remplacement des ampoules, se reporter au paragraphe « Remplacement des ampoules des feux » page 51.

Fusibles

La boîte à fusibles principale se trouve avec les composants électriques sous la selle (fig. 61).

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

Le circuit est protégé par 7 fusibles qui se trouvent tous à l'intérieur de la boîte à fusibles.

Le fusible de 30 A (2), situé à droite de la batterie (fig. 62), protège le régulateur électronique.

Pour avoir accès à ce fusible, enlever le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament de conduction intérieur (4, fig. 63).



Important

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



Attention

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

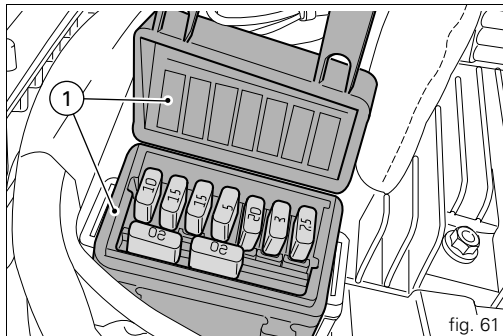


fig. 61

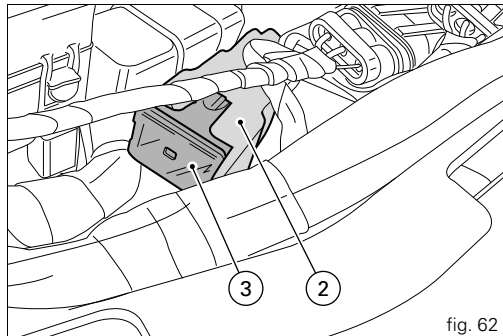


fig. 62

F

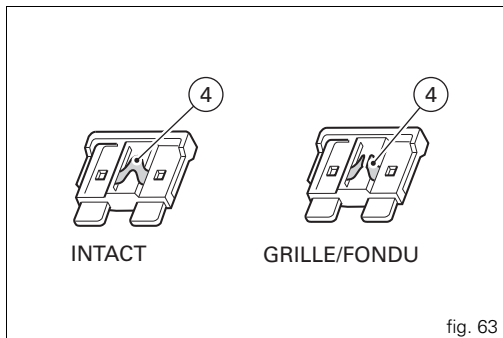


fig. 63

Légende du schéma du circuit électrique /injection

- 1) Comodo droit
- 2) Antenne du transponder
- 3) Contacteur à clé
- 4) Boîte à fusibles
- 5) Démarreur
- 6) Télérupteur de démarrage
- 7) Batterie
- 8) Fusible master (principal)
- 9) Régulateur
- 10) Alternateur
- 11) Clignotant arrière droit
- 12) Feu arrière
- 13) Clignotant arrière gauche
- 14) Éclairage de la plaque d'immatriculation
- 15) Réservoir
- 16) Connecteur pour chargeur
- 17) Connecteur pour autodiagnostic
- 18) Capteur de vitesse
- 19) Contacteur de la béquille latérale
- 20) Sonde lambda
- 21) Bobine du cylindre horizontal
- 22) Bobine du cylindre vertical
- 23) Bougie 1 du cylindre horizontal
- 24) Bougie 2 du cylindre horizontal
- 25) Bougie 1 du cylindre vertical
- 26) Bougie 2 du cylindre vertical
- 27) Moteur pas à pas
- 28) Injecteur du cylindre horizontal
- 29) Injecteur du cylindre vertical
- 30) Potentiomètre du papillon
- 31) Capteur de régime/phase
- 32) Sonde de température d'huile centrale
- 33) Centrale électronique
- 34) Contacteur de point mort
- 35) Contacteur de pression d'huile
- 36) Contacteur du feu de stop arrière
- 37) Contacteur du feu de stop avant
- 38) Contacteur d'embrayage
- 39) Sonde de température de l'huile
- 40) Comodo gauche
- 41) Capteur de température/pression de l'air
- 42) Instrumentation (tableau de bord)
- 43) Clignotant avant gauche
- 44) Avertisseur sonore 1
- 45) Projecteur
- 46) Clignotant avant droit
- 47) Relais d'injection
- 48) Relais feux
- 49) Avertisseur sonore 2

Légende des couleurs

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

Légende boîte à fusibles ()

Pos.	Utilisateurs	Val.
1	Contact, télérupteur de démarrage, sonde lambda	10 A
2	Feu de position, feu de route/ feu de croisement	15 A
3	Stop, avertisseur sonore, clignotant	15 A
4	Tableau de bord	5 A
5	Injection (pompe, injecteur, bobines)	20 A
6	Centrale de gestion du moteur	5 A
7	Charger	7,5 A



Note

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

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

Km	Nom Service Ducati	Kilométrage	Date
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

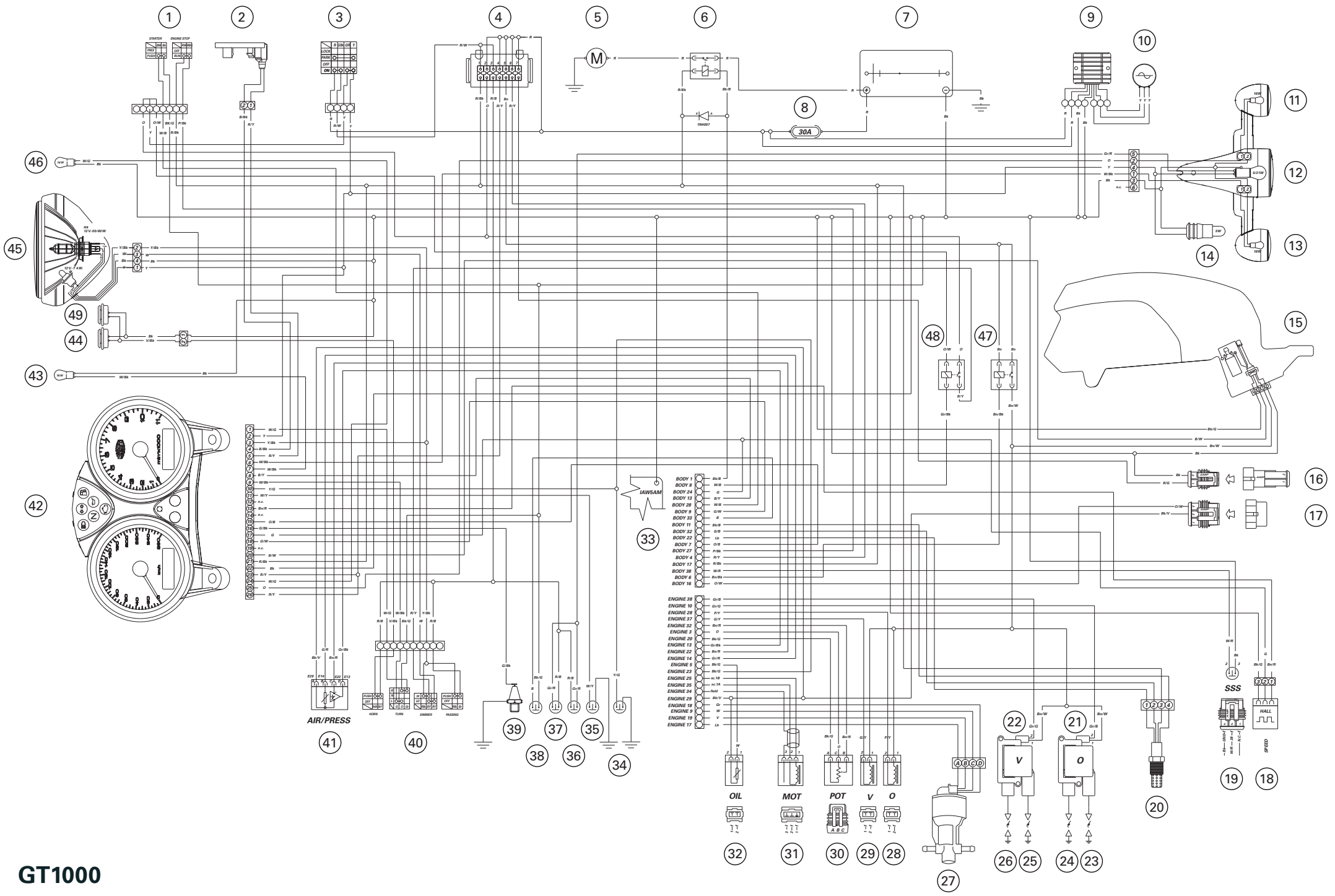
F

Stampato 1/1/2008

Cod. 913.7.133.1L

DUCATI 

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
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