

Libretto uso e manutenzione

Owner's manual

Manuel d'utilisation et entretien

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI HYPERMOTARD

1100S / 1100

DUCATI HYPERMOTARD **E**
1100S / 1100

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 moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.

Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage. vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de fortes sensations.

Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!



Remarque

La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur du motorcycle Ducati n'utilisez que des pièces détachées d'origine Ducati.



Attention

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

Sommaire

Indications générales 6

Garantie 6

Symboles 6

Informations utiles pour rouler en sécurité 7

Conduite à pleine charge 8

Données d'identification 9

Commandes pour la conduite 10

Position des commandes pour la conduite du motorcycle 10

Tableau de bord 11

Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Fonctions principales 13

Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Configuration/affichage paramètres 15

Le système antidémarrage électronique 35

Code card 36

Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique 37

Double des clés 39

Commutateur d'allumage et antivol de direction 40

Commutateur gauche 41

Levier commande d'embrayage 42

Commutateur droit 43

Poignée des gaz 43

Levier commande de frein avant 44

Pédale commande de frein arrière 45

Sélecteur de vitesse 45

Réglage position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 46

Principaux éléments et dispositifs 48

Position sur le motorcycle 48

Bouchon réservoir de carburant 49

Ouverture selle. 50

Ouverture bac vide-poches 51

Béquille latérale 52

Éléments de réglage fourche avant 53

Éléments de réglage amortisseur arrière 55

Réglage rétroviseurs 56

Variation de l'assiette du motorcycle (1100S) 57

Mode d'emploi 59

Précautions pour la première période d'utilisation du motorcycle 59

Contrôles avant la mise en route 61

Démarrage du moteur 62

Démarrage et mise en route du motorcycle 64

Freinage 64

Mise à l'arrêt du motorcycle 65

Stationnement 65

Ravitaillement en carburant 66

Accessoires en dotation 67

Principales opérations d'utilisation et d'entretien 68

- Dépose de l'habillage 68
- Contrôle niveau liquide d'embrayage et de freins 70
- Vérification de l'usure des plaquettes de freins 72
- Lubrification des articulations 73
- Réglage de la course à vide de la commande des gaz 74
- Charge de la batterie 75
- Contrôle tension chaîne de transmission 76
- Graissage de la chaîne de transmission 77
- Remplacement ampoules du phare avant 78
- Remplacement ampoules clignotants de direction arrière 80
- Remplacement ampoules éclairage plaque d'immatriculation 81
- Assiette du phare 82
- Pneus sans chambre à air 84
- Contrôle niveau huile moteur 86
- Nettoyage et remplacement des bougies 87
- Nettoyage général 88
- Inactivité prolongée 89
- Consignes importantes 89

Entretien 90

- Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire 90
- Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client 93

Caractéristiques techniques 94

- Encombres 94
- Poids 94
- Ravitaillements 95
- Moteur 96
- Distribution 96
- Performances 97
- Bougies d'allumage 97
- Alimentation 97
- Système d'échappement 97
- Transmission 98
- Système de freinage 99
- Cadre 100
- Roues 100
- Pneus 100
- Suspensions 101
- Coloris disponibles 101
- Circuit électrique 102

Aide-mémoire pour entretiens périodiques 107

Indications générales

Garantie

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

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

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. Quoi qu'il en soit, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.

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



Attention

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



Important

Possibilité de causer des dégâts au motocycle et/ou à ses composants.



Remarque

Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relativement à **droite** ou à **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne jamais conduire sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".

Ne pas prêter la moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection. Ne pas porter des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

Ne pas démarrer le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts. Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

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

Respecter la législation et les règles nationales et locales.

Toujours respecter les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne **jamais** dépasser la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation permet d'atteindre.

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

Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui précèdent.

Faire très attention aux croisements, au niveau des sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.

Toujours arrêter le moteur lorsqu'on se ravitaille en carburant et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en carburant. Durant le ravitaillement en carburant, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur la peau ou sur les vêtements, se laver illico à l'eau et savon et changer de vêtements.

Toujours retirer la clé quand on laisse la moto sans surveillance.

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



Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garer le motorcycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.

Ne jamais garer le véhicule sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge

Ce motorcycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort.

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

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motorcycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser :

390 Kg.

F

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

Fixer fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motorcycle instable.

Ne pas fixer d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, car cela causerait une instabilité dangereuse au motorcycle.

Ne pas introduire d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motorcycle.

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 84 et en bon état.

Données d'identification

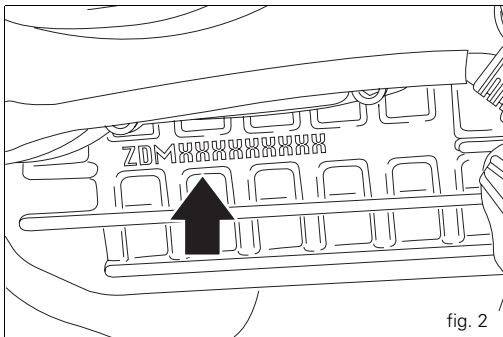
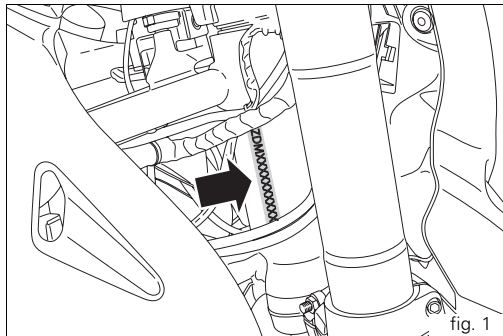
Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motorcycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle du motorcycle et doivent être rappelés sur toute commande de pièces détachées.



Commandes pour la conduite



Attention

Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

F

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 3)

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

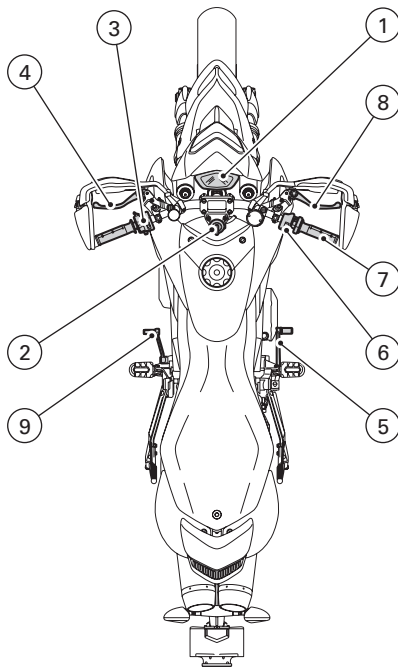


fig. 3

Tableau de bord (fig. 4)

1) **LCD - affichage à cristaux liquides** (voir page 13)

2) **Compte-tours** (trs/mn).

Indique le nombre de tours/minute du moteur.

3) **Témoin point mort N (vert).**

S'allume si le sélecteur de vitesse est au point mort.

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

S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 3 litres de carburant.

5) **Témoin clignotants de direction**  (vert).

Le témoin du clignotant de direction activé s'allume et clignote.

6) **Témoin pression huile moteur**  (rouge).

S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.



Important

Ne pas utiliser le motorcycle si le témoin (6) reste allumé sous peine d'endommager le moteur.

7) **Témoin feu de route**  (bleu).

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

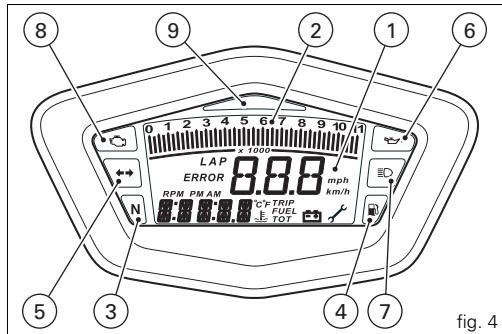



fig. 4

8) **Témoin "Diagnostic moteur - EOBD"**  (jaune ambre).

S'il reste allumé fixe, il est utilisé pour communiquer la présence d'erreurs et, dans certains cas, le blocage du moteur.

9) **Témoin limiteur - OVER REV**

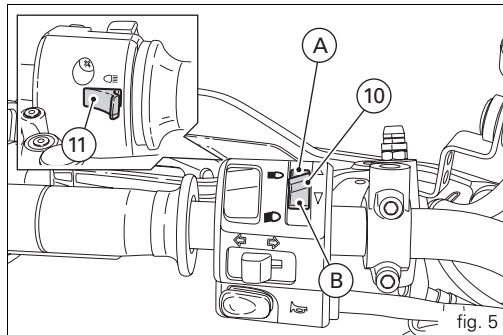
S'allume fixe 800 trs/mn (tours moteurs) avant le limiteur. S'allume en clignotant quand on atteint le limiteur.

10) **Bouton de commande A et B.**

Bouton utilisé pour l'affichage et la programmation des paramètres du tableau de bord avec deux positions A "▲" et B "▼".

11) **Bouton appel de phares FLASH** (fig. 5)

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



Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Fonctions principales



Attention

N'agir sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsqu'on roule.

1) **Indicateur de vitesse.**

Indique la vitesse de roulage.

2) **Compteur kilométrique.**

Indique la distance totale parcourue par le véhicule.

3) **Compteur kilométrique journalier.**

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

4) **Compteur kilométrique trip fuel.**

Indique la distance parcourue sur la réserve.

5) **Horloge.**

6) **Chronomètre temps sur le tour de piste.**

7) **Indicateur de tours moteur (TRS/MN).**

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

9) **Témoin de température huile.**

Indique la température du liquide de refroidissement du moteur.



Important

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

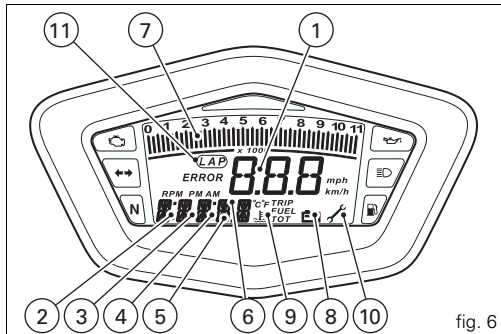


fig. 6

10) **Indicateur d'entretien préventif** (fig. 6).

L'allumage de l'indicateur signale que le motorcycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique. L'indicateur restera présent sur l'afficheur jusqu'à la remise à zéro du système qui sera exécutée par l'Atelier Agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.

11) **Fonction LAP /USB** (fig. 6).

Indique l'activation du système d'acquisition USB et de la fonction LAP.

 Important

Le tableau de bord est un instrument qui permet de faire le diagnostic du système d'injection/allumage électronique. Ne jamais utiliser ces menus réservés à un personnel qualifié. En cas d'accès accidentel à cette fonction, positionner la clé sur **OFF** et s'adresser à un centre autorisé Ducati pour effectuer les contrôles nécessaires.

F

Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Configuration/affichage paramètres

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

Par la suite, il se porte dans l'affichage "normal", en visualisant le Modèle à la place du compteur kilométrique et, pendant 2 secondes, aussi la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP).

L'affichage du modèle se fait à "défilement" pour une seule fois.

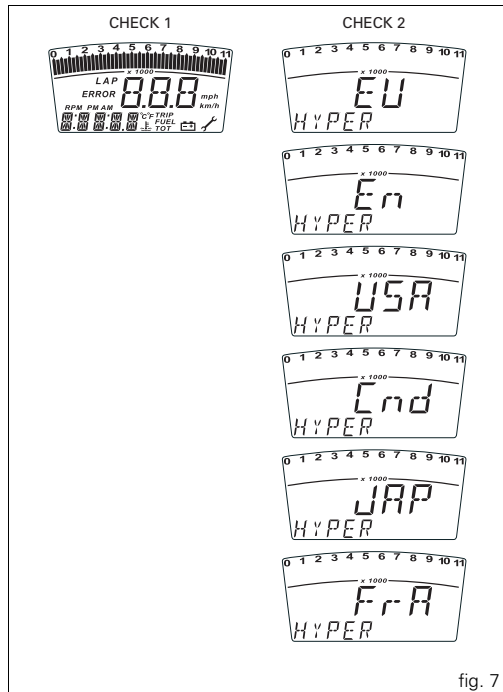


fig. 7

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

Compteur kilométrique

Vitesse

N. de tours moteur

A ce stade, en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼", il est toujours possible de passer de la fonction Compteur kilométrique aux fonctions suivantes :

TRIP

TRIP FUEL (uniquement s'il est actif)

Horloge

T.OIL (visible uniquement avec le moteur ON)
pour retourner ensuite à la fonction **TOT**.

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position A "▲", le système entre dans le MENU en affichant en séquence les fonctions suivantes :

Erreur (uniquement si elle est active)

TRS/MN

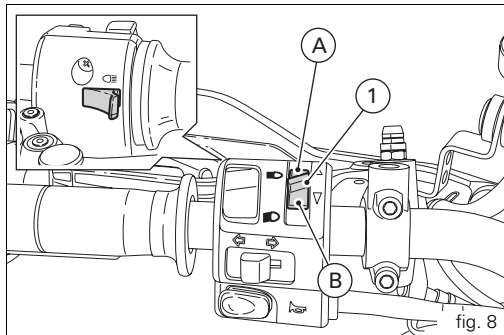
BATT

LAP (OFF ou ON)

LAP MEM

Réglage horloge

code (uniquement s'il est actif)



Important

Ce menu est actif uniquement si le véhicule est arrêté ; au cas où on se trouverait dans ce MENU et le véhicule serait en marche, le tableau de bord sort automatiquement et se porte dans l'affichage initial ; il est toutefois possible, à tout moment, de sortir du menu en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 8) dans la position A "▲".

Indicateur de distance totale parcourue "Compteur kilométrique"

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

Au Key-On, le système entre automatiquement dans cette fonction.

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

Si la donnée dépasse le kilométrage 99999 Km (ou 99999 mi), l'inscription "99999" reste affichée en permanence.

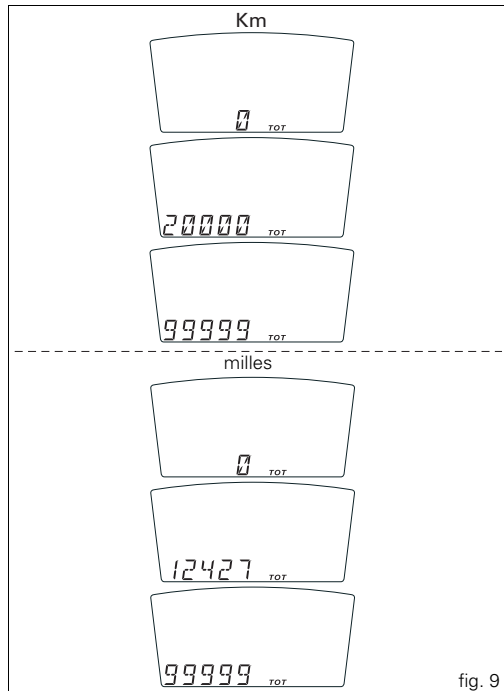


fig. 9

Indicateur de "vitesse"

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

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

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

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

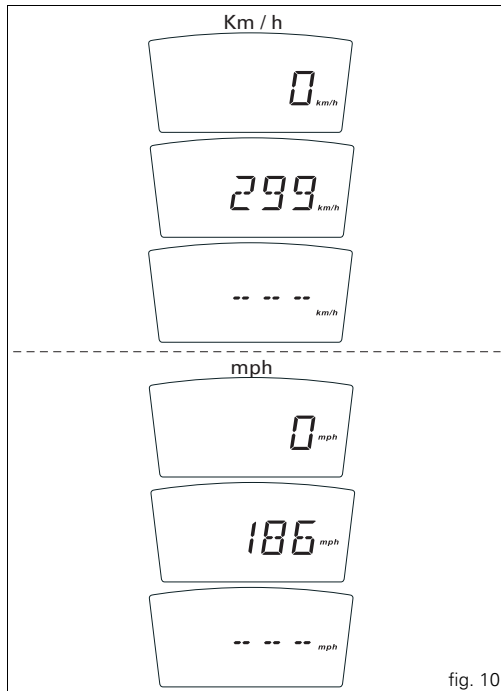


fig. 10

Indicateur de distance journalière parcourue "TRIP"

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

Quand on se trouve dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼" pendant 3 secondes, la donnée est mise à zéro.

Si la donnée dépasse le nombre 999.9, la distance parcourue est mise à zéro et le comptage recommence automatiquement.

Si le concessionnaire effectue une variation des unités de mesure, la distance parcourue dans cette fonction est mise à zéro et le comptage recommence à partir de zéro en tenant compte des nouvelles unités de mesure programmées.

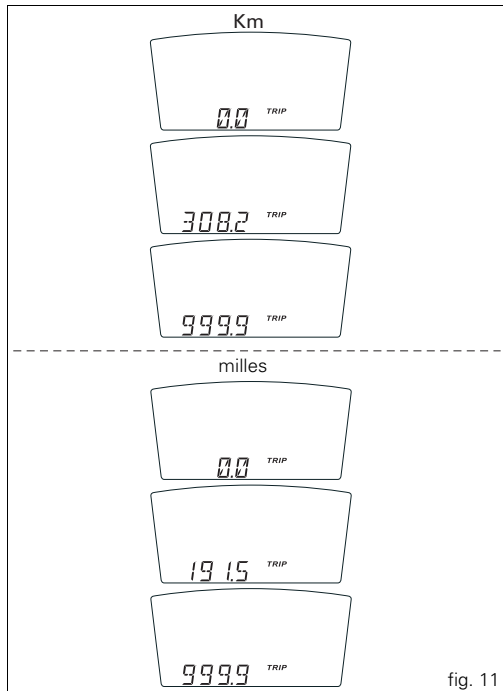


fig. 11

Indicateur de distance parcourue sur la réserve "TRIP FUEL"

Cette fonction permet l'affichage de l'indication de la distance parcourue avec le véhicule roulant sur la réserve. Au moment de l'allumage du témoin réserve, quelle que soit la fonction affichée, le TRIP FUEL est automatiquement activé. Si l'état de réserve persiste, la donnée reste mémorisée même après le Key-Off.

Le comptage s'interrompt automatiquement quand le véhicule ne roule plus sur la réserve.

Si la donnée dépasse le nombre 999.9, le compteur est automatiquement mis à zéro et recommence le comptage.

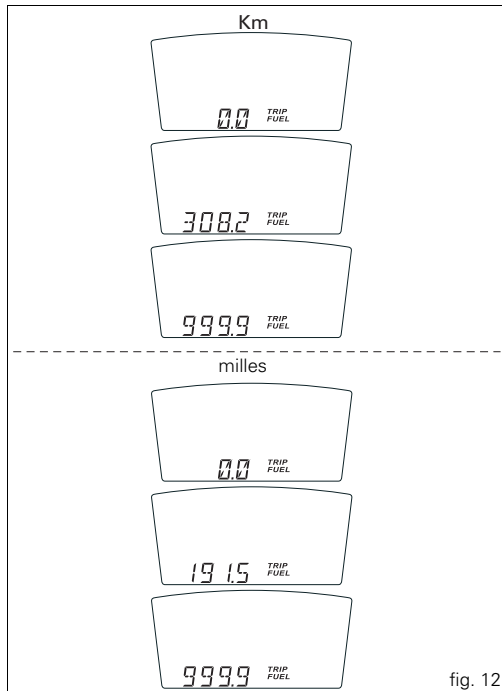


fig. 12

Indicateur de température liquide moteur

Affiche la température du liquide de refroidissement du moteur.

Important

L'indication n'est active que lorsque le moteur est mis en marche.

- si la donnée est égale ou inférieure à $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ -40), l'afficheur visualise les tirets ("—") clignotants ;
- si la donnée est comprise entre $-39\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ -38) et $+39\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ +102), l'afficheur visualise l'inscription "LO" fixe ;
- si la donnée est comprise entre $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ +104) et $+170\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ +338), l'afficheur visualise la donnée fixe ;
- si la donnée est égale ou supérieure à $+171\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ +340), l'afficheur visualise l'inscription "HI" clignotante ;
- En cas d'ERREUR du capteur, les tirets ("—") clignotants sont affichés.

Remarque

Si la température est égale ou supérieure à $+171\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($^{\circ}\text{F}$ +340), l'affichage de l'inscription "HI" clignotante, le tableau de bord entre automatiquement dans cette fonction quelle que soit la fonction programmée.

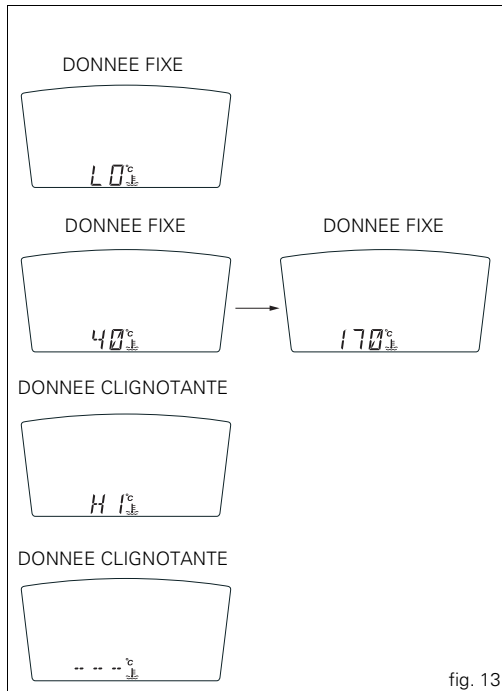


fig. 13

Indicateur d'interventions d'entretien

Affiche les interventions d'entretien (révision).

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

L'afficheur visualise l'indication de l'entretien aux kilométrages suivants :

au bout des 1000 premiers km de compteur kilométrique ;

tous les 12000 km de compteur kilométrique.

L'information est présente sur l'afficheur jusqu'à sa remise à zéro.

Quand le message est affiché, s'adresser à un concessionnaire ou à un centre autorisé.

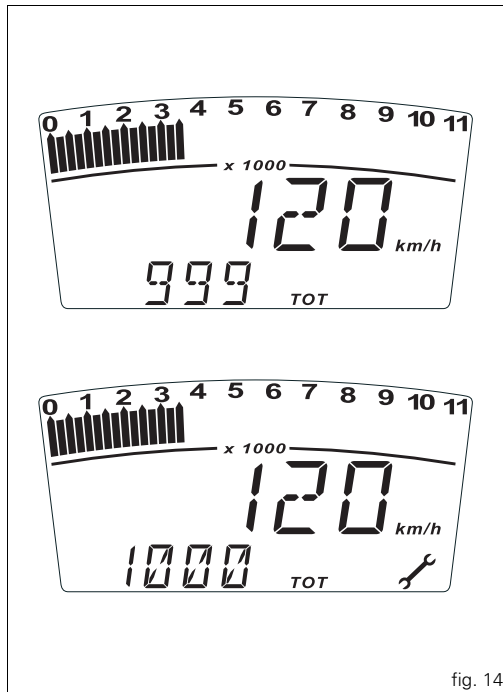


fig. 14

Indicateur de tension batterie (BATT)

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

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu et entrer dans la page "BATT".

L'afficheur du tableau de bord visualise l'information de la tension de batterie comme suit :

- si la donnée est comprise entre 12.1 et 14.9 Volt, elle est affichée fixe ;
- si la donnée est comprise entre 10.0 et 12.0 Volt ou si elle est comprise entre 15.0 et 16.0 Volt, elle est affichée clignotante ;
- si la donnée est égale ou inférieure à 9.9 Volt, l'inscription "LO" clignotante est affichée et le témoin "Diagnostic moteur - EOBD" (8, fig. 4) s'allume ;
- si la donnée est égale ou supérieure à 16.1 Volt, l'inscription "HI" clignotante est affichée et le témoin "Diagnostic moteur - EOBD" (8, fig. 4) s'allume ;

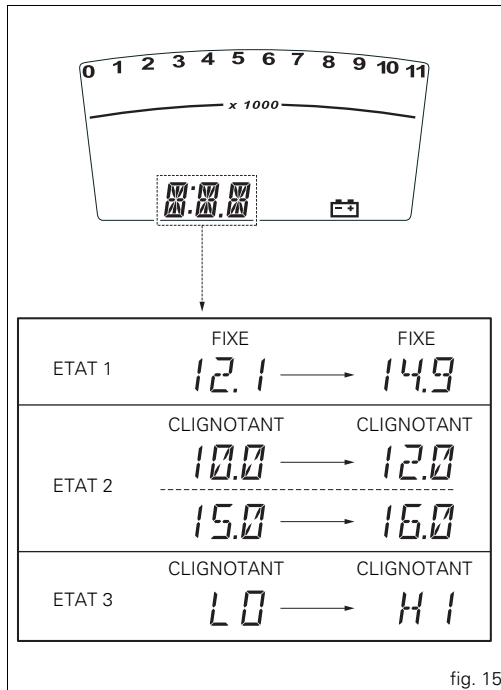


fig. 15

Affichage du ralenti des tours moteurs (TRS/MN)

Cette fonction affiche l'indication digitale du ralenti des tours moteur.

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu et entrer dans la page "TRS/MN".

L'afficheur du tableau de bord visualise, outre l'échelle compte-tours supérieure, le nombre de tours moteur (trs/mn) en mode numérique pour avoir une plus grande précision dans le réglage du "ralenti".

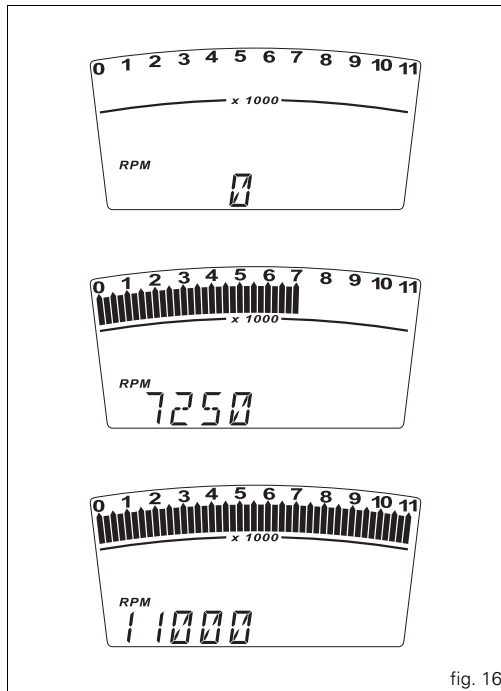


fig. 16

Afficheur du temps sur le tour (LAP)

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

Pour activer la fonction, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction "LAP" sur "On" en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼" pendant 3 secondes. Une fois la fonction LAP activée, sortir du menu (en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position A "▲" pendant 3 secondes) ou si la vitesse est différente de 0 on sort automatiquement.

Le START et le STOP du chronomètre doivent être activés au moyen du bouton appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le commutateur gauche.

Toutes les fois que l'on appuie sur le bouton appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le commutateur gauche et la fonction LAP est active, l'afficheur visualise pendant 10 secondes le temps sur le tour, pour retourner ensuite à l'affichage "normal".

Le nombre maximum de tours mémorisables est 30.

Si la mémoire est pleine, chaque fois que l'on appuie sur le bouton appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le commutateur gauche, l'afficheur ne mémorise plus aucun temps sur le tour et visualise pendant 3 secondes l'inscription "FULL" clignotante jusqu'à ce que les temps soient remis à zéro.

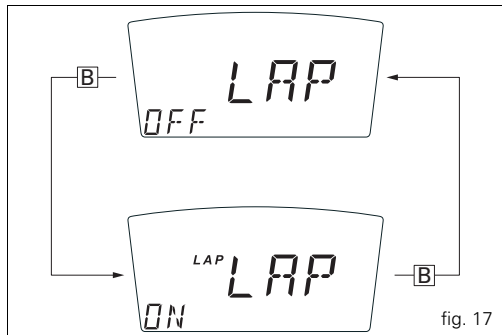


fig. 17

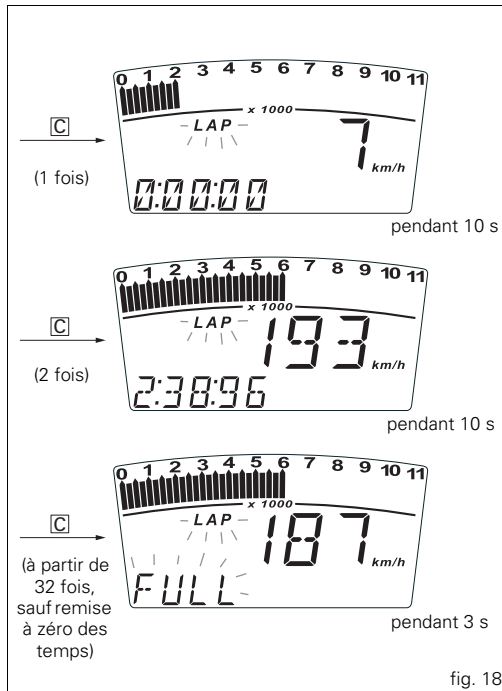
Quand on désactive la fonction LAP à travers le menu, le "tour" en cours n'est pas mémorisé.

Au cas où la fonction LAP serait active et le véhicule s'arrêterait (Key-Off) à l'improviste, la fonction LAP est automatiquement désactivée (même si le chronomètre était actif, le "tour" en cours n'est pas mémorisé).

Au cas où le temps ne serait jamais "stoppé", dès qu'on atteint 99 minutes, 59 secondes, 99 centièmes, le chronomètre recommence à partir de 0 (zéro) et le comptage du temps continue jusqu'à ce que la fonction soit désactivée).

Si, par contre, la fonction LAP est activée et la "mémoire" n'a pas été mise à zéro, mais les tours mémorisés sont inférieurs à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), l'afficheur mémorise les éventuels tours restants jusqu'à la "saturation" de la mémoire" (dans ce cas, on pourra mémoriser 12 autres tours).

Cette fonction prévoit le seul affichage des temps sur le tour ; ces derniers sont toutefois mémorisés dans la fonction Lap Memory.



Afficheur des données mémorisées (LAP Memory)

Affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : nombre et temps sur le tour.

Pour afficher les temps mémorisés, il faut entrer dans le menu à la page "LAP MEM".

Quand on se trouve dans cette page du menu, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼", on entre dans l'affichage du "1er tour" ; l'afficheur visualisera le numéro du tour et le temps sur le tour.

Par une pression du bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼", on exécute le défilement des 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1er tour.

Si, en cours d'affichage des temps mémorisés, on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼" pendant 3 secondes, l'afficheur met à zéro instantanément tous les temps mémorisés ; dans ce cas, si la fonction LAP était active, elle est automatiquement désactivée.

Pour sortir de l'affichage des temps mémorisés, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 8) dans la position A "▲".

Si aucune donnée n'est présente dans la mémoire, les 30 temps sont affichés avec le chronomètre qui indique "00.00.00".

Si, durant le tour, le moteur a atteint le limiteur, en cours d'affichage des temps mémorisés, le témoin correspondant (10, fig. 4) s'allume.

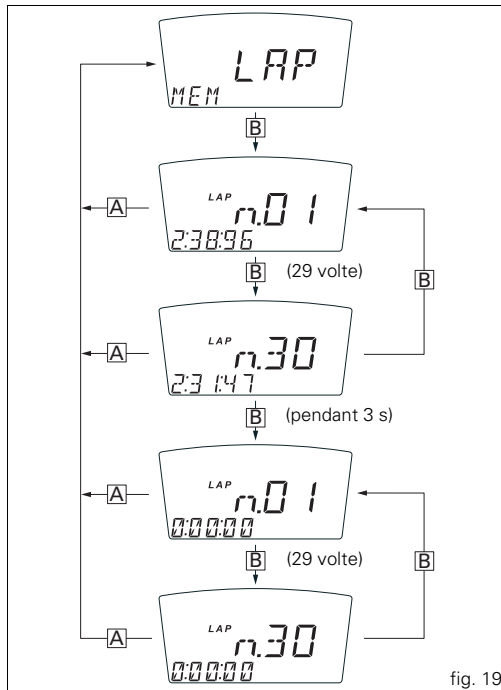


fig. 19

Système d'acquisition USB

Cette fonction permet l'activation du système d'acquisition USB : le système d'acquisition doit être relié au câblage véhicule.

Pour activer le système d'acquisition, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction "LAP" sur "ON" en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼".

Le START et le STOP pour le séparateur tours de l'acquisition sont activés au moyen du bouton appel de phares FLASH (12, fig. 5) sur le commutateur gauche.

Au cas où la fonction LAP serait active et donc l'acquisition (USB) serait en cours et le véhicule s'arrêterait (Key-Off) à l'improviste, la fonction est automatiquement désactivée.

Fonction de réglage horloge

Pour régler l'horloge, il faut entrer dans le menu à la page "TIME Set".

Quand on se trouve dans cette page, si on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼" pendant 3 secondes, on entre dans la fonction réglage.

Quand on entre dans cette fonction, l'inscription "AM" clignote ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼", on passe au clignotement de l'inscription "PM" ; en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼", on retourne au pas précédent (si l'heure est 00:00, quand on passe de AM à PM l'heure 12:00 sera affichée) ;

si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position A "▲", on passe au réglage des heures qui commencent à clignoter. A chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'1 heure ; en appuyant de manière prolongée sur le bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'1 heure toutes les secondes (durant la pression prolongée du bouton, les heures ne clignotent pas).

si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position A "▲", on passe au réglage des minutes qui commencent à clignoter. A chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'1 minute ; en appuyant de manière prolongée sur le bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'1 minute toutes les secondes. Si l'on appuie sur le bouton dans la position B "▼" pendant plus de 5 secondes, les pas augmentent à pas de 1 toutes les 100ms (durant la pression prolongée dans la position B "▼", les secondes ne clignotent pas).

si on appuie sur le bouton dans la position A "▲", on sort du mode de réglage en affichant la nouvelle heure programmée.

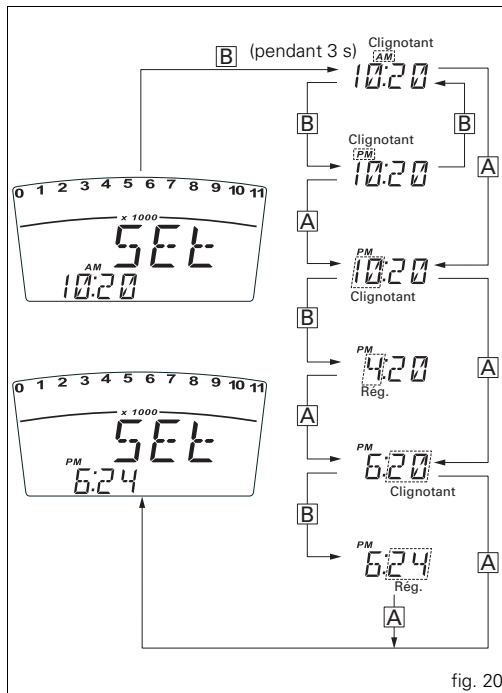


fig. 20

Diagnostic du tableau de bord

Important

Le tableau de bord exécute le diagnostic du système de façon correcte au bout de 60 secondes après le dernier Key-Off.








Les comportements anomaux du véhicule sont affichés. En présence de plusieurs erreurs, elles sont affichées par roulement toutes les 3 secondes.













Le tableau des erreurs susceptibles d'être affichées est reporté ci-dessous.

























Attention

Quand une erreur est affichée, toujours s'adresser à un Atelier Agréé Ducati.

Témoin	Message d'erreur		Erreur
	COIL (BOBINE)	10.1	Erreur bobine cylindre horizontal
	COIL (BOBINE)	10.2	Erreur bobine cylindre horizontal
	COIL (BOBINE)	11.1	Erreur bobine cylindre vertical
	COIL (BOBINE)	11.2	Erreur bobine cylindre vertical
	INJE	12.1	Erreur injecteur cylindre horizontal
	INJE	12.2	Erreur injecteur cylindre horizontal
	INJE	13.1	Erreur injecteur cylindre vertical

Témoin	Message d'erreur	Erreur	
	INJE	13.2	Erreur injecteur cylindre vertical
	PUMP (POMPE)	16.0	Erreur relais pompe à carburant
	STRT	19.1	Erreur solénoïde de démarrage
	STRT	19.2	Erreur solénoïde de démarrage
	STEP. (MOTEUR PAS A PAS)	21.1	Erreur moteur pas à pas
	STEP. (MOTEUR PAS A PAS)	21.2	Erreur moteur pas à pas
	STEP. (MOTEUR PAS A PAS)	21.3	Erreur moteur pas à pas
	LAMB.	22.1	Erreur réchauffeur Lambda
	LAMB.	22.2	Erreur réchauffeur Lambda
	EXVL	23.1	Erreur dispositif soupape sur l'échappement
	EXVL	23.2	Erreur dispositif soupape sur l'échappement
	EXVL	23.3	Erreur dispositif soupape sur l'échappement

Témoin	Message d'erreur	Erreur	
	EXVL	23.4	Erreur dispositif soupape sur l'échappement
	EXVL	23.5	Erreur dispositif soupape sur l'échappement
	TPS	1.1	Erreur potentiomètre à papillon
	TPS	1.2	Erreur potentiomètre à papillon
	PRES	2.1	Erreur capteur de pression
	PRES	2.2	Erreur capteur de pression
	T.OIL (T.HUILE)	3.1	Erreur capteur de température huile moteur
	T.OIL (T.HUILE)	3.2	Erreur capteur de température huile moteur
	AIR	4.1	Erreur capteur de température air
	AIR	4.2	Erreur capteur de température air
	BATT	5.1	Erreur tension de batterie
	BATT	5.2	Erreur tension de batterie

Témoin	Message d'erreur	Erreur	
	LAMB	6.1	Erreur sonde Lambda
	TILT	6.2	Erreur sonde Lambda 2
	ECU	30.0	Erreur générale centrale commande moteur
	PK.UP	34.0	Erreur capteur pick up
	SPEE. (TRANSMETTEUR DE VITESSE)	36.0	Erreur transmetteur de vitesse
	IMMO	37.0	Erreur système antidémarrage électronique (immobilizer)
	IMMO	37.1	Erreur système antidémarrage électronique (immobilizer)
	IMMO	37.4	Erreur système antidémarrage électronique (immobilizer)
	IMMO	37.5	Erreur système antidémarrage électronique (immobilizer)
	CAN	38.0	Erreur ligne de communication CAN

Fonction extinction "intelligente" du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du phare avant. Le dispositif se met en marche dans 3 cas, à savoir :

- dans le premier cas, si l'on commute la clé de **OFF** à **ON** et si l'on n'effectue aucun démarrage moteur, au bout de 60 secondes le phare est désactivé et activé de nouveau uniquement au moment du démarrage moteur suivant.
- dans le deuxième cas, après l'utilisation normale du motorcycle, les phares allumés, si l'on arrête le moteur au moyen du bouton **RUN-STOP** placé sur le commutateur droit.

Dans ce cas, au bout de 60 secondes après l'arrêt du moteur, le phare sera désactivé et activé de nouveau lors du redémarrage du moteur.

- Dans le troisième cas, durant la phase de démarrage véhicule.

Le système antidémarrage électronique

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

En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique dont la fonction est celle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'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. 21)

Le motorcycle est livré avec :

- n° 2 clés B (NOIRES)

Elles contiennent le "code du système antidémarrage électronique".

Remarque

Le concessionnaire Ducati pourrait demander à son client de présenter la Code Card (Carte Code) pour effectuer certaines opérations.

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

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

Remarque

Une plaquette (1) portant le numéro d'identification des clés est livrée avec les deux clés.

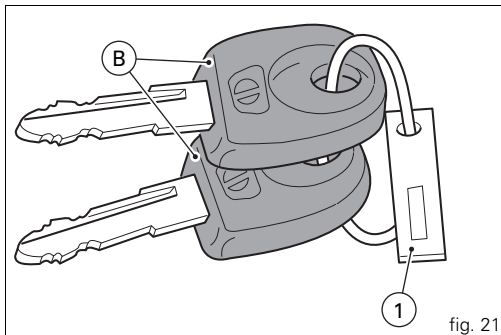


fig. 21



Attention

Répartir les clés et ranger la plaquette (1) dans un lieu sûr.

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

Code card

Une CODE CARD (fig. 22) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 23) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le **key-ON**.

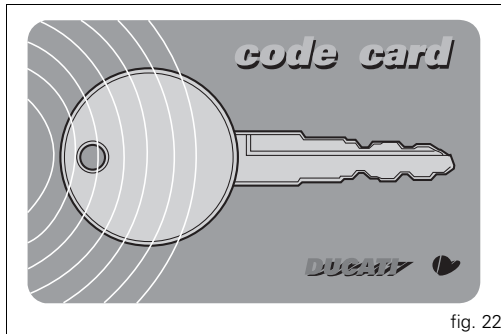


fig. 22

F



Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique indiqué sur la CODE CARD, dans l'éventualité de devoir effectuer le déblocage du moteur moyennant la procédure décrite ci-dessous qui offre la possibilité à l'utilisateur, en cas de problèmes du système antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre "Diagnostic moteur - EOBD (8, fig. 4).

L'opération peut se réaliser uniquement si l'on connaît le code électronique (electronic code) indiqué sur la Code Card.



Attention

La Code Card est demandée par le concessionnaire pour effectuer la reprogrammation d'une clé ou le remplacement de la clé.

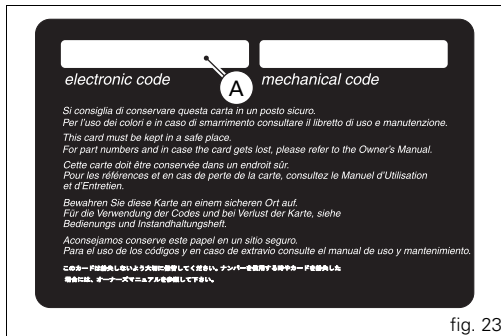


fig. 23

Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique

En cas d'un "BLOCAGE système antidémarrage électronique", en introduisant le code électronique de 5 chiffres indiqué sur la Code Card, il est possible d'effectuer la procédure de "Déblocage système antidémarrage électronique" depuis le tableau de bord en entrant dans la fonction correspondante, comme décrit ci-après : Entrer dans le menu à la page "code".



Remarque

Ce menu est actif uniquement en présence d'au moins une erreur système antidémarrage électronique.

Quand on se trouve dans cette page du menu, on a toujours l'affichage de "00000" comme code initial ; à ce stade, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 8) dans la position B "▼" pendant 3 secondes, on entre dans la procédure d'introduction du code électronique indiqué sur la CODE CARD.

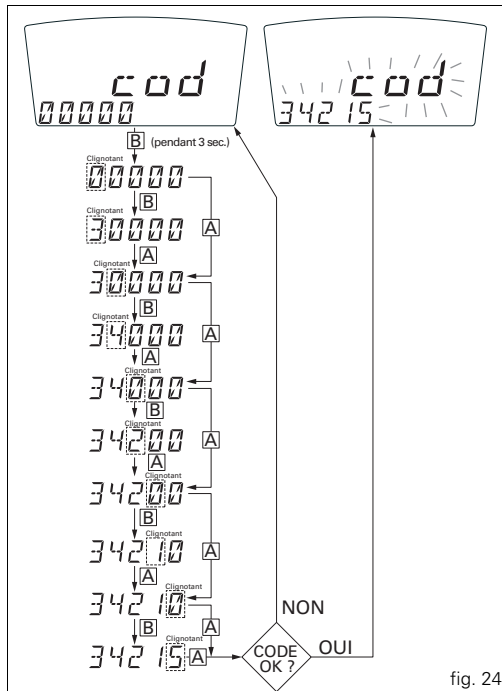


fig. 24

F

Introduction du code :

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

Bouton (1, fig. 8) :

à chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton dans la position A "▲", on passe à la configuration du deuxième chiffre qui clignotera. à chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton dans la position A "▲", on passe à la configuration du troisième chiffre qui clignotera. à chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton dans la position A "▲", on passe à la configuration du quatrième chiffre qui clignotera. à chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;

si l'on appuie sur le bouton dans la position A "▲", on passe à la configuration du cinquième chiffre qui clignotera. à chaque pression du bouton dans la position B "▼", le comptage avance de manière rotative à pas d'un chiffre toutes les secondes ;

en appuyant sur le bouton dans la position A "▲", on confirme le code.

A ce stade, si le code a été introduit correctement, l'inscription "code" et le code introduit clignoteront simultanément pendant 4 secondes ; le témoin "Diagnostic moteur - EOBD" (8, fig. 4) s'éteint ; par la suite le tableau de bord sort automatiquement du menu permettant ainsi le démarrage "temporaire" du véhicule.

Si l'erreur persiste, au prochain Key-On, le tableau de bord sera de nouveau en erreur et blocage moteur.

Si le code a été mal introduit, le tableau de bord retournera automatiquement au menu "code" en affichant le code "00000".

Fonctionnement

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

- 1) si le code est saisi et reconnu, le système de protection désactive le blocage moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 28 -), le moteur se met en marche.
- 2) si le témoin diagnostic (8, fig. 4) s'allume et si, en appuyant sur le bouton (1, fig. 8) dans la position "▼", la page portant l'inscription "Error IMMO" est affichée, cela signifie que le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé en position OFF et ensuite de nouveau en position ON ; si le blocage persiste, essayer de nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.



Attention

Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé. En cours de procédure, toujours utiliser la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

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

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

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

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



Remarque

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

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 25)

Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

- A) **ON** : active le fonctionnement des feux et du moteur ;
- B) **OFF** : désactive le fonctionnement des feux et du moteur ;
- C) **LOCK** : la direction est bloquée ;
- D) **P** : feu de position allumé et direction verrouillée.



Remarque

Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

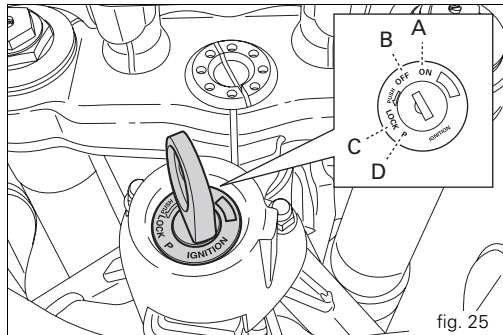




fig. 25

Commutateur gauche (fig. 26)


1) Inverseur route-croisement, commande de sélection feux, à deux positions :


position  = feu de croisement allumé ;

position  = feu de route allumé.


2) Bouton  = clignotant de direction à trois positions :


position centrale = éteint ;

position  = virage à gauche ;

position  = virage à droite.

Pour désactiver l'indicateur, appuyer sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton  = avertisseur sonore.

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

5) Bouton de commande tableau de bord à deux positions :

position "▲" ;

position "▼".



Remarque

Quand on actionne les dispositifs (1), (2) et (4), les témoins correspondants s'allument sur le tableau de bord (voir page 11).

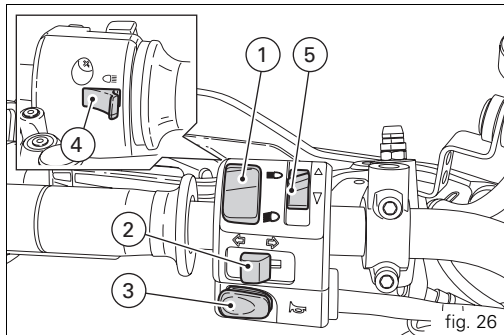


fig. 26

Levier commande d'embrayage (fig. 27)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon. Pour réaliser le réglage, relâcher complètement le levier (1) et agir sur la molette (2), en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée, et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'approcher.

Quand on actionne le levier (1), on interrompt le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motorcycle, tout particulièrement au départ.

F



Attention

Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motorcycle à l'arrêt.



Important

Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de causer des dégâts aux organes de transmission.



Remarque

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

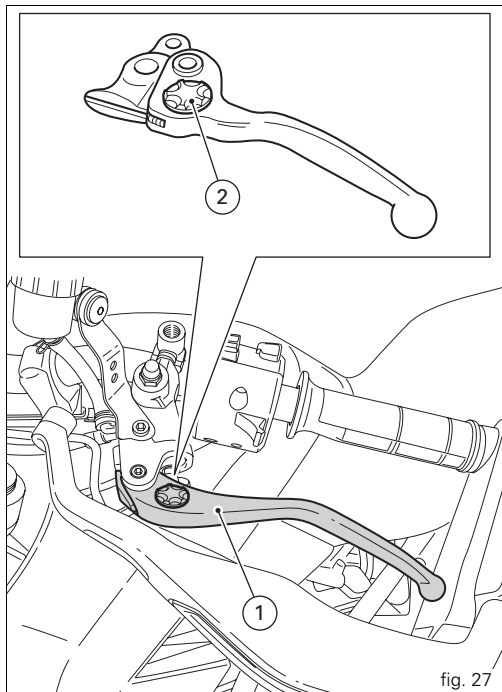





fig. 27


Commutateur droit (fig. 28)

- 1) Contacteur **D'ARRÊT MOTEUR** à deux positions :
- position  (**RUN**) = marche;
 - position  (**OFF**) = arrêt du moteur.



Attention

Ce contacteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramener le contacteur en position  pour procéder à la mise en marche du motorcycle.

- 2) Bouton  = démarrage moteur.

Poignée des gaz (fig. 28)

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

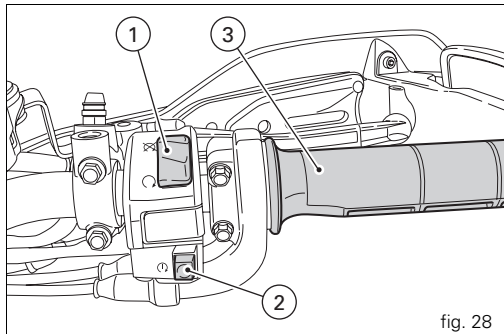


fig. 28

Levier commande de frein avant (fig. 29)

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

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

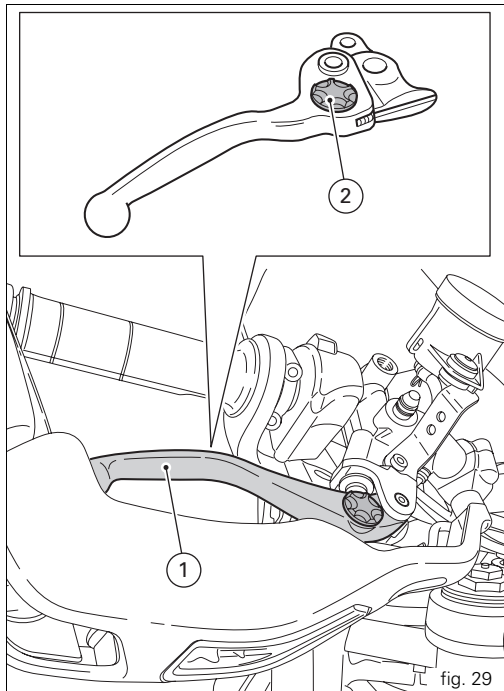
Pour réaliser le réglage, relâcher complètement le levier (1) et agir sur la molette (2), en la tournant dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée, et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'approcher.

F



Attention

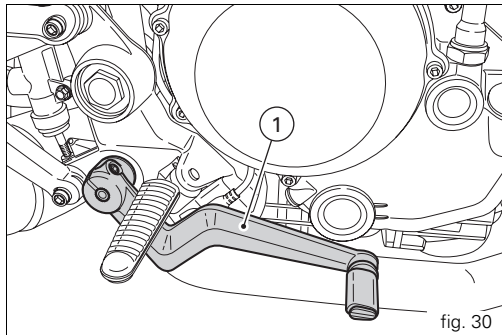
Le réglage du levier de frein avant doit se faire motocycle à l'arrêt.



Pédale commande de frein arrière (fig. 30)

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

Le système de commande est de type hydraulique et il exige le moindre effort.



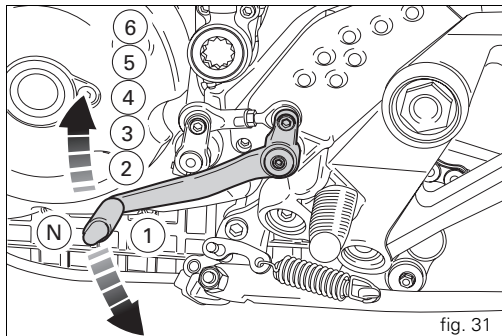
Sélecteur de vitesse (fig. 31)

Le sélecteur de vitesse a une position centrale de repos N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N (8, fig. 4) au tableau de bord.

Le sélecteur peut être déplacé :

en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1^{ère} vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;
en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2^{ème} vitesse et ensuite la 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} vitesse.

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



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

Pour satisfaire à toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière, face au repose-pied correspondant. Pour obtenir ces réglages, suivre les marches ci-dessous :

Sélecteur de vitesse (fig. 32)

Immobiliser la tige (1), en intervenant sur l'embout de clé (2) avec une clé plate, et desserrer le contre-écrou (3).

Dévisser la vis (4), pour pouvoir dégager la tige (1) du levier sélecteur de vitesse.

Tourner la tige (1), en intervenant sur l'embout de clé spécial (2), jusqu'à obtenir la position voulue du sélecteur.

Fixer le levier sélecteur de vitesse à la tige (1) avec la vis (4). Serrer le contre-écrou (3) contre la tige (1).

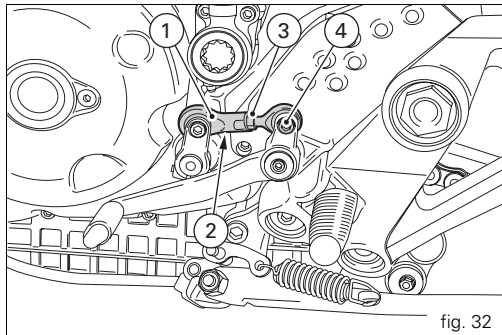


fig. 32

Pédale commande de frein arrière (fig. 33)

Desserrer le contre-écrou (5).

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

Serrer le contre-écrou (5).

En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de cette dernière (env. 1,5÷2 mm), avant que le piston du maître-cylindre réagisse.

Si cela ne se produit pas, il faut régler la tige de commande du maître-cylindre comme suit :

Desserrer le contre-écrou (7) sur la tige de commande du maître-cylindre.

Visser la tringle (8) sur la fourchette (9) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le réduire.

Serrer le contre-écrou (7) et vérifier de nouveau le jeu.

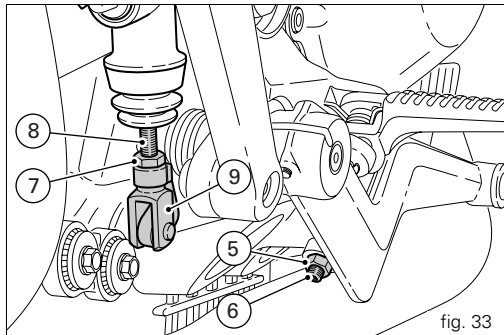


fig. 33

Principaux éléments et dispositifs

Position sur le motorcycle (fig. 34)

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



Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

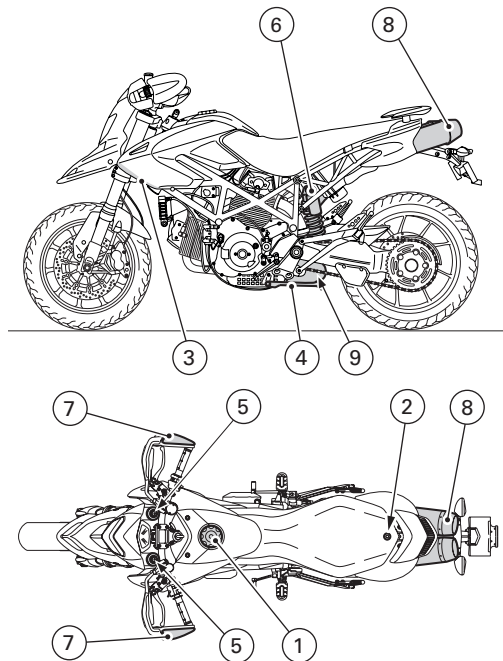


fig. 34

Bouchon réservoir de carburant (fig. 35)

Ouverture

Engager la clé dans la serrure. Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.

Dévisser le bouchon (1, fig. 35).

Fermeture

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



Remarque

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est introduite.



Attention

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

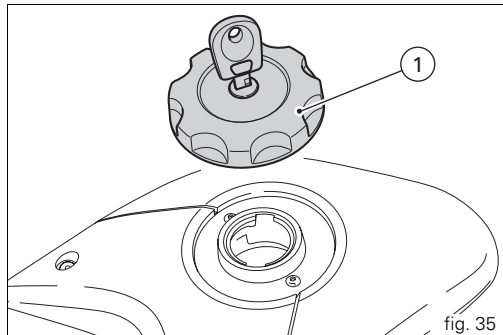


fig. 35

Ouverture selle.

Ouverture

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

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

Fermeture

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

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

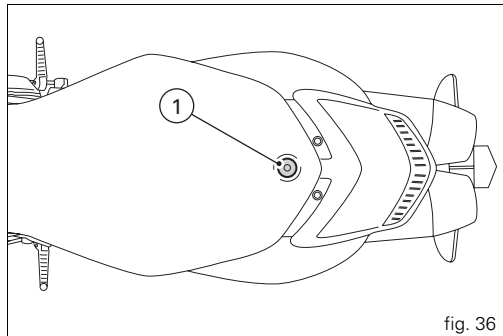


fig. 36

Ouverture bac vide-poches

Pour accéder au bac vide-poches, tourner de 1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre les vis (1) en plastique.

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



Important

Eviter de placer dans ce bac tout élément lourd ou toute partie métallique susceptible de se déplacer pendant la marche en provoquant ainsi l'instabilité de conduite du véhicule.

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

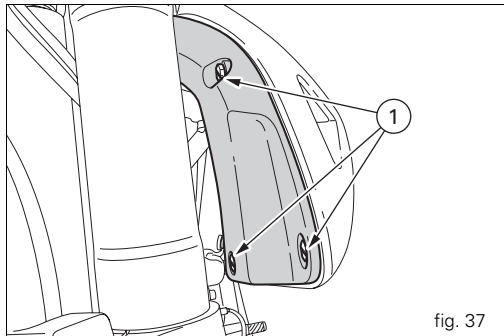


fig. 37

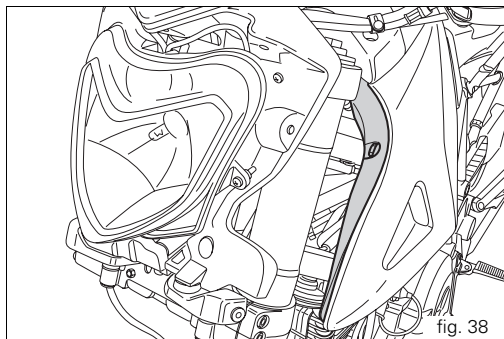


fig. 38

Béquille latérale (fig. 39)

Important

Avant d'utiliser la béquille latérale, s'assurer que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées. Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.

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

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

Attention

Ne pas rester assis sur un motocycle garé et en appui sur sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), incliner le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos du pied dans un même temps.

Remarque

Il est conseillé de vérifier périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue consistant en deux ressorts de traction, l'un à l'intérieur de l'autre, et du capteur de sécurité (2) qui informe la centrale commande moteur sur la position de la béquille. A protection de ce système on a installé un fusible de 3A situé à côté de la batterie (voir page 103).

Remarque

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

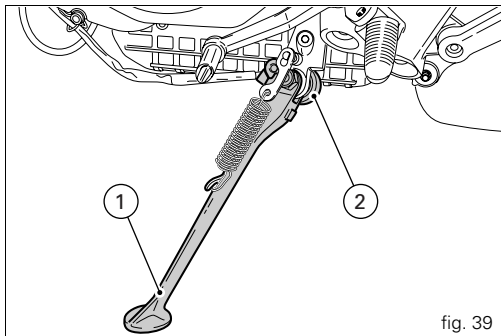


fig. 39

Éléments de réglage fourche avant

La fourche du motorcycle est réglable en phase d'extension (détente) et de compression des tubes, ainsi que dans la précontrainte du ressort.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

- 1) pour modifier le frein hydraulique en extension (fig. 40) ;
- 2) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 40) ;
- 3) pour modifier le frein hydraulique en compression (fig. 41).

Positionner le motorcycle de manière stable sur sa béquille latérale.

A l'aide d'un tournevis plat, tourner l'élément de réglage (1), chapeautant chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.

A l'aide d'un tournevis plat, tourner l'élément de réglage (3, fig. 41), dans la partie arrière des pattes d'ancrage roue, pour modifier le frein hydraulique en compression.

Lorsqu'on tourne l'élément de réglage (1 et 3) il faut entendre des déclics : chacun d'entre eux correspond à un réglage d'amortissement.

En serrant à fond la vis jusqu'en butée on obtient la position "0", qui correspond à l'amortissement maximum.

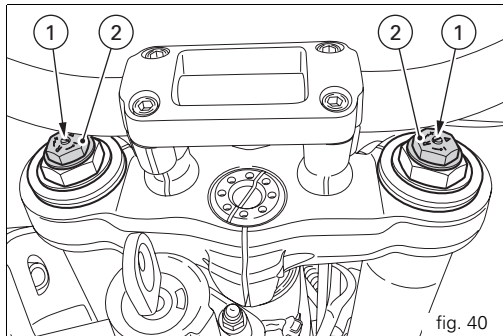


fig. 40

A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1" et "2", etc.

Les réglages STANDARD sont les suivants :

1100S

- compression : 6 déclics à partir de la position totalement fermée ;
- extension : 11 déclics à partir de la position totalement fermée ;
- Précontrainte ressort : 12 mm (7 tours à partir de la position totalement ouverte).

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2, fig. 40) à l'aide d'une clé six-pans de 22 mm.

1100

- compression : 1,5 tours \pm 1/4 de tour ;
- extension : 1,5 tours \pm 1/4 de tour ;
- Précontrainte ressort : 10 mm (3 tours à partir de la position totalement ouverte).

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2, fig. 40) à l'aide d'une clé six-pans de 22 mm.

Important

Régler les éléments de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

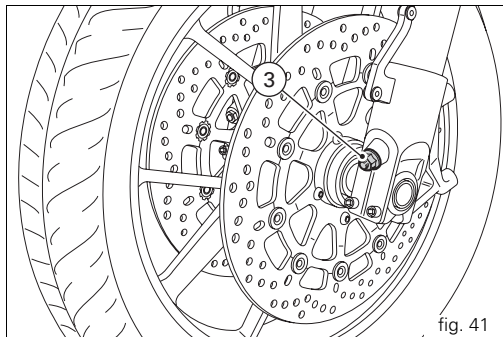


fig. 41

Éléments de réglage amortisseur arrière

(fig. 42 et fig. 43)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'ajuster l'assiette du motocycle aux conditions de charge. L'élément de réglage (1), placé au côté droit au niveau de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (détente).

L'élément de réglage (2), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression. Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1) et (2), on augmente le frein, inversement on le réduit.

1100S

Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) :

- dévisser l'élément de réglage (1) de 15 déclics.
- dévisser l'élément de réglage (2) de 7 déclics.

Précontrainte du ressort : 19 mm

1100

Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) :

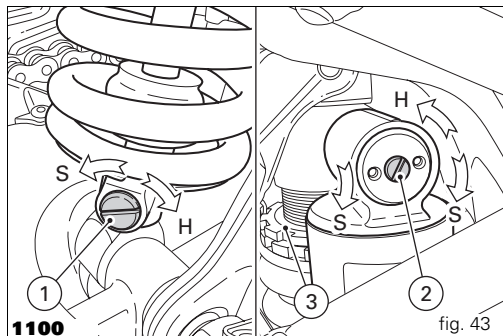
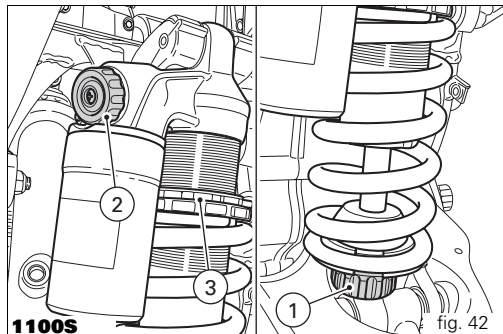
- dévisser l'élément de réglage (1) de 15 déclics \pm 3 déclics.
- dévisser l'élément de réglage (2) de 2 tours \pm 1/4 de tour.

Précontrainte du ressort : 19 mm

Les deux bagues (3) à la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe. Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrer la bague supérieure de serrage. **Visser ou dévisser** la bague inférieure pour **augmenter** ou **réduire** la précontrainte.

⚠ Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel inexpert.



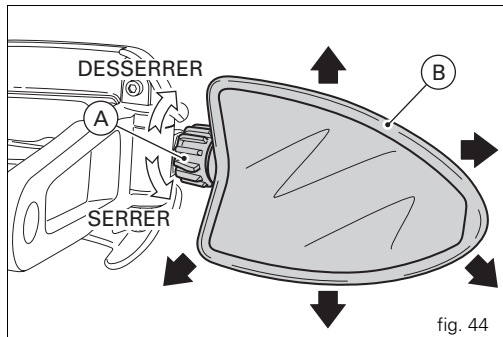
Réglage rétroviseurs

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



Attention

Ne jamais effectuer ce réglage en intervenant sur le
rétroviseur entier, sous peine de le casser.



Variation de l'assiette du motorcycle (1100S)

L'assiette du motorcycle découle de la synthèse des essais effectués par les techniciens Ducati sous différentes conditions d'utilisation.

La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si elle est réalisée sans l'expérience requise.

Par conséquent, on préconise de relever une cote (H, fig. 45) de référence avant de modifier l'assiette standard.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette du motorcycle en fonction de ses exigences de conduite, en changeant la position de travail de l'amortisseur (fig. 46).

Augmenter ou réduire l'entraxe du tirant (2) en desserrant les écrous (3) des joints sphériques (1) et en intervenant sur l'embout de clé (A).

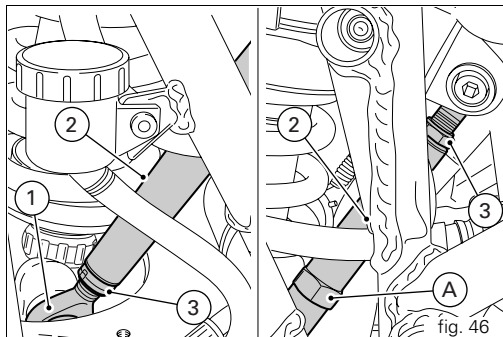
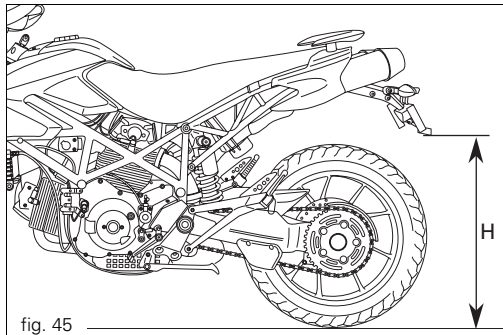
Le réglage terminé, serrer les écrous (3) à 25 Nm.

Remarque

Prendre garde à l'écrou (3) inférieur ayant un filetage à gauche.

Attention

La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des joints (1), ne doit pas dépasser 255,5 mm.



La valeur maxi. de sortie du UNIBALL de la tête (A) articulée est de 5 filets, équivalent à 7,5 mm (B).

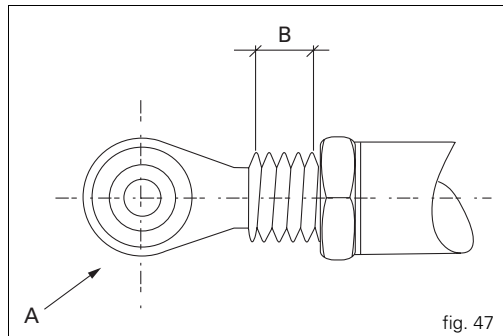


fig. 47

F

Mode d'emploi

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum (fig. 48)

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

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

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de 5.500÷6000 trs/mn.

Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.

A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le

moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.

Pour les 100 premiers km, utiliser les freins avec précaution et éviter les coups de frein brusques et les freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.

Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable 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.

Il est conseillé également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser s'il y a lieu.

De 1000 à 2500 km

On peut prétendre alors de meilleures performances du moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7000 trs/mn.

Important

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

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

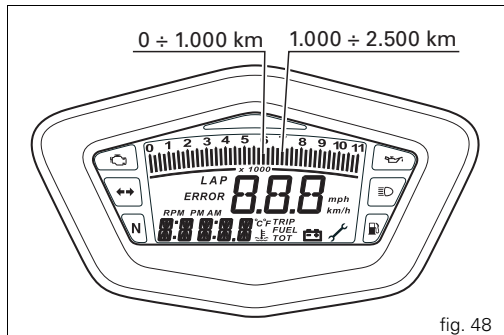


fig. 48

Contrôles avant la mise en route



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut causer des dégâts au véhicule ou porter atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

Avant de se mettre en route, contrôler les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir

Contrôler le niveau du carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 66).

Niveau d'huile moteur

Contrôler le niveau dans le carter à travers le hublot de regard. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 86).

Liquide freins et embrayage

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

Condition des pneus

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

Fonctionnalité des commandes

Actionner les leviers et pédales de commande des freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Feux/éclairage et avertisseurs

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

Verrouillages à clé

Contrôler le serrage du bouchon du réservoir (page 49) et de la selle du passager (page 50).

Béquille

Vérifier le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 52).



Attention


En cas d'anomalies, renoncer à la sortie et contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé DUCATI.

Démarrage du moteur



Attention

Avant de mettre le moteur en marche, il est recommandé de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite (voir page 10).

- 1) Déplacer le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 49). Vérifier que le témoin vert **N** (8, fig. 4) et le rouge  (7, fig. 4), au tableau de bord, sont allumés.



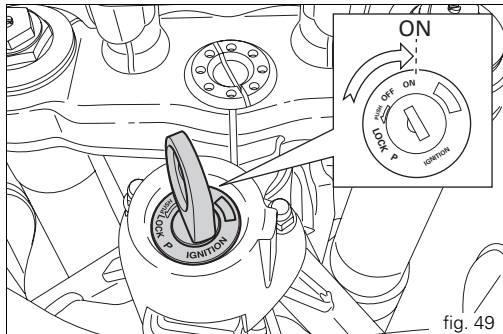
Important


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



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur béquille latérale dépliée et sélecteur au point mort, ou si une vitesse est enclenchée, en maintenant le levier d'embrayage tiré (dans ce cas la béquille latérale doit être à l'horizontale).



- 2) S'assurer que le contacteur d'arrêt (1, fig. 50) soit en position  (RUN) ; appuyer ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).

Le motorcycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé 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'entraînement du démarreur électrique.

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

Laisser démarrer le motorcycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.

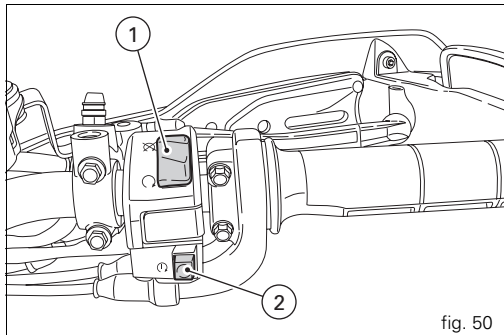


fig. 50

Remarque

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

Important

Ne pas faire fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendre que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

Démarrage et mise en route du motorcycle

- 1) Débrayer en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout du pied, baisser avec décision le sélecteur de vitesse de manière à enclencher la première vitesse.
- 3) Accélérer en intervenant sur la poignée des gaz et en relâchant le levier d'embrayage dans un même temps et de manière progressive : le véhicule commencera à se déplacer.
- 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et accélérer.
- 5) Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever le sélecteur de vitesse et relâcher le levier d'embrayage.

La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâcher la poignée des gaz, débrayer et accélérer un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages qui doivent s'engager, rétrograder et relâcher le levier d'embrayage.

Utiliser les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence à réduire la vitesse en abordant une pente, rétrograder immédiatement et être toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motorcycle que sur son moteur.

Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, éviter de tenir le

levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduire progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utiliser seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motorcycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.



Attention

L'utilisation indépendante d'une des deux commandes réduit l'efficacité du freinage du motorcycle.

Ne pas utiliser le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; on peut provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motorcycle.

En cas de pluie ou lorsqu'on roule sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage du motorcycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motorcycle. Lorsqu'on aborde de longues et fortes descentes, bénéficier du frein moteur en rétrogradant ; utiliser les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la garniture et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la valeur indiquée réduisent l'efficacité du freinage et compromettent la précision de conduite et la tenue de route en virage.

Mise à l'arrêt du motocycle

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à la première vitesse et par la suite mettre au point mort. Freiner et arrêter le motocycle. Couper le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 40).

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utiliser la béquille latérale pour le garer (voir page 52).

Tourner le guidon tout à gauche et déplacer la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.

Si l'on gare la moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veiller à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur près du motocycle.

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



Important

Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.



Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veiller à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).



Attention

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

Ravitaillement en carburant (fig. 51)

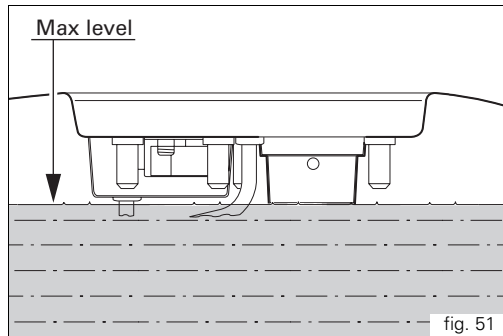
Durant le ravitaillement en carburant, ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous du trou de remplissage dans le puisard du bouchon.



Attention

Utiliser du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau des "Ravitaillements" page 95).

Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.



Accessoires en dotation (fig. 52)

Le dégagement sur le demi-carénage gauche, accessible après ouverture du volet intérieur (voir page 51), abrite :

- une trousse à outils composée de :
- clé à tube six-pans pour bougies ;
 - axe de clé à bougies ;
 - double tournevis ;
 - clé Allen de 3 mm ;
 - clé Allen de 4 mm ;
 - clé Allen de 5 mm ;
 - clé ouverte 8/10.

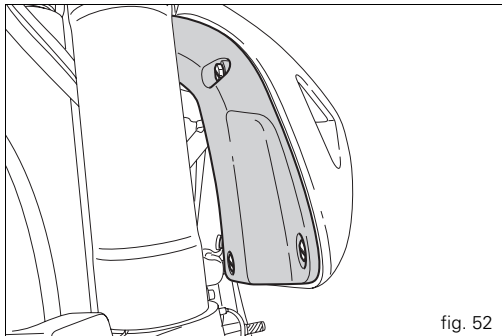


fig. 52

Principales opérations d'utilisation et d'entretien

F

Dépose de l'habillement

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation, il faut déposer quelques éléments de l'habillement du motorcycle.



Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite du montage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le débridage intempestif pendant qu'on roule, d'où la perte de contrôle du motorcycle.



Important

Pour ne pas endommager les éléments peints et le pare-brise en Plexiglas de la bulle, lors du remontage toujours positionner les rondelles en nylon avant les vis de serrage.

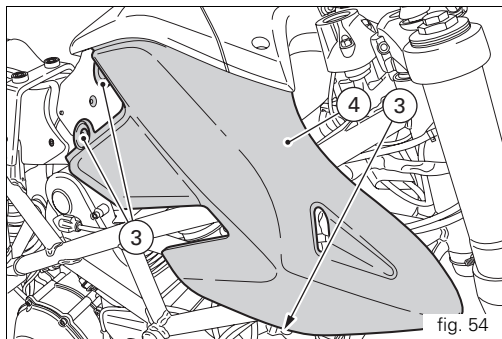
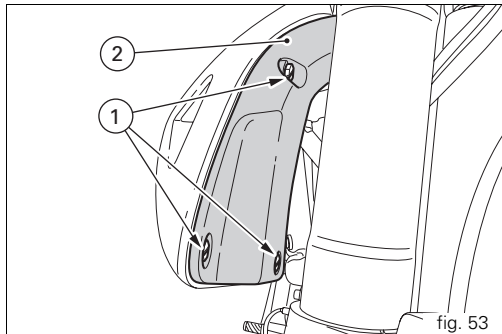
Cache latéral droit

Lever la selle (page 50)

Dévisser les trois vis (1) fixant la cloison (2).

Déposer la cloison (2).

Dévisser les trois vis (3) et déposer le cache latéral (4).



Contrôle niveau liquide d'embrayage et de freins

Le niveau ne doit pas descendre en dessous du repère **MIN** indiqué sur les réservoirs correspondants (fig. 55 et fig. 56). Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à l'appoint ou à la vidange, suivant la cadence prescrite dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Important

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

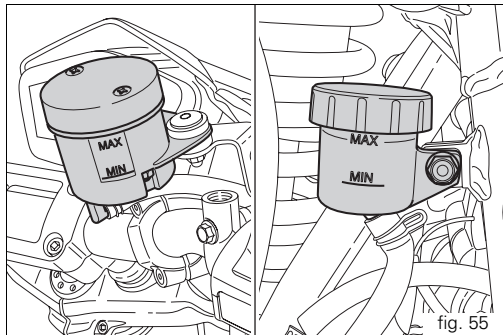
Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé pour une vérification du circuit et la purge du système.

Attention

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

Contrôler la parfaite étanchéité des joints.



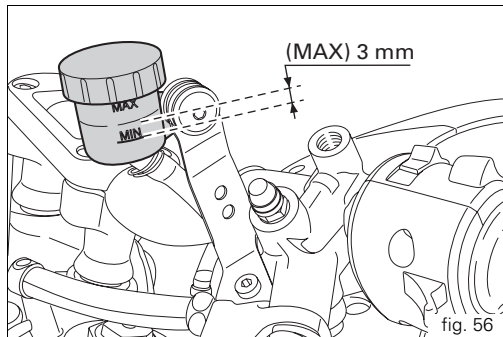
Système d'embrayage (fig. 56)

Un jeu au levier de commande trop important et un véhicule qui saute ou s'arrête lors de l'enclenchement de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. Contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé pour une vérification et la purge du système.



Attention

Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).



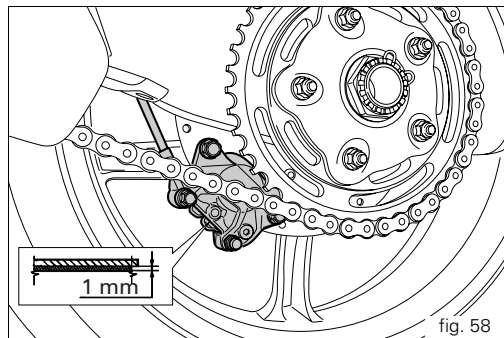
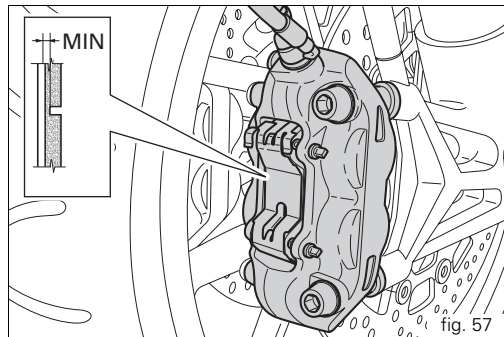
Vérification de l'usure des plaquettes de freins (fig. 57)

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins avant, sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un témoin d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Les plaquettes du frein arrière doivent être remplacées quand il ne reste qu'environ 1 mm de garniture (fig. 58), visible par le regard obtenu entre les demi-étriers.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de freins, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.



Lubrification des articulations

Il faut contrôler périodiquement les conditions de la gaine à l'extérieur des câbles des gaz. Elle ne doit pas présenter ni pincements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifier le coulisement libre des câbles intérieurs en utilisant la commande : si l'on constate des frottements ou des points durs, les faire remplacer par un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Pour éviter ce genre d'inconvénients, il est conseillé d'ouvrir la commande en dévissant les deux vis de fixation (1, fig. 59), puis de graisser l'extrémité des câbles et le rouet avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.



Attention

Refermer la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet.

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 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toutes traces de crasse (1, fig. 60).

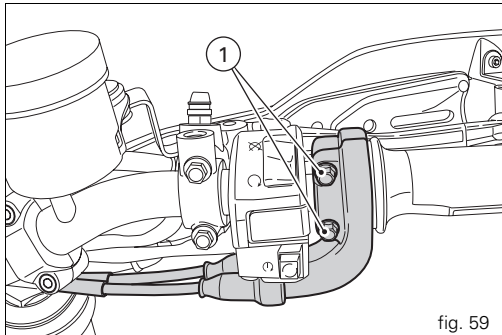


fig. 59

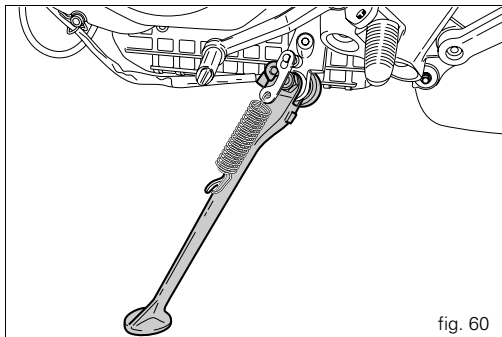


fig. 60

Réglage de la course à vide de la commande des gaz

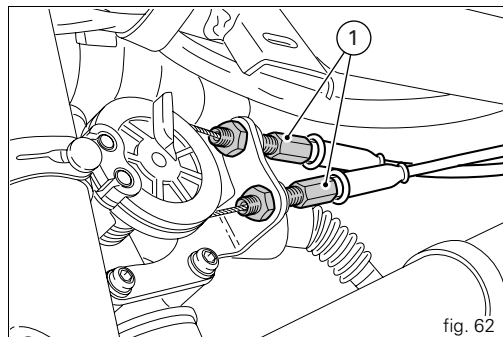
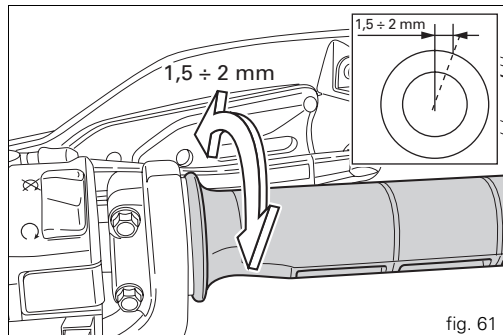
La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide, mesurée sur le bord de la poignée, de $1,5 \div 2,0$ mm (fig. 61).

Si cela n'est pas le cas, il faut régler la course de la commande en intervenant sur les éléments de réglage (1) prévus à cet effet du corps à papillons (fig. 62).



Important

Pour régler la course à vide de la commande des gaz, contacter un concessionnaire ou un Atelier Agréé.



Charge de la batterie (fig. 63)

Pour recharger la batterie, il est conseillé de la retirer du motorcycle.

Déposer la selle (voir page 50). Débrancher d'abord la borne négative (-) noire et ensuite celle positive (+) rouge.

Dévisser les deux vis (1) de fixation des brides de support batterie et déposer cette dernière de son logement.



Attention

La batterie produit des gaz explosifs : la garder à l'écart des sources de chaleur.

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

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

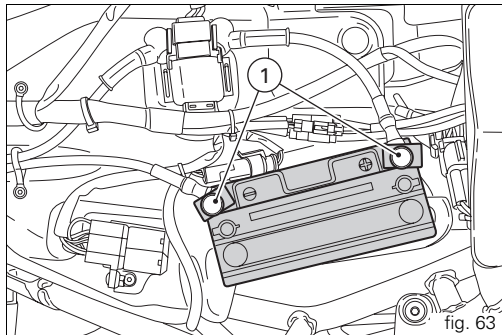


Important

Toujours relier la batterie au chargeur de batterie avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, car les gaz à l'intérieur des éléments de la batterie pourraient prendre feu.

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

Remettre la batterie en place sur son support et bloquer les brides avec les vis (1), puis relier les bornes en graissant les vis de serrage pour en améliorer la conductibilité.



Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

Contrôle tension chaîne de transmission

(fig. 64)

Déplacer le motocycle jusqu'à ce que la chaîne résulte aussi tendue que possible.

Positionner le motocycle sur la béquille latérale.

Positionner le mètre devant le cache-chaîne, appuyer sur la chaîne vers le bas et relâcher.

Mettre en tension jusqu'à ce que la distance entre l'aluminium du bras oscillant et le centre de l'axe chaîne soit égale à : $30 \div 33$ mm.

Important

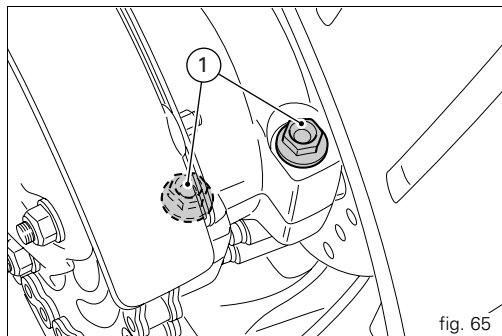
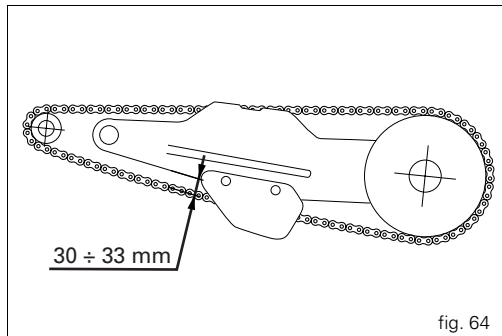
Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Attention

Le bon serrage des vis (1, fig. 65) 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 pourvu de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage.

Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, n'utiliser que des solvants spécifiques et ne pas effectuer un lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple.

Sécher la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et la graisser à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

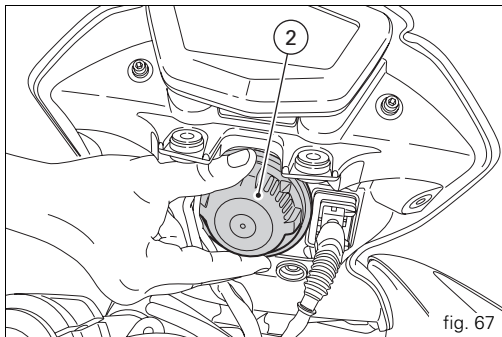
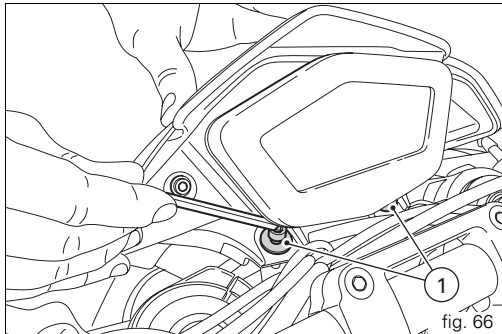
Remplacement ampoules du phare avant

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, s'assurer que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées dans le paragraphe "Circuit Electrique" à la page 102. Toujours vérifier le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.

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

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

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



Décrocher l'agrafe (3).

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



Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

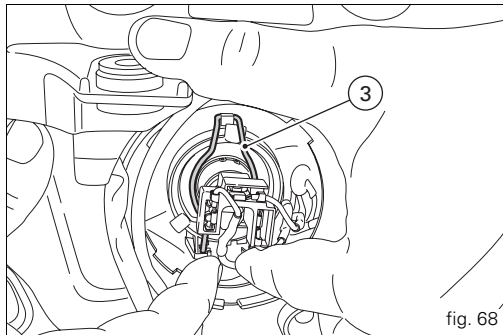


fig. 68

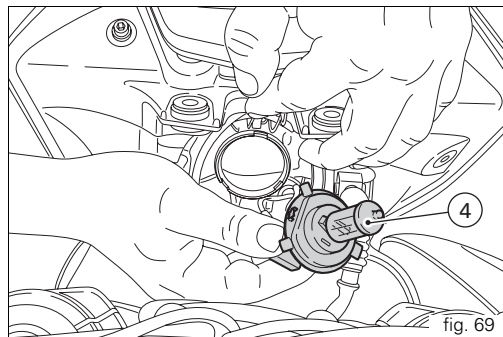


fig. 69

Remplacement ampoules clignotants de direction arrière

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

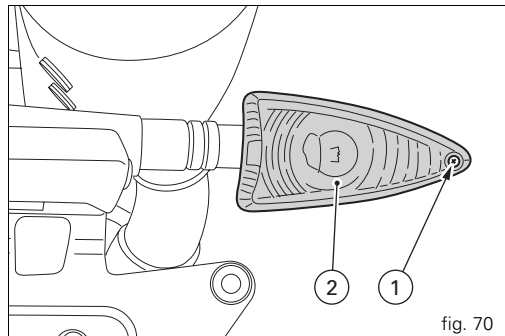
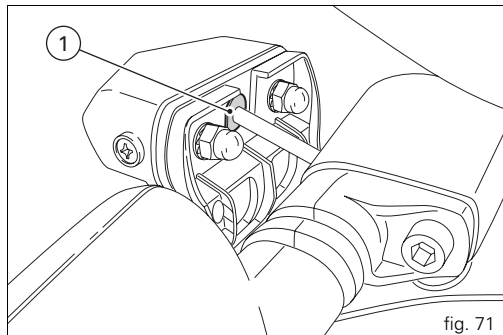


fig. 70

Remplacement ampoules éclairage plaque d'immatriculation

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



F

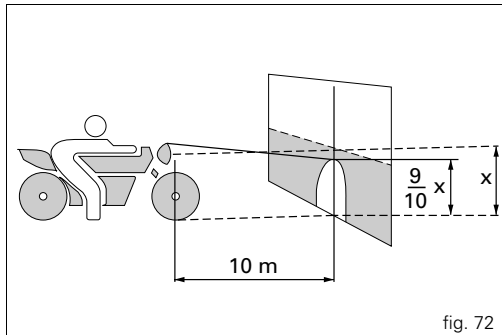
Assiette du phare (fig. 72)

Contrôler que le phare soit bien orienté : pneus gonflés à la bonne pression, une personne assise sur sa selle et moto droite parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal, placée en face d'un mur ou d'un écran à une distance de 10 mètres de celui-ci. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motorcycle.

Effectuer le contrôle en pénombre autant que possible.

Allumer le feu de croisement.

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



F



Remarque

La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.

Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motorcycle est utilisé.

Réglage du phare (fig. 74)

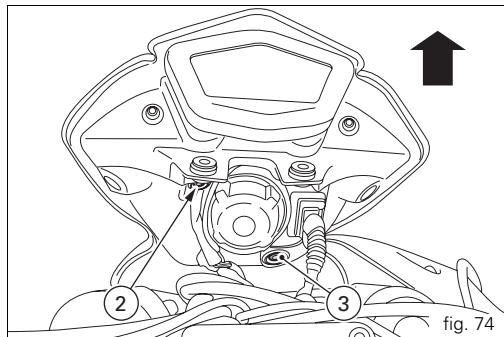
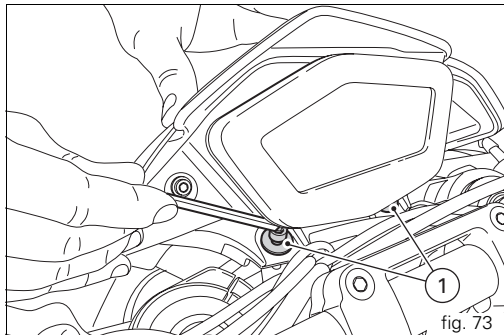
Dévisser les vis (1) au moyen d'une clé Allen et sortir vers la partie avant de la moto le support phare jusqu'à accéder aux vis de réglage phare.

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

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

Important

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



Pneus sans chambre à air

Pression avant :

2,2 bars

Pression arrière :

2,2 bars



Remarque

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

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

F



Important

Mesurer et régler la pression lorsque les pneus sont froids.

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

Réparation ou remplacement pneus (sans chambre à air)

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



Attention

En cas de perforation, remplacer le pneu. Remplacer les pneus en utilisant la marque de première monte.

S'assurer d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsqu'on roule. Ne jamais utiliser des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.



Important

Ne détacher ni déplacer les contrepoids d'équilibrage des roues.



Remarque

S'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie en ce qui concerne la dépose et la repose correctes des roues.

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 75) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'ils sont fort abîmés.

Oter le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

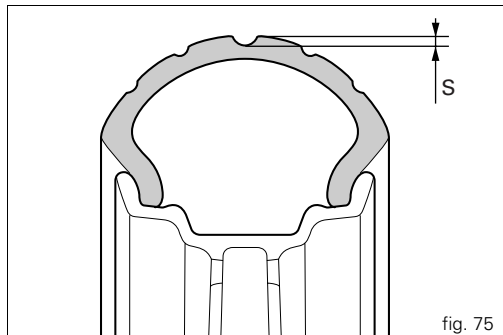


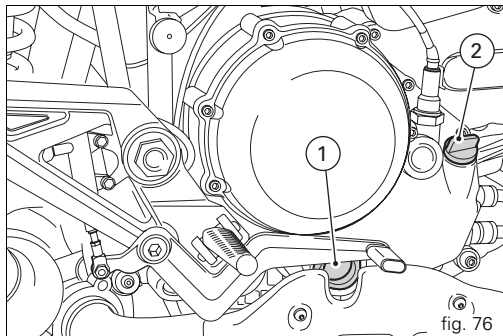
fig. 75

Contrôle niveau huile moteur (fig. 76)

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle embrayage, au côté droit du moteur. Contrôler le niveau, moto parfaitement vertical et moteur froid. Le niveau doit se maintenir entre les repères du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Oter le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Reposer le bouchon.

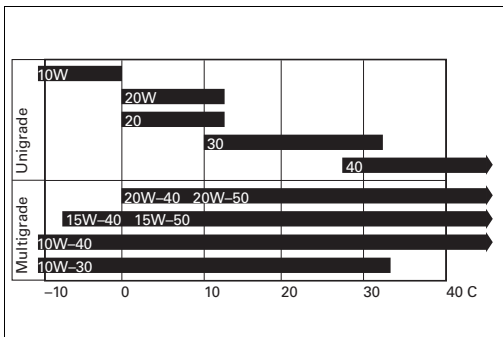
Important

Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie - contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.



Viscosité SAE 15W-50

Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motorcycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 77)

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

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

Pour réaliser cette vérification et, au besoin, le remplacement de la bougie, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé qui analysera la coloration de l'isolation céramique de l'électrode centrale : un coloris uniforme marron clair témoigne le bon fonctionnement du moteur. On vérifiera également l'usure de l'électrode centrale et l'écart entre les électrodes qui doit être de : 0,6-0,7 mm.

Important

Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

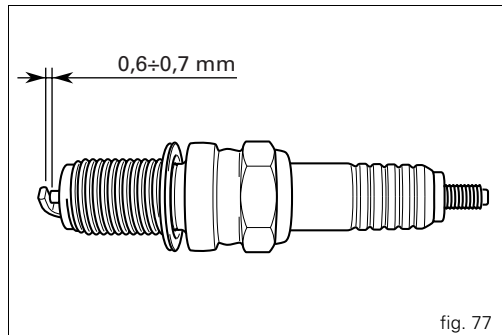


fig. 77

Nettoyage général

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

Important

Ne pas laver le motorcycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes. Ne pas diriger sur le motorcycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints d'étanchéité de la fourche, ouïes d'aération et silencieux d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utiliser un dégraissant à nettoyer ; empêcher pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.). Rincer le motorcycle à l'eau tiède et sécher toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau de chamois.



Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motorcycle. Ne pas graisser ni lubrifier les disques de frein, ce qui occasionnerait la perte du pouvoir de freinage de la machine. Nettoyer les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

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

réaliser un nettoyage général ;

vider le réservoir de carburant ;

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

utiliser la béquille de stand pour soutenir le motorcycle ;

débrancher et déposer la batterie -

Le contrôle et, au besoin, la recharge ou le remplacement de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motorcycle pour une période supérieure à un mois.

Couvrir le motorcycle avec une housse de moto, disponible auprès de Ducati Performance, qui protège la peinture et ne retient pas la buée.

Consignes importantes

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

Réaliser, au besoin, les contrôles périodiques prévus et remplacer tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

Entretien

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire

F	Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique/milles ou temporel *)	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 huile moteur		•	•	•	•	•	•
	Remplacement du filtre à huile moteur		•	•	•	•	•	•
	Nettoyage du filtre admission huile moteur					•		
	Contrôle de la pression huile moteur				•		•	
	Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			•	•	•	•	•
	Contrôle de la tension courroies de distribution (1)			•		•		•
	Remplacement des courroies de distribution				•		•	
	Contrôle et nettoyage des bougies. S'il y a lieu, remplacer				•		•	
	Contrôle et nettoyage du filtre à air (1)			•		•		•
	Remplacement du filtre à air				•		•	
	Contrôle de la synchronisation et du ralenti corps à papillons (1)			•	•	•	•	•

Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique/milles ou temporel *)	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 huile freins et embrayage		●	●	●	●	●	●
Vidange huile freins et embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/lubrification de la commande des gaz/starter			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. S'il y a lieu, remplacer		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle tension, alignement et lubrification chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'empilage des disques d'embrayage S'il y a lieu, remplacer (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du silentbloc roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements moyeux de roues				●		●	
Contrôle des dispositifs d'éclairage et de signalisation			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage écrous fixation vis moteur cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des tubulures carburant extérieures			●	●	●	●	●
Vidange huile de fourche avant					●		
Vérification absence de pertes d'huile fourche et amortisseur arrière			●	●	●	●	●

Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique/milles ou temporel *)	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 pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge batterie			●	●	●	●	●
Essai du motorcycle sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

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

(1) Opération à effectuer uniquement dans le cas où l'on aurait atteint le kilométrage/milles indiqué

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client

Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique/milles ou temporel *)	Km. x1000	1
	mi. x1000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau huile moteur		●
Contrôle du niveau huile freins et embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. S'il y a lieu, se rendre chez le concessionnaire pour effectuer le remplacement		●

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

Caractéristiques techniques

Encombrements (mm) (fig. 78)

F Poids

A sec en ordre de marche sans carburant :

179 Kg.

177 Kg. (S)

A pleine charge :

390 Kg.

⚠ Attention

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

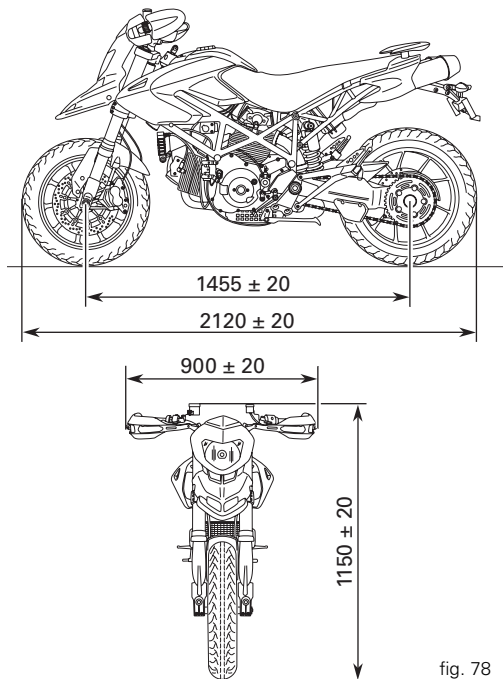


fig. 78

Ravitaillements	Type	dm ³ (litres)
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 3,3 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine de 95 au minimum	12,4
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	3,7
Circuit freins Av/Ar et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	107 mm (par tube) de la partie supérieure du fourreau (1100S) 110 ± 2 mm (1100) 690 cc (1100)



Important

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

Moteur

Moteur bicylindre à 4 temps en "L" longitudinal de 90°, de 1100 cc avec système Desmodromique, à injection électronique, refroidi par air.

Alésage mm :

98

Course mm :

71,5

Cylindrée totale cm³ :

1078

Rapport volumétrique :

10,5 ± 0,5:1

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

66 kW - 90 Ch à 7750 trs/mn

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

102,9 Nm - 10,5 kgm à 4750 trs/mn

F

Important

Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution

Desmodromique, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.

Schéma distribution desmodromique (fig. 79)

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

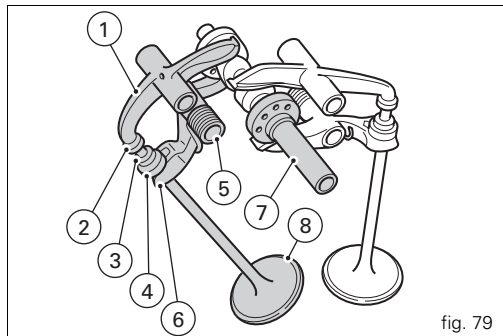


fig. 79

Performances

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

Bougies d'allumage

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

Marque :

NGK

Type :

DCPR8E

En alternative :

Marque :

CHAMPION

Type :

RA6 HC

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.

Diamètre corps à papillons :

45 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Orifices par injecteur : 1

Alimentation en carburant : 95-98 RON.

Système d'échappement

Catalysé en conformité avec la réglementation antipollution Euro 3.

Transmission

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

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

Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte de vitesses par engrenages à denture droite.

Rapport pignon moteur/couronne embrayage :

32/59

Boîte à 6 vitesses avec engrenages toujours en prise, pédale de commande à gauche.

Rapport pignon sortie boîte de vitesses/couronne arrière :

15/42

Rapports totaux :

1^{er} 15/37

2^e 17/30

3^e 20/27

4^e 22/24

5^e 24/23

6^e 28/24

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

Marque :

DID

Type :

525 HV2

Dimensions :

5/8" x 5/16"

Nombre de maillons :

104



Important

Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. reste à disposition pour toute exigence d'adaptation du motorcycle à des parcours spéciaux ou compétitions et pour indiquer des rapports différents de ceux standard. Contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.



Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, contacter un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait de ce composant peut être fort préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motorcycle.

Système de freinage

Avant

A double disque demi-flottant percé.

Matériau de la cloche :

acier

Matériau de la surface de freinage :

acier

Diamètre du disque :

305 mm

Commande hydraulique par levier au côté droit du guidon.

Surface de freinage :

84 cm².

Marque étrier de frein :

BREMBO

Type :

30/34 - 4 piston.

Garniture :

FERIT I/D 450FP

Type de maître-cylindre :

PSC18.

Arrière

A disque fixe percé.

Matériau de la cloche :

acier

Matériau de la surface de freinage :

acier

Diamètre du disque :

245 mm

Commande hydraulique par pédale côté droit.

Surface de freinage :

25 cm².

Marque :

BREMBO

Type :

34-2 pistons

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 11



Attention

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

Cadre

Treillis tubulaire d'acier à haute résistance.

Angle de braquage (de chaque côté) :

32°

La géométrie de la direction est :

Angle de chasse :

24°

Chasse :

102 mm

Roues

F

Avant

Jante avant en alliage léger à cinq branches (1100).

Jante avant forgée en alliage léger à cinq branches (1100S).

Dimensions :

MT3,50x17"

Arrière

Jante arrière en alliage léger à cinq branches (1100).

Jante arrière forgée en alliage léger à cinq branches (1100S).

Dimensions :

MT5,50x17"

La roue avant comporte un axe amovible alors que la roue arrière est fixée en porte-à-faux sur le moyeu du monobras oscillant.

Pneus

Avant

Radial, type "tubeless".

Dimensions :

120/70-ZR17

Arrière

Radial, type "tubeless".

Dimensions :

180/55-ZR17

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée, dotée de réglage extérieur de l'action hydraulique d'amortissement en extension, compression et dans la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.

Diamètre plongeurs :

50 mm (1100) ;

48 mm (1100S).

Débattement sur l'axe des tubes :

165 mm

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en extension, en compression et dans la précontrainte du ressort, est ancré à sa partie inférieure sur un monobras oscillant, en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le cadre et par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Débattement amortisseur :

60,5 mm

Débattement roue :

141 mm

Coloris disponibles

1100

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;

transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre rouge et jantes noires.

Blanc perle fond réf. 490.019 (PPG) + email réf. *0040 (PPG) ;

Transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre rouge et jantes noires.

1100S

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;

transparent réf. 228.880 (PPG) ;

Cadre rouge et jantes noires.

Noir poli Ducati réf. 248.514 (PPG) ;

transparent réf. 228.880 (PPG) ;

cadre et jantes couleur noire.

Circuit électrique

Se compose des éléments principaux suivants :

Phare avant :

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

Positions **W3W (12V - 3W)**.

Commandes électriques au guidon.

Clignotants de direction avant, led.

Clignotants de direction arrière, ampoules **12V - 3W**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop

Batterie dry, 12V - 10 Ah.

Alternateur **12V - 480W**.

Régulateur électronique.

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

Feu arrière, led.

F



Remarque

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

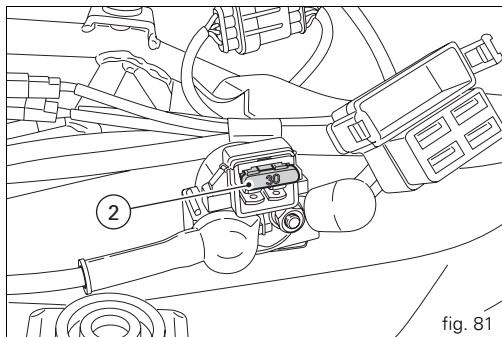
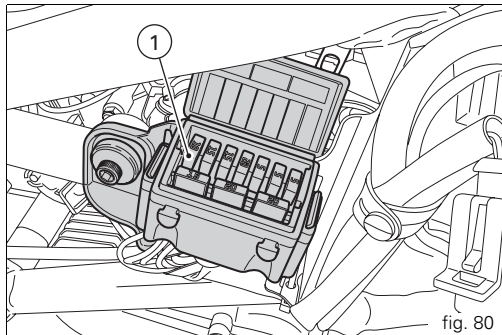
Fusibles

Il y a six fusibles positionnés dans les boîtes à fusibles qui font fonction de protection des composants électriques. Se référer aux indications du tableau pour identifier l'utilisation et l'ampérage.

Légende boîtes à fusibles

Pos.	Consommateurs	Val.
1	Key on, solénoïde de démarrage, Lambda et stop	10 A
2	Feux/Eclairage	15 A
3	Loads	15 A
4	Injection	20 A
5	ECU	5 A
6	Tableau de bord	5 A
7	Power supply diagnostic system	5 A

La boîte à fusibles principale (1, fig. 80) se trouve sous le cache latéral droit (voir page 69). Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le capuchon de protection.



Outre la boîte à fusibles, il y a le fusible master (2) positionné sur le solénoïde dans la zone dessous-de-selle devant la batterie.

Pour accéder aux fusibles (2, fig. 81), il faut retirer le capuchon de protection correspondant..

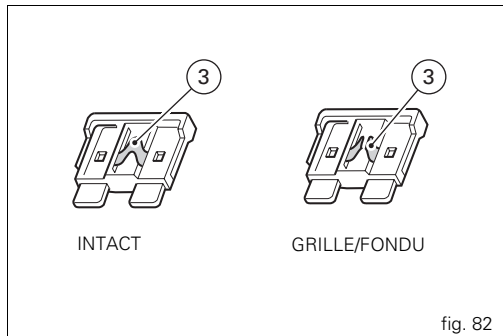


fig. 82

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (3, fig. 82).



Important

Pour éviter tout court-circuitage, réaliser le remplacement du fusible avec clé de contact en position OFF.



Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Le non-respect de cette règle pourrait causer des dégâts au circuit électrique voire provoquer des incendies.

Légende circuit électrique/système d'injection

- 1) Commutateur droit
- 2) Antenne antidémarrage électronique
- 3) Commutateur à clé
- 4) Relais feux/éclairage
- 5) Boîte à fusibles
- 6) Démarreur électrique
- 7) Diode "anti-rebondissement"
- 8) Acquisition de données
- 9) Solénoïde de démarrage à fusibles
- 10) Batterie
- 11) Régulateur
- 12) Alternateur
- 13) Feu arrière
- 14) Clignotant arrière droit
- 15) Eclairage plaque d'immatriculation
- 16) Clignotant arrière gauche
- 17) Relais injection
- 18) Réservoir
- 19) Connecteur autodiagnostic
- 20) Transmetteur de vitesse
- 21) Contacteur béquille latérale
- 22) Sonde Lambda
- 23) Bobine cylindre horizontal
- 24) Bougie cylindre horizontal côté droit
- 25) Bougie cylindre horizontal côté gauche
- 26) Bobine cylindre vertical
- 27) Bougie cylindre vertical côté droit
- 28) Bougie cylindre vertical côté gauche
- 29) Injecteur cylindre horizontal
- 30) Injecteur cylindre vertical
- 31) Potentiomètre papillon
- 32) Capteur de tours/position moteur
- 33) Sonde de température huile boîtier électronique
- 34) Moteur pas à pas
- 35) Contacteur de point mort
- 36) Contacteur pression huile
- 37) Contacteur de stop arrière
- 38) Contacteur de stop avant
- 39) Contacteur embrayage
- 40) Commutateur gauche
- 41) Capteur de température huile instrument
- 42) Capteur de température/pression air
- 43) Soupape Exup
- 44) Instrumentation (tableau de bord)
- 45) Clignotant avant gauche
- 46) Avertisseur sonore
- 47) Feu avant
- 48) Clignotant avant droit
- 49) Masse moteur
- 50) Boîtier électronique

Code couleur des câbles

B Bleu

W Blanc

V Violet

Bk Noir

Y Jaune

R Rouge

Lb Bleu ciel

Gr Gris

G Vert

Bn Marron

O Orange

P Rose

F



Remarque

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

Aide-mémoire pour entretiens périodiques

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

F

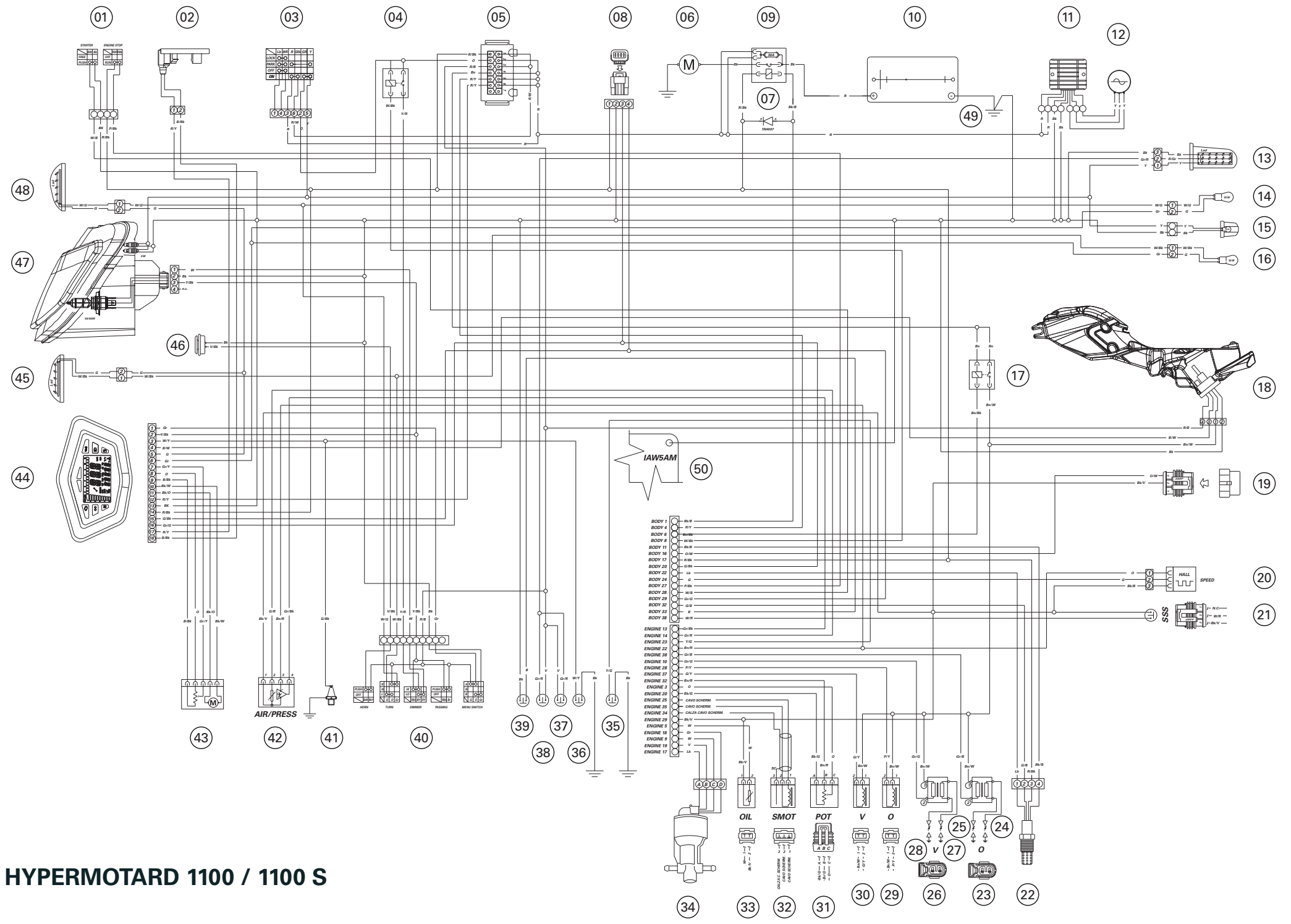
F

Stampato 06/2008

Cod. 913.7.127.1E

DUCATI 

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



HYPERMOTARD 1100 / 1100 S

DUCATI 

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