

Libretto uso e manutenzione
Use and maintenance manual
Manuel d'utilisation et entretien
Bedienungs- und Wartungsanleitung

DUCATI *MULTISTRADA*

1100S

1100

DUCATI MULTISTRADA

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 nouvelle Ducati non seulement pour vos déplacements quotidiens, mais également pour vos voyages que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite toujours agréables et ludiques.

Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, notamment pendant la période de rodage. Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati.

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

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

Amusez-vous bien !



Remarque

Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs qui se seraient glissées dans le texte au cours de la rédaction de ce manuel. Toutes les informations contenues dans ce manuel s'entendent mises à jour à la date d'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter à tout moment les modifications qu'elle jugera utiles pour l'amélioration de ses produits.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre moto Ducati, n'utiliser que des pièces de rechange d'origine Ducati.



Attention

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

Sommaire

Informations générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Renseignements utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite en pleine charge 8
- Identification 10

Commandes pour la conduite 11

- Emplacement des commandes 11
- Tableau de bord 12
- Écran à cristaux liquides – Fonctions principales 13
- Écran à cristaux liquides – Entrée/visualisation des paramètres 15
- Rétro-éclairage 21
- Intensité lumineuse des témoins 21
- Auto-extinction des phares 21
- Système anti-démarrage 22
- Clés 22
- Code card 23
- Déverrouillage du système anti-démarrage à l'aide de la poignée des gaz 24
- Double des clés 25
- Contacteur d'allumage/antivol de direction 26
- Comodo gauche 27

- Levier de commande d'embrayage 28
- Comodo droit 29
- Poignée des gaz 29
- Levier de frein avant 30
- Pédale de frein arrière 31
- Sélecteur de vitesses 31
- Réglage de la position de la pédale de sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière 32

Principaux éléments et dispositifs 34

- Emplacement sur la moto 34
- Bouchon du réservoir de carburant 35
- Serrure de la selle passager et du porte-casque 36
- Serrure du porte-documents 37
- Béquille latérale 38
- Déréglage de la fourche avant 39
- Éléments de réglage de l'amortisseur arrière 41
- Réglage des rétroviseurs 43
- Variation de l'assiette de la moto 44

Règles d'utilisation de la moto 46

- Précautions pendant la période de rodage de la moto 46
- Contrôles avant la mise en route 48
- Démarrage du moteur 49
- Démarrage et marche de la moto 51
- Freinage 51
- Arrêt de la moto 52
- Stationnement 52
- Ravitaillement en carburant 53
- Accessoires fournis 54

Principales opérations d'utilisation et d'entretien	55
Dépose de l'habillage	55
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage	60
Contrôler l'usure des plaquettes de frein	62
Lubrification des articulations	63
Réglage de la course à vide de la poignée des gaz	64
Charge de la batterie	65
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission	66
Graissage de la chaîne de transmission	67
Remplacement des ampoules de phare	68
Remplacement des ampoules des clignotants avant	72
Remplacement des ampoules des clignotants arrière	73
Remplacement des ampoules d'éclairage de la plaque d'immatriculation et du feu de stop	74
Orientation du projecteur	76
Pneus Tubeless (sans chambre à air)	78
Contrôle du niveau d'huile moteur	80
Nettoyage et remplacement des bougies	81
Nettoyage général	82
Inactivité prolongée	83
Remarques importantes	83

Entretien 84

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire	84
Programme d'entretien : opérations aux soins du client	87

Caractéristiques techniques 88

Dimensions (mm)	88
Poids	88
Ravitaillements	89
Moteur	90
Distribution	90
Performances	91
Bougies d'allumage	91
Alimentation	91
Échappement	91
Transmission	92
Freins	93
Cadre	94
Roues	94
Pneus	94
Suspensions	95
Coloris disponibles	95
Circuit électrique	96

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 101

Informations générales

Garantie

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

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

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

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, adressez-vous à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront utiles au cours de vos voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite agréables et ludiques, et vous permettront de compter longtemps sur les performances de votre moto.

Ce manuel contient des remarques ou mises en garde avec les symboles suivants :



Attention

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



Important

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



Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

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

Renseignements utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

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

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

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

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

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps. Le pilote et le passager doivent poser leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit **toujours** se tenir des deux mains à la poignée passager. Respecter la législation et les règles nationales et locales.

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

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

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

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

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

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

Durant le ravitaillement, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.

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

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



Attention

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

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

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

Conduite en pleine charge

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

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

Important

Il est conseillé de ne pas rouler à plus de 120 km/h lorsque les sacoches latérales sont montées.

Cette vitesse doit encore être réduite si les pneus ou la chaussée sont en mauvais état ou lorsque la visibilité est faible.

Renseignements sur la charge transportable

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

410 kg.

Le poids des bagages ne doit absolument jamais dépasser 23 kg, ainsi répartis (fig. 1) :

9 kg maxi par sacoche latérale ;

5 kg maxi pour la sacoche de réservoir.

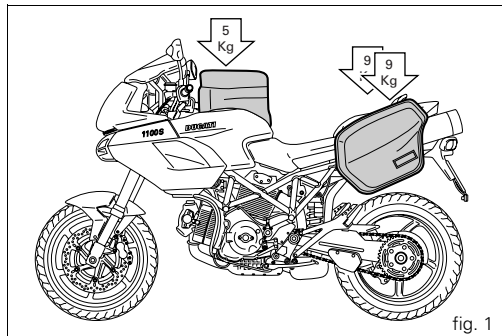


fig. 1

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

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

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

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

En cas d'utilisation de sacoches latérales (en vente auprès du service des pièces détachées Ducati) :

trier les bagages et les accessoires en fonction de leur poids et les répartir uniformément dans les sacoches latérales ; fermer à clé chaque sacoche latérale.

Vérifier que les pneus sont gonflés à la pression indiquée pag. 78 et qu'ils sont en bon état.

Identification

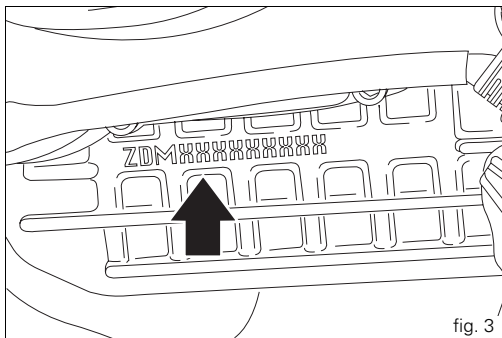
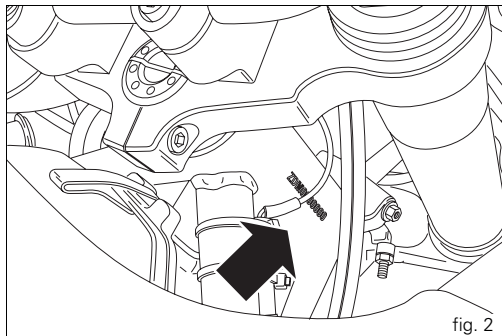
Chaque moto Ducati possède deux numéros d'identification : un numéro de cadre (fig. 2) et un numéro de moteur (fig. 3).

Cadre n°

Moteur n°

Remarque

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



Commandes pour la conduite



Attention

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

Emplacement des commandes (fig. 4)

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

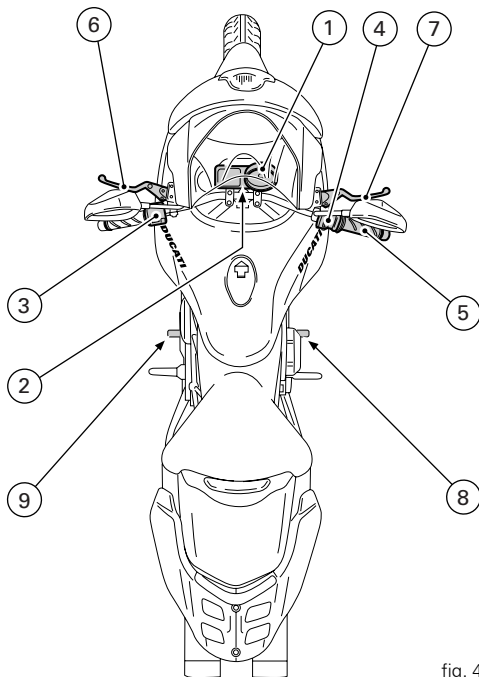


fig. 4

Tableau de bord

1) **Écran LCD**, (voir page 13).

2) **Boutons de commande A et B**.

Boutons utilisés pour l'affichage et l'entrée de paramètres du tableau de bord.

3) **Témoin du système anti-démarrage électronique IMMO** — (jaune ambre).

L'indicateur reste allumé si le code de la clé est incorrect ou non reconnu ; il clignote si une défaillance du système anti-démarrage a été réinitialisée par la procédure de déverrouillage au moyen de la poignée des gaz (voir page 24).

F **Important**

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

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

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

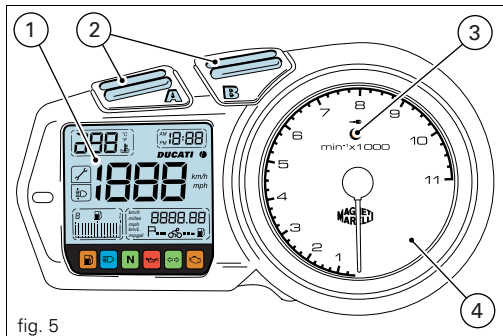


fig. 5

Écran à cristaux liquides – Fonctions principales



Attention

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

1) **Indicateur de température de l'huile.**

Cet instrument indique la température de l'huile de refroidissement du moteur.



Important

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

2) **Horloge.**

3) **Compteur de vitesse.**

Il indique la vitesse du véhicule.

4) **Écran auxiliaire.**

Il affiche alternativement le compteur kilométrique, le compteur partiel, les kilomètres parcourus en réserve, la vitesse moyenne, la consommation instantanée, la consommation moyenne, le carburant consommé, l'autonomie résiduelle et la quantité de carburant résiduelle.

5) **Témoin EOBD (jaune ambre).**

S'il reste continuellement allumé, il signale que le système de diagnostic embarqué a détecté une défaillance et a bloqué le moteur.

Ce témoin sert également de repère lors du déverrouillage du système anti-démarrage électronique à l'aide de la poignée des gaz.

En l'absence d'anomalies, le témoin doit s'allumer lorsqu'on met le contact (clé de contact sur **ON**) et doit s'éteindre après quelques secondes (normalement après 1,8 -2 s).

6) **Témoins des clignotants** ↔ (vert).

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

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

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer quand on tourne la clé de contact en position **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre quand le régime augmente.

Important

Ne pas utiliser la moto si le témoin (7) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

8) **Témoin de point mort N** (vert).

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

9) **Témoin du feu de route** ☰ (bleu).

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

10) **Témoin de réserve de carburant** ⛽ (jaune ambre).

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

11) **Affichage du niveau de carburant**.

Cette fonction indique le niveau de carburant dans le réservoir. Le témoin de la réserve (10) s'allume quand la dernière barre reste allumée et clignote.

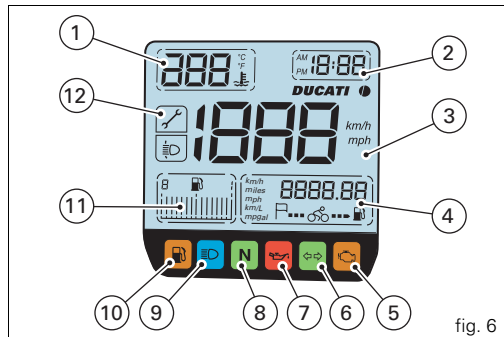


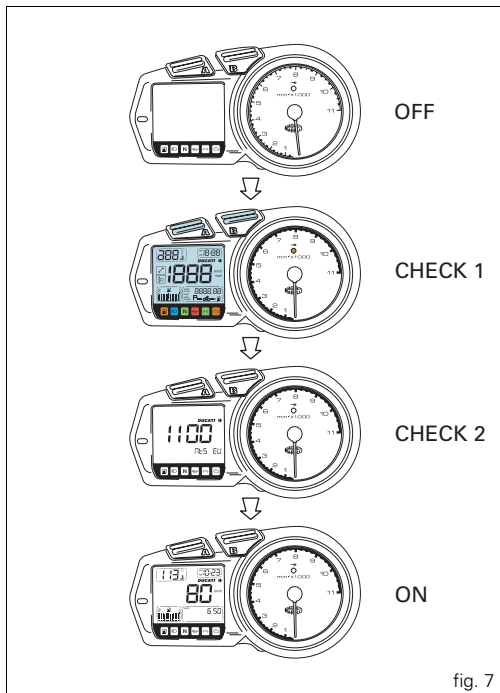
fig. 6

12) **Indicateur d'entretien préventif.**

Cet indicateur (⚙) signale qu'une révision est nécessaire dans le cadre du programme d'entretien périodique. L'indicateur clignote pendant les 50 premiers kilomètres (31 mi) après son allumage. Ensuite, il reste fixe. Quand l'indicateur commence à clignoter, prendre rendez-vous avec un concessionnaire ou un atelier agréé.

Écran à cristaux liquides – Entrée/ visualisation des paramètres

Lorsqu'on met le contact (clé de la position **OFF** à la position **ON** ou **Key-ON**), le tableau de bord effectue un **diagnostic** complet de l'instrumentation : cadrans, écran et témoins fig. 7.



Température de l'huile (fig. 8)

Cet instrument indique la température de l'huile de refroidissement du moteur.

Quand la température de l'huile est égale ou inférieure à +39° C/102,2 °F, l'indication « LO » clignote.

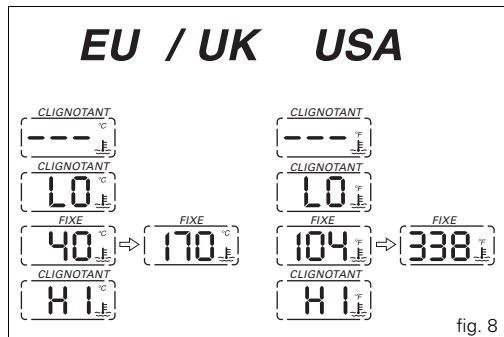
Quand la température est comprise entre +40 °C/104 °F et +170 °C/338 °F, l'écran affiche la valeur.

Quand la température est égale ou supérieure à 171 °C (339,8 °F), « HI » clignote.



Remarque

Si la sonde est débranchée, l'écran affiche des tirets « --- » clignotants.



Réglage de l'horloge

Appuyer sur la touche **(A, fig. 5)** pendant 2 secondes ; AM clignote. Si on appuie sur la touche **(B, fig. 5)**, PM clignote ; en appuyant sur la touche **(B)**, on retourne d'un pas en arrière. Appuyer sur la touche **(A)** pour valider le choix et passer au réglage des heures. Utiliser la touche **(B)** pour modifier l'heure. Appuyer sur la touche **(A)** pour valider le choix et passer au réglage des minutes. Utiliser la touche **(B)** pour modifier les minutes. En appuyant sur la touche **(B)** pendant plus de 5 secondes, les heures ou les minutes défilent plus rapidement. Appuyer sur la touche **(A)** pour valider le choix et quitter la fonction du réglage horloge.

Affichage des fonctions de l'afficheur auxiliaire (fig. 9)

En appuyant sur la touche **(B, fig. 5)** lorsque la clé est sur **ON**, on obtient le défilement des fonctions suivantes :

- Compteur totaliseur
- Compteur partiel (TRIP)
- Vitesse moyenne
- Consommation instantanée
- Consommation moyenne
- Autonomie résiduelle
- Compteur partiel (TRIP) en réserve (TRIPF) (le cas échéant)

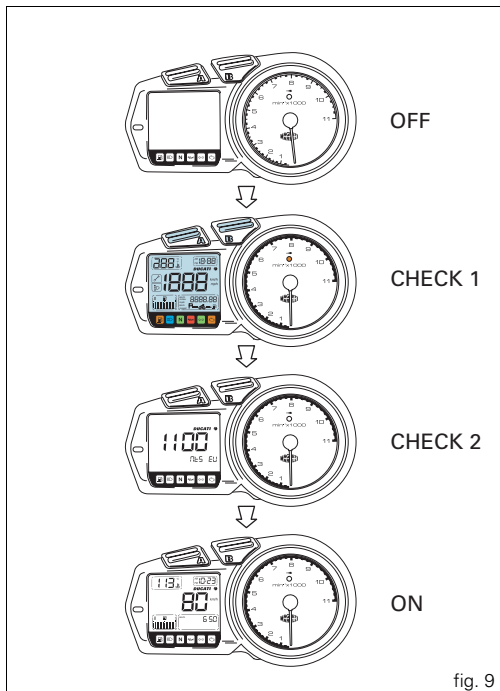


fig. 9

Compteur totaliseur (fig. 10)

Il indique le nombre total de kilomètres parcourus par la moto.

Compteur partiel (TRIP) (fig. 10)

Il indique la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro. Pour remettre ce compteur à zéro, accéder à la fonction et appuyer sur la touche (A, fig. 5) pendant au moins 2 secondes. Après 9999,9 km (ou miles), le compteur partiel retourne automatiquement à zéro.

La remise à zéro du compteur partiel remet également à zéro la vitesse moyenne, la consommation moyenne et l'essence consommée.

Compteur partiel réserve (TRIP) (fig. 10)

Affiche les kilomètres parcourus en réserve (voyant 10 allumé, fig. 6).

Le totaliseur passe automatiquement en mode « TRIP F », compteur partiel réserve, et compte la distance parcourue à partir de ce point.

Vitesse moyenne (fig. 10)

Indique la vitesse moyenne du véhicule.

Le calcul de la vitesse moyenne commence à la remise à zéro du compteur partiel (TRIP).

Quand la moto atteint 280 km/h (174 mph), des tirets « - - - » s'affichent à la place de la vitesse.

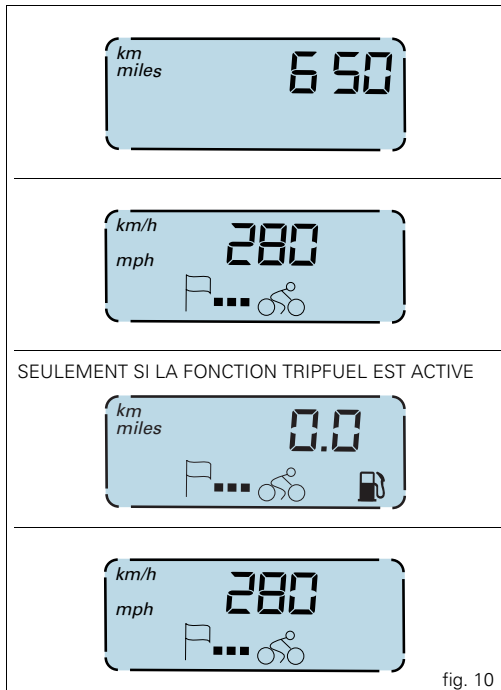


fig. 10

Consommation instantanée (fig. 11)

Pendant le déplacement de la moto, moteur allumé, l'écran affiche la consommation instantanée de carburant. Si la moto est à l'arrêt moteur allumé, l'écran affiche des tirets fixes « -.- ». À moteur éteint et véhicule à l'arrêt, l'écran affiche « 0.0 ».

Consommation moyenne (fig. 11)

Pendant la marche de la moto, l'écran affiche la consommation moyenne de carburant.

À la remise à zéro du compteur partiel (TRIP), l'écran affiche des tirets « -.- » et affiche la consommation moyenne après 2 km de parcours.

Quand le véhicule est à l'arrêt, même si le moteur est allumé, l'écran affiche la dernière valeur mémorisée jusqu'à sa prochaine mise à jour.

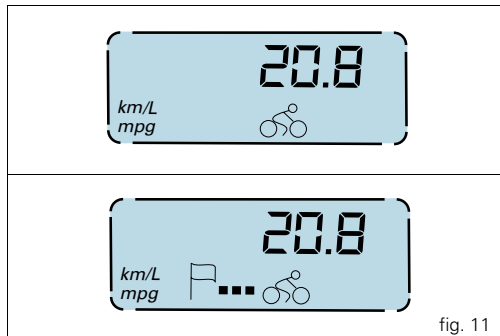


fig. 11

Autonomie résiduelle (fig. 12)

Cette fonction indique la distance pouvant être parcourue avec l'essence restante. Quand le véhicule est à l'arrêt, même si le moteur est allumé, l'écran affiche la dernière valeur mémorisée jusqu'à sa prochaine mise à jour. Si le système se trouve dans cette fonction, quand le témoin de la RÉSERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, il affiche les tirets « - - . - » pendant tout le temps où le témoin reste allumé.

Remarque

La donnée est mise à jour toutes les 10 secondes.

Niveau de carburant (fig. 12)

Cette fonction indique la quantité de carburant encore présente à l'intérieur du réservoir. Quand le témoin de la RÉSERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, l'écran affiche la dernière barre avec le symbole de la pompe à essence clignotant.

Témoin de réserve allumé :

3 litres de carburant dans le réservoir.

Quand le témoin de la réserve de carburant (10, fig. 6) s'allume, l'écran affiche la dernière barre avec le symbole de la pompe à essence clignotant. l'affichage (4, fig. 6) bascule sur la fonction « trip fuel » et indique la distance parcourue à partir de ce point.

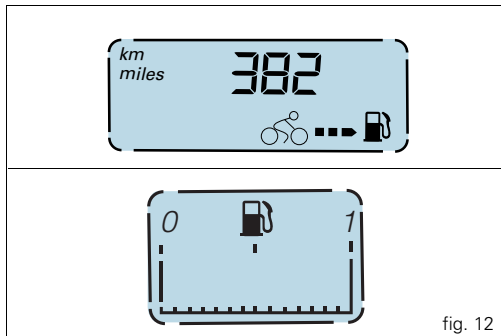


fig. 12

Remarque

Cette moto est équipée d'un réservoir particulièrement long ; l'indication du niveau de carburant peut donc être légèrement altérée en cas de conduite prolongée sur une route en descente.

Rétro-éclairage

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés.

Grâce à des capteurs détectant l'intensité lumineuse et la température ambiante, le tableau de bord active ou désactive automatiquement le rétro-éclairage.

Intensité lumineuse des témoins

Le rétro-éclairage du tableau de bord s'active uniquement si le feu de position ou les projecteurs sont allumés.

L'intensité lumineuse des témoins est réglée automatiquement par le tableau de bord en fonction de la lumière extérieure.

Auto-extinction des phares


Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement l'extinction du projecteur avant.

Le dispositif entre en fonction dans deux cas :

- 1er cas : si on met le contact sans démarrer le moteur.
Le projecteur s'éteint après 60 secondes et se rallumera seulement quand on remettra le contact (clé de OFF à ON).
- 2ème cas : si on éteint le moteur à l'aide de l'interrupteur ARRÊT MOTEUR (2, fig. 19) après avoir roulé normalement feux allumés. Le phare s'éteint 60 secondes après l'arrêt du moteur et se rallumera au prochain redémarrage du moteur.



Remarque

Même dans la phase de démarrage, le système éteint les phares et ne les rallume qu'au démarrage du moteur ou, en tout cas, après le relâchement du bouton  (3, fig. 19).

Système anti-démarrage

Pour augmenter la protection contre le vol, votre moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (immobilizer), qui s'enclenche automatiquement à l'extinction du tableau de bord.

Chaque clé renferme un dispositif électronique qui a pour fonction de moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le « mot de passe », toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et n'autorise le démarrage du moteur qu'à cette condition.

F Clés (fig. 13)

La moto neuve est remise avec :

- 1 clé A (ROUGE)

Cette « clé rouge » s'utilise pour la maintenance et fait partie du système d'anti-démarrage de la moto. Elle contient le « code » du système d'anti-démarrage et ne doit pas être utilisée pour le démarrage quotidien de la moto. Votre concessionnaire Ducati pourrait vous demander de lui remettre la clé pour effectuer certaines opérations de maintenance.

Par mesure de sécurité, la clé rouge ne peut pas être remplacée. En cas de perte de la clé rouge, il faudra remplacer la centrale de gestion du moteur, le tableau de bord et le bloc d'allumage pour permettre au concessionnaire d'effectuer la maintenance. Cette opération est coûteuse et n'est pas couverte par la garantie. Conserver la « clé rouge » en lieu sûr.

- n°2 clés B (NOIRES)



Attention

La clé rouge est protégée par un capuchon en caoutchouc pour la maintenir en parfait état et éviter le contact avec d'autres clés. Ne retirer cette protection qu'en cas de besoin.

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

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

La clé rouge remplit les mêmes fonctions que les clés noires, mais elle permet également d'effacer et de programmer d'autres clés noires (si nécessaire).

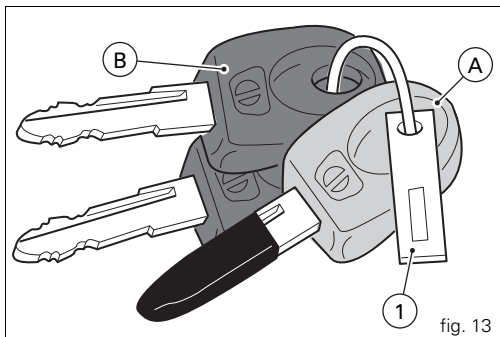


fig. 13



Attention

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



Remarque

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



Attention

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

Code card

Avec les clés, le propriétaire de la moto reçoit une CODE CARD (fig. 14) sur laquelle est inscrit le code électronique (A, fig. 15) à utiliser pour les démarrages d'urgence si le moteur est bloqué et ne s'allume pas quand on met le **contact**.



Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est conseillé de toujours garder sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, au cas où il serait nécessaire de débloquer le moteur à l'aide de la poignée des gaz (voir page 24). En cas de problèmes avec le système anti-démarrage, cette procédure permet à l'utilisateur de désactiver le « blocage du moteur », signalée par le témoin ambre EOBD (5, fig. 6). L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la code card.

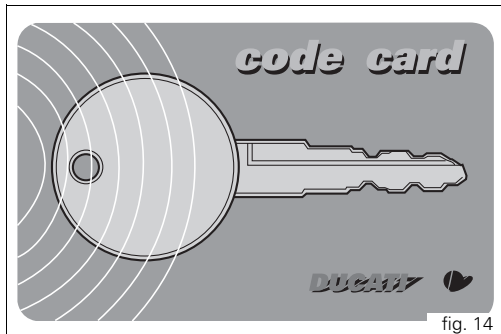


fig. 14

F

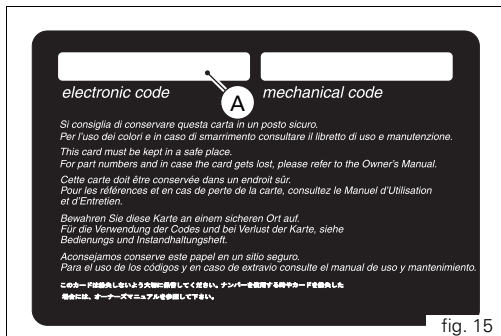


fig. 15

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

- 1) Mettre le contact (en tournant la clé sur **ON**), puis ouvrir complètement la poignée des gaz et la maintenir dans cette position.
Le témoin **EOBD** (5, fig. 6) s'éteint après 8 secondes.
- 2) Lorsque le témoin **EOBD** s'éteint, relâcher la poignée.
- 3) Le témoin **EOBD** se rallumera en clignotant. Entrer le code électronique de déverrouillage indiqué sur la CODE CARD remise par le concessionnaire au client à la livraison de la moto.
- 4) Faire clignoter le témoin **EOBD** le nombre de fois correspondant au premier chiffre du code secret. Ouvrir complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, puis la relâcher. Le chiffre entré est ainsi reconnu ; le témoin EOBD s'allume et reste allumé pendant un temps fixé de 4 secondes. Répéter l'opération jusqu'à l'entrée du dernier chiffre du code secret.
Si les gaz n'ont pas été utilisés, le témoin **EOBD** clignotera 20 fois, puis restera allumé ; dans ce cas, il faudra reprendre la procédure depuis le point (1).

- 5) Si le code a été entré correctement, deux cas peuvent se présenter au relâchement de la poignée des gaz :
 - A) le témoin **EOBD** clignote pour signaler que le déverrouillage a eu lieu. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes ou si le régime du moteur dépasse le seuil de 1000 min^{-1} .
 - B) le témoin **IMMO** (3, fig. 5) clignote jusqu'à ce que le régime du moteur dépasse 1000 min^{-1} ou jusqu'au redémarrage du moteur.
- 6) Si le code N'A PAS été entré correctement, les témoins **EOBD** et **IMMO** restent allumés ; il est possible de répéter les opérations à partir du point 2 pour un nombre illimité de fois.



Remarque

Au cas où la poignée serait relâchée avant le temps établi, le témoin se rallumerait et il faudrait ramener la clé sur la position **OFF** puis répéter la séquence à partir du point 1.

Fonctionnement

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

- 1) si le code est reconnu, le témoin IMMO (3, fig. 5) sur le tableau de bord, émettra un bref clignotement ; le système antivol a reconnu le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton de démarrage du moteur (2, fig. 19), le moteur se met en marche ;
- 2) si le code n'a pas été reconnu, le témoin IMMO reste allumé. Dans ce cas, il est conseillé de ramener la clé sur **OFF**, puis de la remettre sur **ON** ; si le blocage persiste, faire une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, faire appel au réseau d'assistance DUCATI.
- 3) Si le témoin IMMO clignote, cela signifie qu'une signalisation du système anti-démarrage (immobiliser) a été rétablie (avec la procédure de déblocage par la poignée des gaz, par exemple).

Important

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

Double des clés

Pour obtenir un double des clés, s'adresser au réseau d'assistance DUCATI, en apportant toutes les clés ainsi que la CODE CARD.

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

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

Les codes des clés non présentées pour la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire. Ainsi, les clés éventuellement perdues ne pourront plus mettre le moteur en marche.



Remarque

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

F

Contacteur d'allumage/antivol de direction (fig. 16)

Ce contacteur à quatre positions se trouve devant le té supérieur :

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



Remarque

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

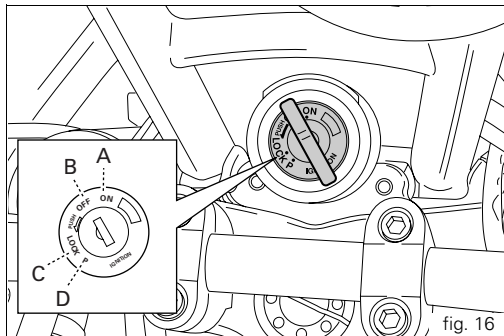










fig. 16

Comodo gauche (fig. 17)

- 1) Commutateur à deux positions de sélection des feux :
 - position  = feu de croisement allumé ;
 - position  = feu de route allumé.
- 2) Bouton  = clignotant à trois positions :
 - position centrale = éteint ;
 - position  = manœuvre à gauche ;
 - position  = manœuvre à droite.Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande après son retour en position centrale.
- 3) Bouton  = avertisseur sonore.
- 4) Bouton  = appel de phares.
- 5) Bouton  = warnings
Allume simultanément tous les clignotants.
Pour éteindre les clignotants, appuyer de nouveau sur ce bouton.



Remarque

Quand les dispositifs (1), (2), (4) et (5) sont actionnés, les voyants correspondants sur le tableau de bord sont allumés (voir page 14).

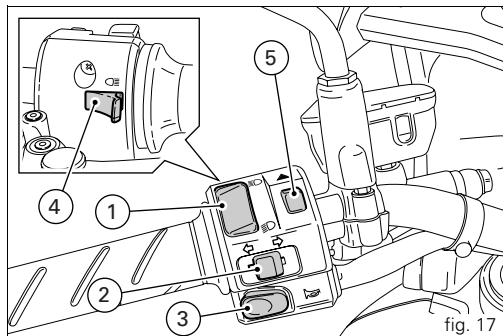


fig. 17

Levier de commande d'embrayage (fig. 18)

Le levier (1) de débrayage est équipé d'une molette (2) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le guidon. Pour régler cette distance, tirer le levier (1) à fond et tourner la molette (2) pour l'amener dans l'une des quatre positions prévues.

Il faut savoir que :

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

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

F



Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé moto arrêtée.



Important

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



Remarque

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

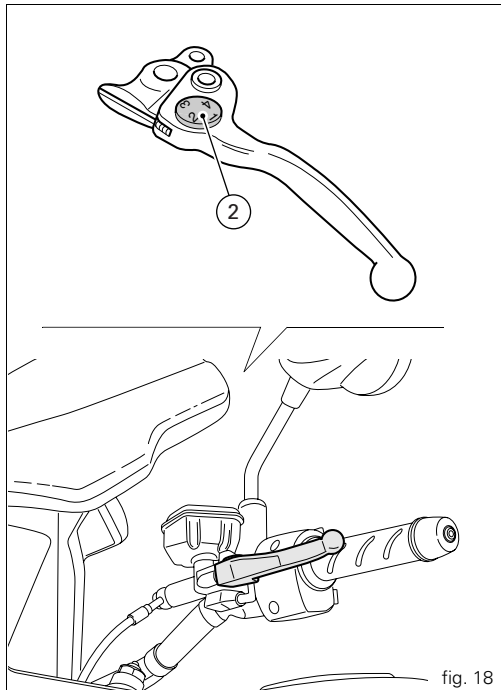





fig. 18

Comodo droit (fig. 19)

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



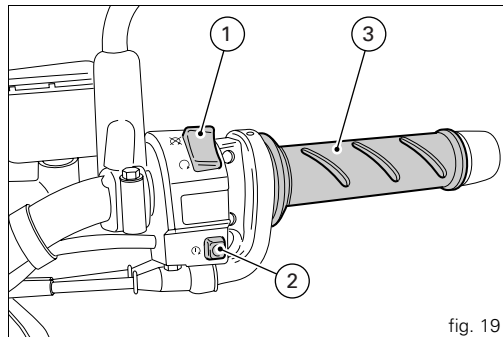
Attention

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

- 2) Bouton  = démarrage du moteur.

Poignée des gaz (fig. 19)

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



Levier de frein avant (fig. 20)

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1) vers la poignée.

Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce levier car son fonctionnement est hydraulique.

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

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

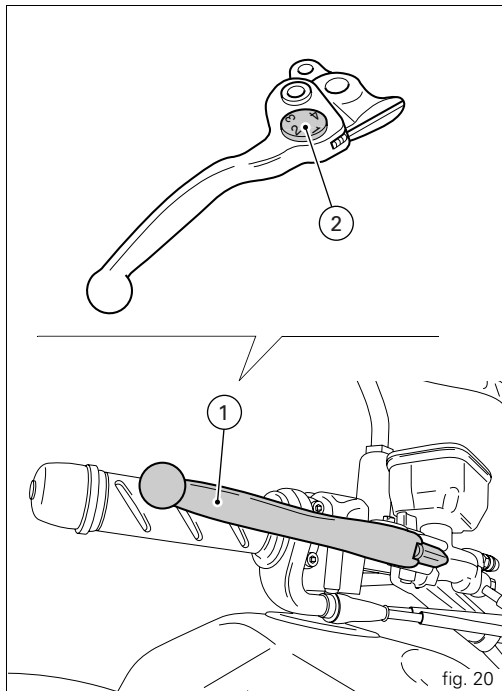
Il faut savoir que :

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



Attention

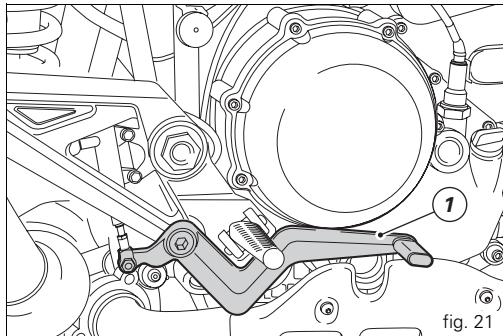
Le réglage du levier de frein doit être effectué moto arrêtée.



Pédale de frein arrière (fig. 21)

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

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



Sélecteur de vitesses (fig. 22)

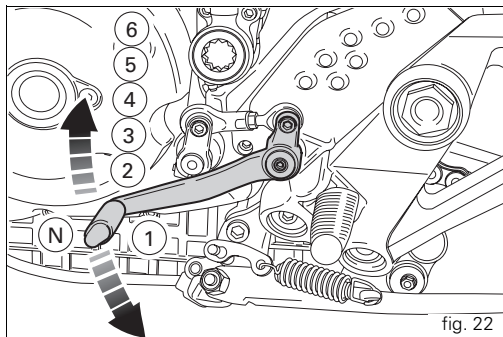
La pédale de sélecteur de vitesse a une position neutre centrale N, avec rappel automatique ; cette condition est signalée par le témoin N (8, fig. 6) sur le tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

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

vers le haut = relever la pédale pour engager la 2^{ème}, puis la 3^{ème}, la 4^{ème}, la 5^{ème} et la 6^{ème}.

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



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

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

Pédale de sélecteur de vitesse (fig. 23)

Bloquer la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) avec une clé ouverte et desserrer le contre-écrou (3). Dévisser la vis (4) afin de pouvoir libérer la tringle (1) du levier de vitesses.

Turner la tringle (1) en intervenant sur la prise de clé (2) jusqu'à ce que la pédale de vitesses soit dans la position voulue.

Fixer le levier de sélecteur à la tringle (1) à l'aide de la vis (4). Serrer le contre-écrou (3) contre la tringle (1).

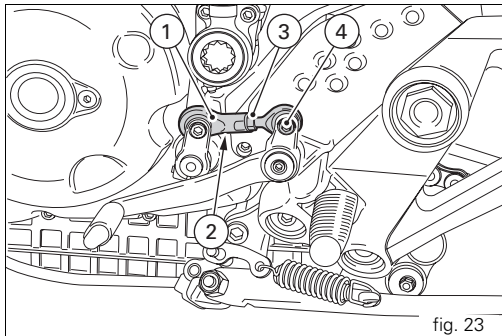


fig. 23

Pédale de frein arrière (fig. 24)

Desserrer le contre-écrou (5).

Tourner la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (5).

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

Si tel n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en procédant comme suit :

Desserrer le contre-écrou (7) sur la tringle du maître-cylindre.

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

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

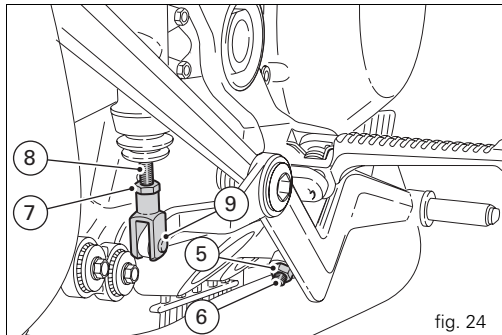


fig. 24

Principaux éléments et dispositifs

Emplacement sur la moto (fig. 25)

- F**
- 1) Bouchon du réservoir de carburant.
 - 2) Serrure de la selle passager et du porte-casque.
 - 3) Serrure du porte-documents.
 - 4) Béquille latérale.
 - 5) Vis de réglage de la fourche avant.
 - 6) Vis de réglage de l'amortisseur arrière.
 - 7) Rétroviseurs.
 - 8) Silencieux et tuyaux d'échappement.
 - 9) Catalyseur.

! Attention

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

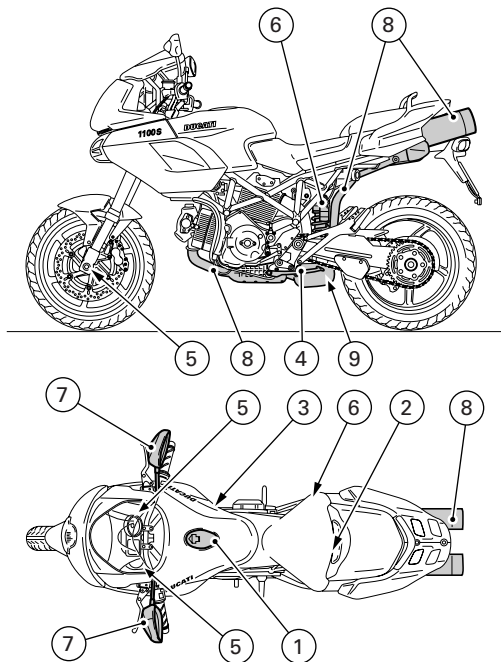


fig. 25

Bouchon du réservoir de carburant

(fig. 26.1)

Ouverture

Soulever le cache (1) et insérer la clé dans la serrure.
Tourner la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure.
Tirer le bouchon (2, fig. 26.2).

Fermeture

Refermer le bouchon (2) avec la clé insérée et le pousser pour l'emboîter dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer. Refermer le cache (1) de la serrure.



Remarque

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



Attention

Après chaque ravitaillement (voir page 53), toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement fermé.

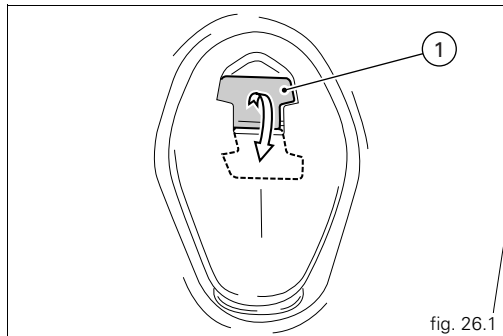


fig. 26.1

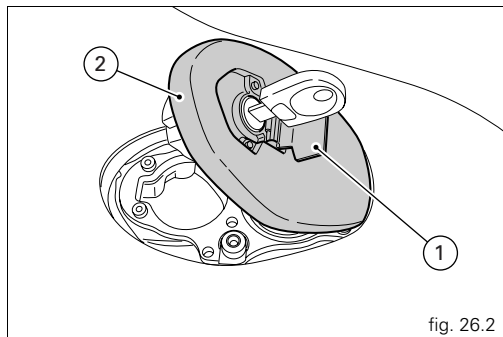


fig. 26.2

Serrure de la selle passager et du porte-casque

Ouverture (fig. 27)

Insérer la clé dans la serrure (1) et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre le déclic du verrou de la selle.
Dégager la partie arrière de la selle (2) de ses supports avant en la tirant en arrière.

Fermeture

Poser la selle sur les crochets du réservoir et la tirer vers l'arrière jusqu'à entendre le déclic.
Exercer une pression sur l'arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrouillage de la serrure.
Vérifier que la selle est verrouillée en la tirant légèrement vers le haut.

Le crochet pour la lanière de suspension du casque se trouve sous la selle passager. Faire passer la lanière (A) dans le casque et introduire ses extrémités dans le crochet.
Laisser pendre le casque du côté gauche de la moto (fig. 28) et remettre la selle en place pour le fixer.

⚠ Attention

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

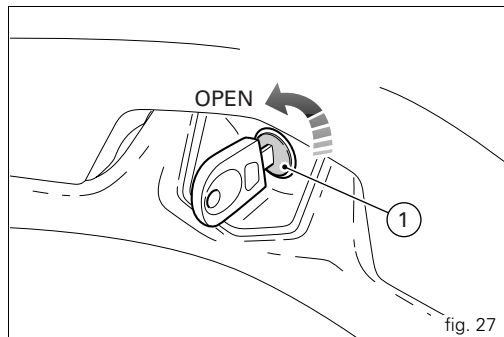


fig. 27

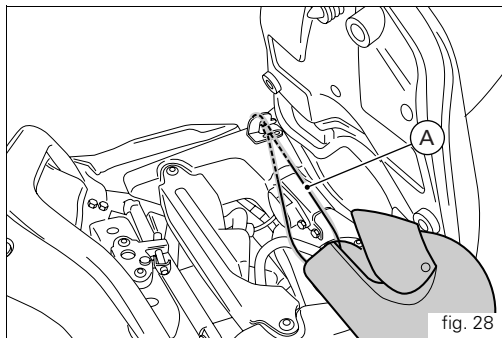


fig. 28

Serrure du porte-documents

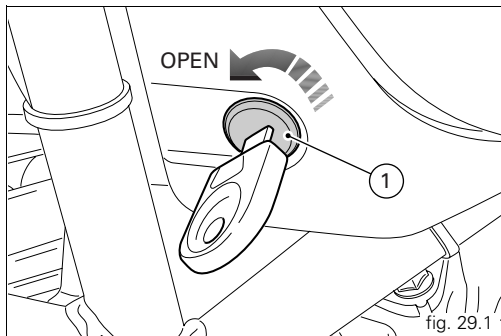
Pour ouvrir le porte-documents, insérer la clé dans la serrure (1) et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à entendre le déclic de déverrouillage (fig. 29.1).

Ouvrir le volet (fig. 29.2) pour accéder à l'intérieur du porte-documents où sont rangés le manuel d'utilisation et d'entretien ainsi que la trousse à outils (voir page 54).

Important

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

Pour refermer le porte-documents, il suffit de pousser le volet jusqu'à entendre le déclic du verrouillage. Ensuite, retirer la clé.



Béquille latérale (fig. 30)

Important

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

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

Pour mettre la moto sur la béquille latérale, tenir le guidon des deux mains et appuyer sur la béquille (1) avec le pied en l'accompagnant jusqu'à sa position d'extension maximale. Incliner la moto à gauche jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

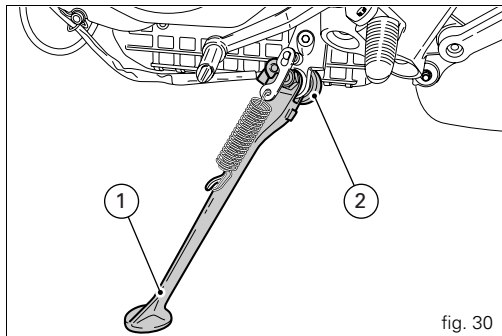
Ne pas rester assis sur la moto en appui sur sa béquille latérale.

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

Il est conseillé de contrôler périodiquement l'efficacité du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2), qui communique la position de la béquille à la centrale de gestion du moteur. Ce circuit est protégé par un fusible de 3 A situé à côté de la batterie (voir page 97).



Remarque
Il est possible de mettre le moteur en marche quand la moto est sur la béquille si le sélecteur est au point mort.



Dérèglage de la fourche avant

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

Des vis extérieures permettent de :

- 1) modifier le frein hydraulique en détente (fig. 31.1 et fig. 31.2) ;
- 2) modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 31.1 et fig. 31.2) ;
- 3) modifier le frein hydraulique en compression (fig. 32.1 et fig. 32.2).

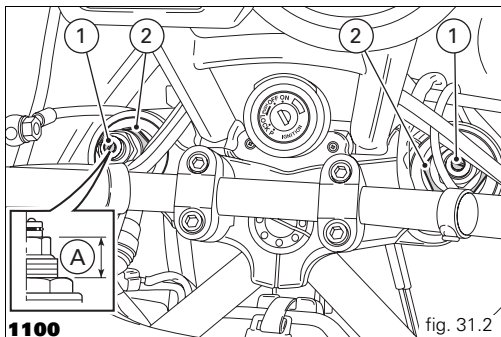
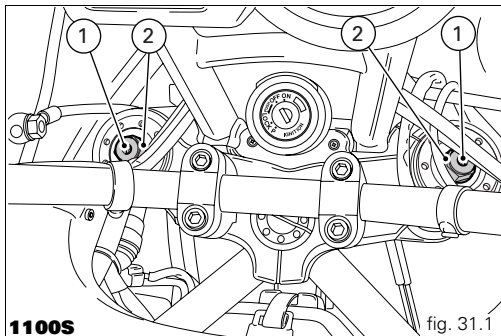
Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.

Utiliser une clé Allen de 3 mm (1100 S) ou un petit tournevis (1100) pour tourner la vis de réglage (1) placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le mouvement de détente du frein hydraulique.

Utiliser une clé Allen de 3 mm (1100 S) ou un petit tournevis (1100) pour tourner les vis de réglage (3, fig. 32.1 et fig. 32.2) situées derrière les supports de roue, pour intervenir sur le mouvement de compression du frein hydraulique.

Les déclics pendant la rotation de la vis de réglage (1) correspondent à une position d'amortissement.

Pour la vis de réglage (3, fig. 32.1 et fig. 32.2), la variation de l'amortissement est continue (à vis). En serrant la vis à fond, on obtient la position « 0 », correspondant à la force d'amortissement maximale.



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

Les réglages D'USINE sont les suivants :

1100S

compression : 9 crans ;
détente : 12 crans.
Précontrainte du ressort : 10 mm (10 tours depuis le desserrage maximum, 1 tour = 1 mm).

Pour modifier la précontrainte du ressort interne de chaque tube de fourche, tourner la vis de réglage à tête hexagonale (2, fig. 31.1) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

1100

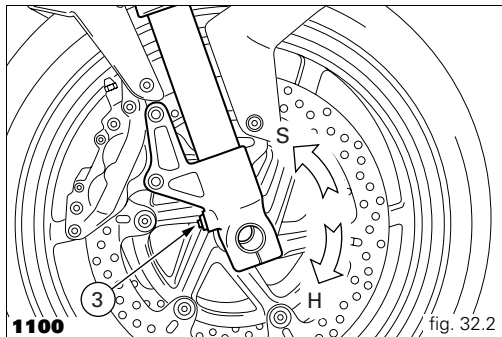
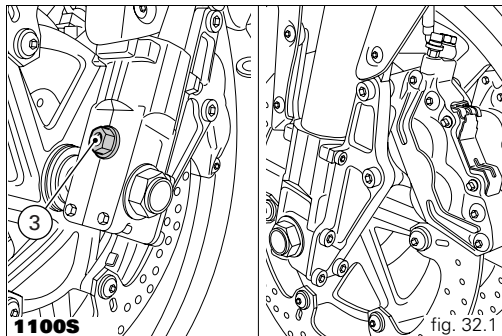
compression : 1 tour et demi ;
détente : 2 tours.
Précontrainte du ressort : 6 mm (6 tours, depuis le desserrage maximum, 1 tour = 1 mm).

Pour modifier la précontrainte du ressort de chaque tube, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2, fig. 31.2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

La valeur de précontrainte (A, fig. 31.2) peut varier entre 25 et 10 mm.

Important

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



Éléments de réglage de l'amortisseur arrière (fig. 33.1, fig. 33.2, fig. 34.1 et fig. 34.2)

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

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

L'élément de réglage (2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle l'action hydraulique de freinage en compression.

Tourner les éléments de réglage (1) et (2) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter la force de freinage ou dans l'autre sens pour la diminuer.

1100S

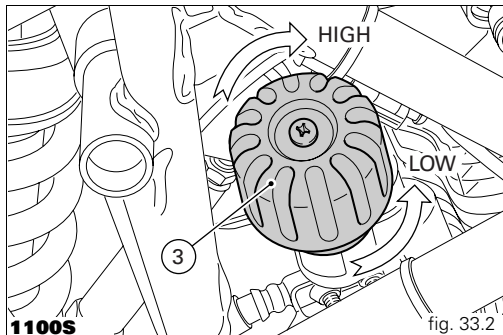
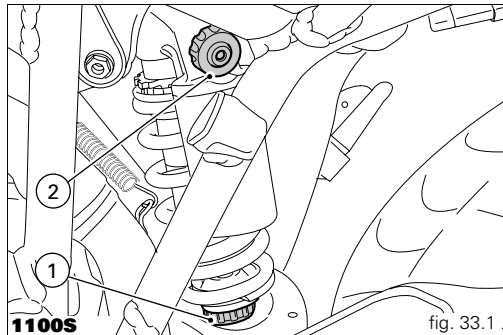
Réglage STANDARD à partir de la position complètement fermée (dans le sens des aiguilles d'une montre)

- dévisser l'élément de réglage (1) de 12 crans ;
- dévisser l'élément de réglage (2) de 10 crans.

Précontrainte du ressort : 22 mm.

À l'aide de la molette (3), située sur la droite du cadre, il est possible de régler la précontrainte du ressort extérieur de l'amortisseur en suivant les indications figurant sur la molette.

La molette est réglée en USINE sur la position minimum (LOW).



1100

Réglage D'USINE de la détente (1) :
de la position de fermeture totale (complètement tourné vers la droite), dévisser la vis de réglage de 18 crans.

Réglage D'USINE de la compression (2) : de la position de fermeture totale (complètement tourné vers la droite), dévisser la vis de réglage de 2 tours.

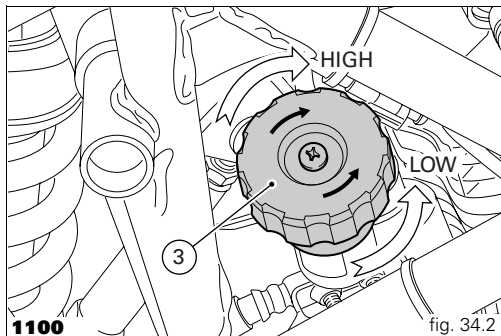
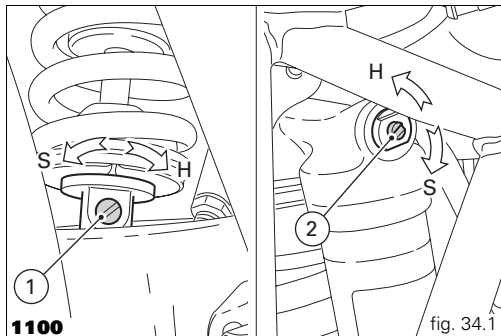
À l'aide de la molette (3), située sur la droite du cadre, il est possible de régler la précontrainte du ressort extérieur de l'amortisseur en suivant les indications figurant sur la molette.

La molette est réglée en USINE sur la position minimum (LOW).

Longueur STANDARD du ressort faiblement précontraint : 4 tours (2 mm).

Attention

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



Réglage des rétroviseurs

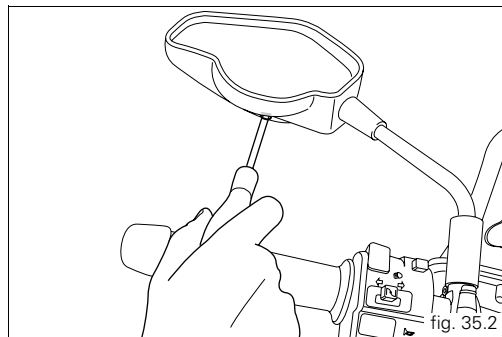
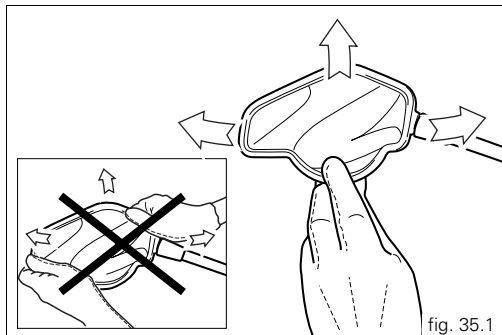
Pour régler les rétroviseurs, il suffit de les pousser par leur extrémité dans le sens souhaité (fig. 35.1).

Pour bloquer les rétroviseurs après leur réglage, serrer la vis situées au-dessous de leur support (fig. 35.2).



Attention

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



Variation de l'assiette de la moto

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

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

Nous vous conseillons, par conséquent, de noter la cote (H, fig. 36.1) de référence avant de modifier l'assiette réglée en usine.

Le pilote a la possibilité de modifier l'assiette de la moto en fonction de son style de conduite, en variant la position de travail de l'amortisseur (fig. 36.2).

Augmenter ou diminuer l'entraxe du tirant (2) en desserrant les écrous (3) des rotules (1) et en intervenant sur la prise de clé (A).

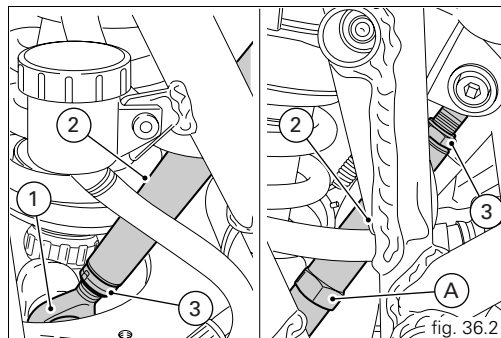
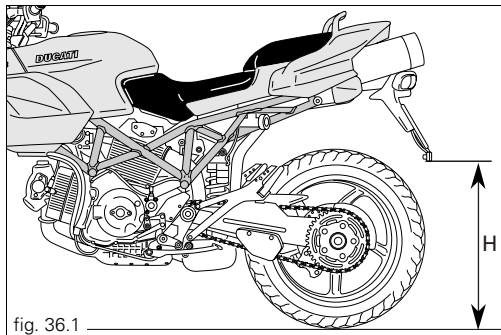
Après le réglage, serrer les écrous (3) au couple de 25 Nm.

Remarque

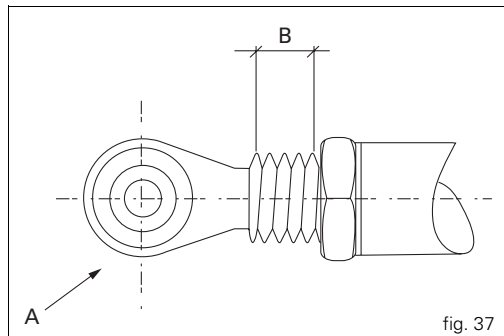
Faire attention à l'écrou inférieur (3) qui est fileté à gauche.

Attention

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



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



F

Règles d'utilisation de la moto

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Régime maximum (fig. 38)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

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

Jusqu'à 1000 km

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

$5.500 \div 6000 \text{ min}^{-1}$.

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

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

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

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

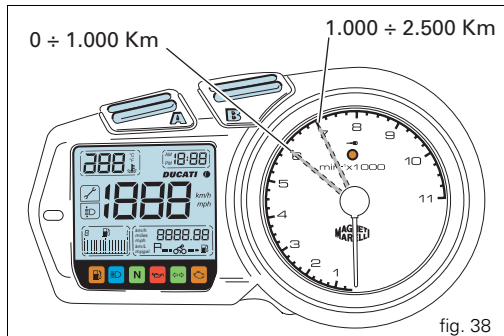
De 1000 à 2500 km

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

Important

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

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



F

Contrôles avant la mise en route



Attention

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

Avant de prendre la route, contrôler :

Carburant dans le réservoir

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir.
Si nécessaire, faire le plein (page 53).

Niveau d'huile moteur

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Si nécessaire, ajouter de l'huile (page 80).

Liquide de freins et embrayage

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants (page 60).

Condition des pneus

Contrôler la pression et l'usure des pneus (page 78).

Fonctionnement des commandes

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

Feux et indicateurs

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. Si des ampoules sont grillées, les remplacer (page 68).

Serrages à clé

Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir (page 35) et de la selle passager (page 36).

Béquille

Contrôler le fonctionnement et la position de la béquille latérale (page 38).




Attention

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

Démarrage du moteur

⚠ Attention

Avant de démarrer le moteur, se familiariser avec les commandes qui devront être utilisées pendant la conduite (voir page 11).

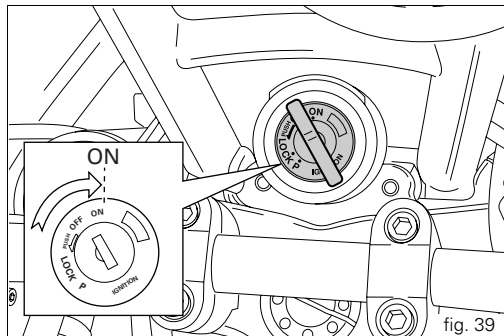
- 1) Tourner le contacteur d'allumage sur la position **ON** (fig. 39). Vérifier que le témoin vert **N** (8, fig. 6) et le témoin rouge  (7, fig. 6) sur le tableau de bord sont allumés.

● Important


Le témoin de pression d'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 14).

👁 Remarque

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



F

- 2) S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 40) est en position  (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (2).

Ce modèle est doté d'un système de démarrage assisté. Cette fonction permet le démarrage assisté du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'actionnement du démarreur électrique.

Si le moteur ne démarre pas, il faut attendre au moins 2 secondes avant de réappuyer sur le bouton de démarrage (2).

Laisser démarrer le moteur spontanément sans donner de gaz.

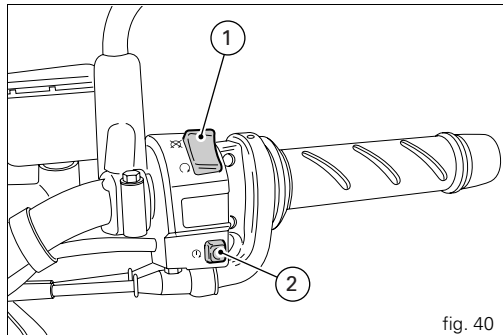


fig. 40



Remarque

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



Important

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

Démarrage et marche de la moto

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



Important

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

Freinage

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



Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage. Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues en risquant de perdre le contrôle de la moto.

Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation continue provoquerait la surchauffe des garnitures de frein avec une réduction importante de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Arrêter le moteur en amenant la clé de contact sur la position **OFF** (page 26).

Stationnement

Garer la moto sur sa béquille latérale (voir page 38).

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

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

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



Important

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



Attention

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



Attention

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

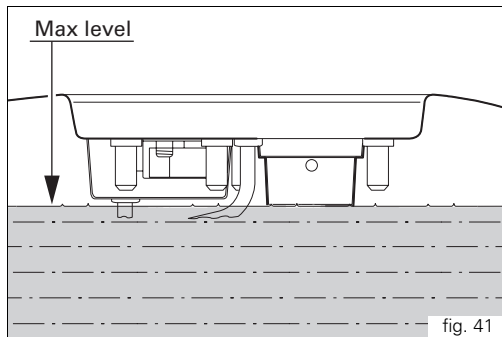
Ravitaillement en carburant (fig. 41)

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



Attention

Utiliser du carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octanes à l'origine d'au moins 95 (voir tableau « Ravitaillements », page 89). Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.



F

Accessoires fournis (fig. 42)

Le logement dans le demi-carénage droit, accessible après avoir ouvert le volet extérieur (voir page 37) contient :

- le manuel d'utilisation et d'entretien ;
- une lanière pour suspendre le casque ;
- une trousse à outils contenant (fig. 43) :
 - clé à bougies ;
 - broche pour clé à bougie ;
 - tournevis double.



fig. 42

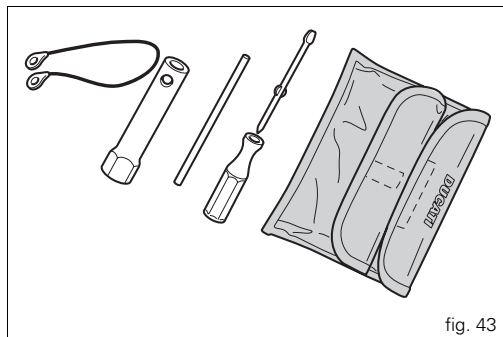


fig. 43

Principales opérations d'utilisation et d'entretien

Dépose de l'habillage

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



Attention

Veiller à reposer et fixer correctement tous les éléments précédemment déposés, afin d'éviter qu'ils ne se détachent pendant la marche et ne causent une perte de contrôle de la moto.



Important

Pour ne pas endommager les pièces peintes et le pare-brise en plexiglas de la bulle, toujours remettre les rondelles en Nylon sous les vis de fixation lors de chaque repose.

Bulle mobile

Dévisser les quatre vis (1) de fixation de la bulle mobile aux supports dotés de joint (2).

Déposer la bulle mobile avec le pare-brise (fig. 44).

Pour remplacer le pare-brise, utiliser la clé Torx spéciale et dévisser les vis (3) avec rondelle en Nylon (4), en maintenant les écrous (5) de l'intérieur de la bulle (fig. 45) pour éviter qu'ils ne tournent.

Lors du montage du nouveau pare-brise, bloquer les vis (2) en commençant par celle du centre.

Vérifier que les joints (2) sont montés sur les supports puis poser la bulle mobile et la fixer des deux côtés à l'aide des vis (1).

Bloquer les vis (1).

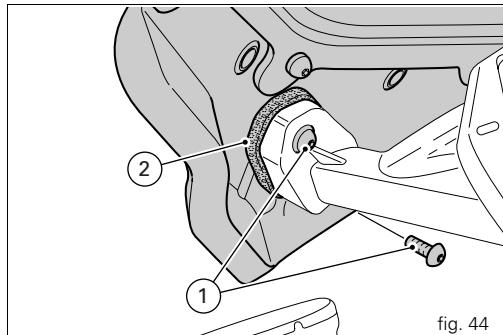


fig. 44

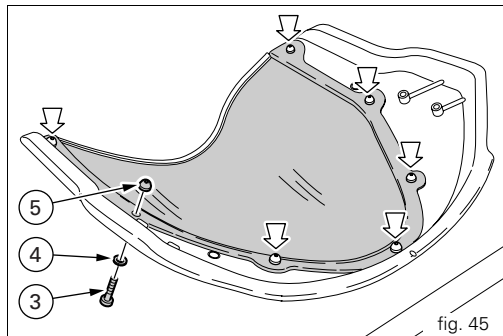


fig. 45

Bulle fixe

Dévisser les six vis (1) de fixation de la planche intérieure des deux côtés de la bulle puis la dégager par le haut (fig. 46).



Remarque

Faire attention à ne pas rayer la peinture de la bulle.

Dévisser les six vis (2) qui fixent la bulle fixe au support de phare (fig. 47).

Déposer la bulle fixe.

Lors de la repose, bloquer d'abord les quatre vis centrales, puis les deux vis latérales.

Placer le capot intérieur sur la bulle fixe, en faisant correspondre les perçages.

Bloquer les six vis (1) en veillant à ne pas les serrer excessivement pour ne pas endommager les inserts sur la bulle fixe.

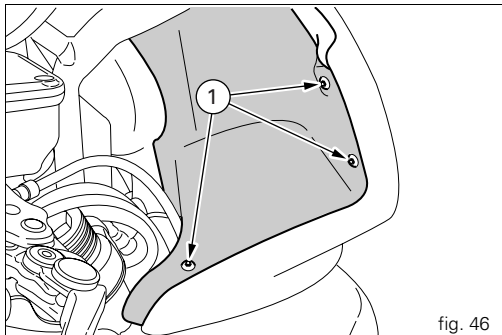


fig. 46

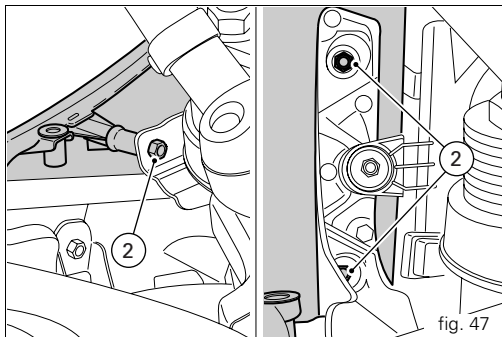


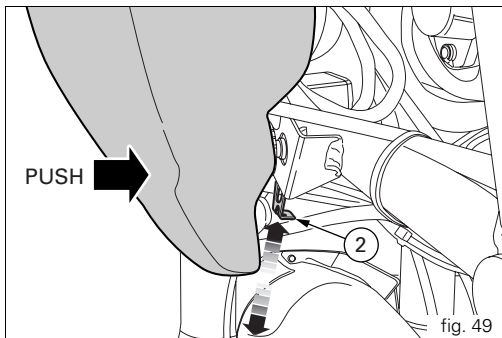
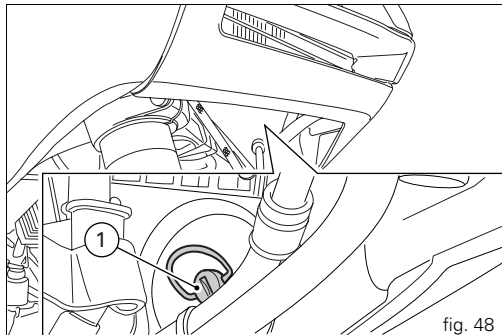
fig. 47

Demi-carénage gauche

En intervenant sur le côté gauche, depuis l'intérieur du carénage, tourner l'attache rapide (1) de 1/4 de tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour libérer l'avant du demi-carénage gauche (fig. 48).

Pour libérer l'arrière du demi-carénage gauche, déplacer jusqu'en butée l'arrêt (2), en face du support du cadre : pour faciliter l'opération, pousser le demi-carénage de l'extérieur au niveau de l'arrêt (fig. 49).

Déposer le demi-carénage gauche en le dégageant des pions situés sur le réservoir d'essence.



Avant de passer au remontage, vérifier que les caoutchoucs (3) et le joint (4) ont été correctement posés sur le goujon (5) (fig. 50).

Poser le demi-carénage gauche, en commençant par l'extrémité arrière et en introduisant les pions du réservoir dans les caoutchoucs (fig. 51).

Pousser le demi-carénage au niveau du goujon (5) pour pouvoir accrocher l'arrêtoir (2) à son extrémité.

Accrocher l'attache rapide avant (1), en la poussant tout en la tournant de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

Sacoques latérales

La moto peut être équipée de sacoches latérales. Le kit sacoches latérales est en vente auprès du service des pièces détachées Ducati.

Le kit contient tous les accessoires de montage plus une notice d'instructions.

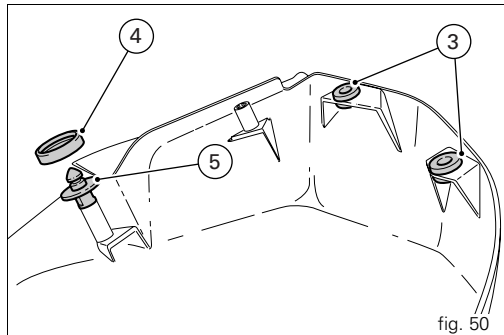


fig. 50

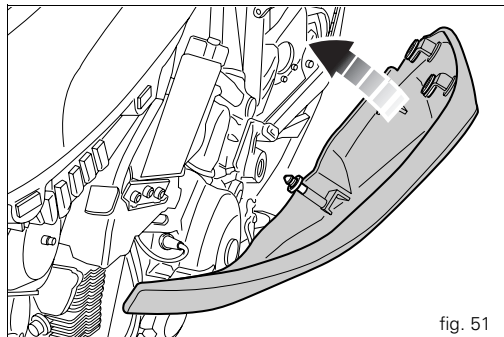


fig. 51

Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère **MIN** du réservoir correspondant (fig. 52 et fig. 53).

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

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

Important

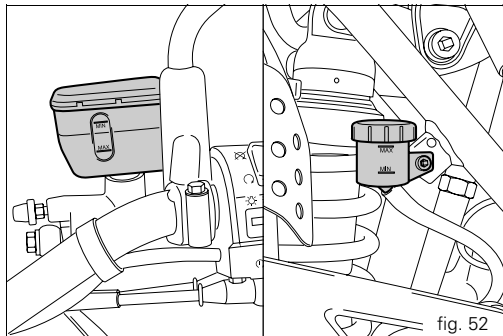
Tous les 4 ans, il est conseillé de remplacer toutes les tuyauteries des circuits.

Systeme de freinage

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

Attention

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



Système d'embrayage (fig. 53)

Un jeu excessif au levier de commande et une moto qui saute ou s'arrête lors du passage d'une vitesse peuvent être le signe de la présence d'air dans le circuit.

S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du système et la purge du circuit.



Attention

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

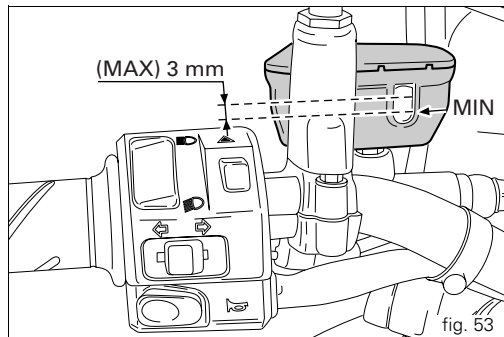


fig. 53

Contrôler l'usure des plaquettes de frein

(fig. 54)

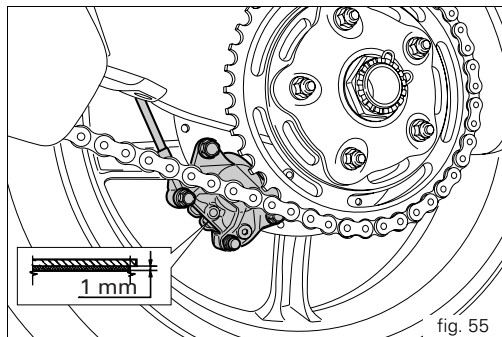
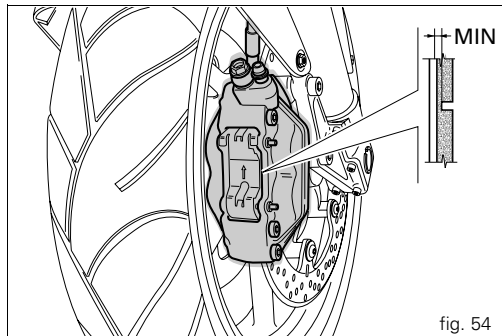
Un repère d'usure est gravé sur chaque plaquette de frein pour faciliter le contrôle, sans avoir à les déposer de l'étrier.

Une plaquette en bon état doit présenter des rainures bien visibles sur sa garniture.

Les plaquettes de frein arrière doivent être remplacées lorsqu'il ne reste plus qu'une épaisseur de garniture d'environ 1 mm (fig. 55) visible à travers l'ouverture entre les demi-étriers.

Important

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



Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles de commande des gaz.

Son revêtement extérieur en plastique ne doit être ni écrasé ni craquelé. Actionner les commandes pour vérifier que les câbles coulisent librement dans leur gaine : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Pour éviter ces inconvénients, il est conseillé d'ouvrir la commande en desserrant les deux vis de fixation (1, fig. 56) et de graisser l'extrémité du câble ainsi que la poulie avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

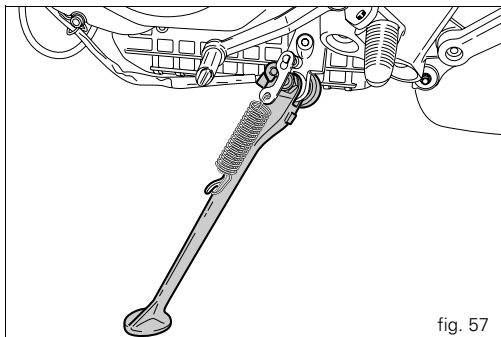
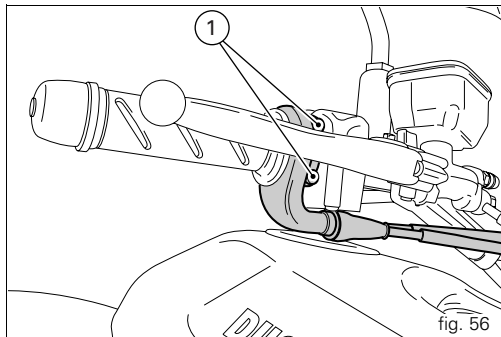


Attention

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

Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 6 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis à des frottements, après avoir éliminé toute trace de crasse (1, fig. 57).



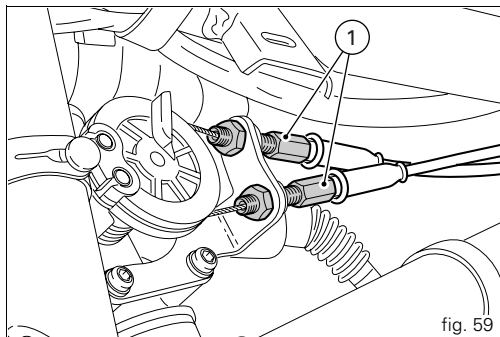
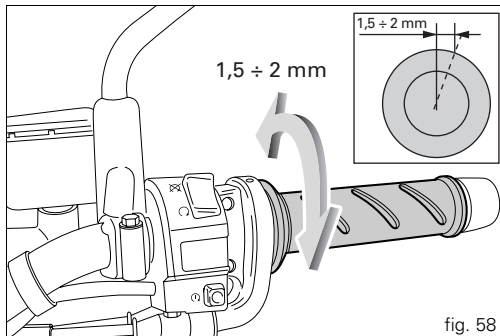
Réglage de la course à vide de la poignée des gaz

Dans toutes les positions du guidon, la poignée des gaz doit toujours avoir une course à vide de $1,5 \div 2,0$ mm, mesurée sur la périphérie du bord de la poignée (fig. 58). Si tel n'est pas le cas, la course à vide de la poignée devra être corrigée en intervenant sur les éléments de réglage (1) du papillon (fig. 59).



Important

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



Charge de la batterie (fig. 60)

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

Déposer le demi-carénage gauche (page 58). Débrancher, dans cet ordre, la borne négative (-) noire et la borne positive (+) rouge.

Dévisser les deux vis (1) de fixation des pattes de support de la batterie et sortir la batterie de son logement.

Attention

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

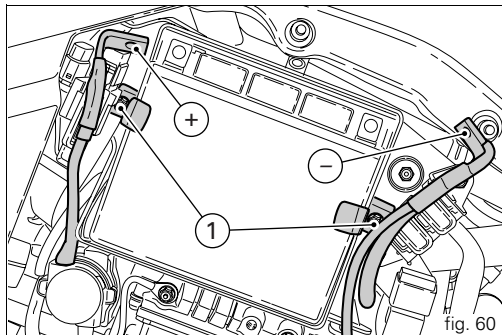
Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

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

Important

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

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



Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

Contrôle de la tension de la chaîne de transmission (fig. 61)

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

Garer la moto sur la béquille latérale puis contrôler, sur le point le plus avancé du carter de chaîne latéral, la distance entre le bras oscillant et l'axe de symétrie des maillons du brin inférieur de la chaîne. Cette distance doit être comprise entre 38 et 42 mm, comme l'indique la plaque appliquée sur le bras oscillant. Dans le cas contraire, régler la tension de la chaîne.

Important

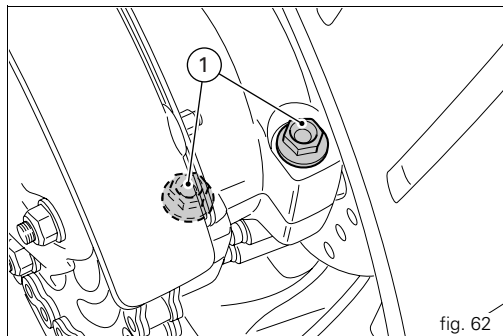
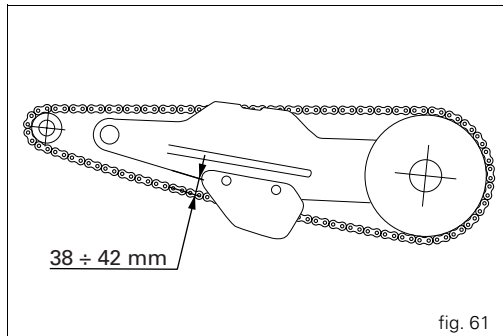
Pour régler la tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Agréé.

Attention

Le serrage des vis (1, fig. 62) du bras oscillant est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important

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



Graissage de la chaîne de transmission

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

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

Important

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

Remplacement des ampoules de phare

Avant de remplacer une ampoule grillée, s'assurer que la tension et la puissance de l'ampoule neuve correspondent aux valeurs indiquées dans le paragraphe « Circuit électrique », page 96. Toujours vérifier le fonctionnement de l'ampoule neuve avant de reposer les pièces déposées. La fig. 63 illustre l'emplacement de l'ampoule du feu de croisement (LO), du feu de route (HI) et du feu de position (1) du projecteur avant.

Pour accéder aux ampoules du phare avant, décrocher les agrafes (2), supérieure et inférieure, en intervenant par les côtés de la bulle fixe au-dessous du tableau de bord (fig. 64), et ouvrir le cache (3).

F



Remarque

Pour plus de clarté, le phare est représenté déposé de la moto.

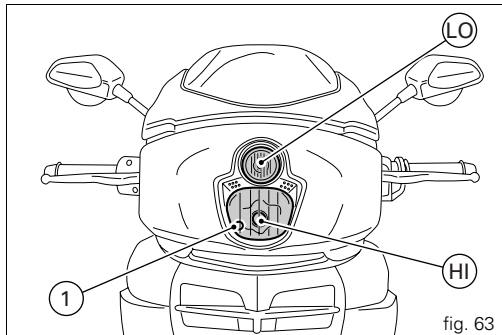


fig. 63

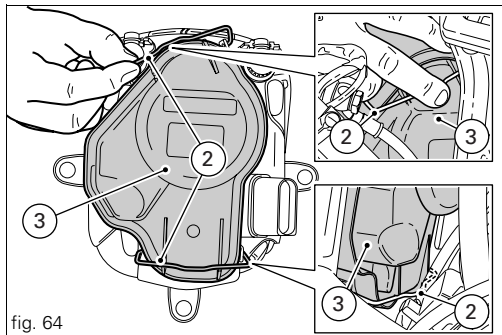


fig. 64

Feu de croisement (supérieur)

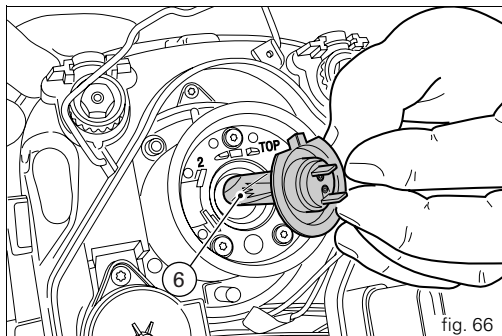
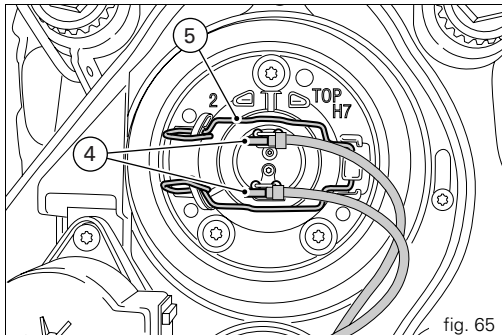
Débrancher les connecteurs (4) de l'ampoule.
Décrocher l'agrafe (5) de la douille en appuyant et en exerçant ensuite une pression à ses extrémités (fig. 65).
Soulever l'agrafe (5).

Sortir l'ampoule grillée (6) et la remplacer par une ampoule neuve en faisant attention à ne pas toucher la partie transparente (fig. 66).



Remarque

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





Remarque pour la version USA :

Pour remplacer l'ampoule du feu de croisement (7), débrancher le connecteur (A) du câblage et tourner l'ampoule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour l'extraire (fig. 67). La remplacer par une ampoule neuve identique. Lors du remontage, tourner l'ampoule dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage sur la douille.

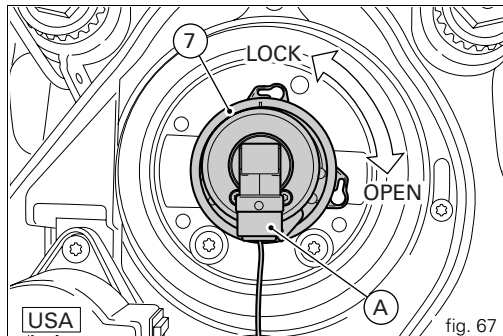


fig. 67

Feu de route (inférieur)

Débrancher le connecteur (8) de l'ampoule du feu de route (fig. 68).

Libérer l'agrafe (9) de la douille en appuyant vers le bas et en exerçant ensuite une pression à ses extrémités. Soulever l'agrafe (9).

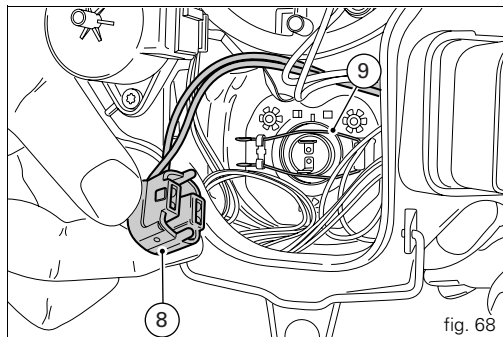


fig. 68

Enlever l'ampoule grillée (10) et la remplacer par une ampoule neuve, en veillant à ne pas toucher la partie transparente (fig. 69).

Feu de position

Débrancher les connexions (11) (fig. 70).

Enlever l'ampoule du feu de position (12) et la remplacer par une ampoule neuve ayant les mêmes caractéristiques.

Remontage des ampoules

Après le remplacement d'une ampoule, rétablir les connexions précédemment débranchées. Reposer le couvercle du phare en faisant correspondre les profils et le fixer à l'optique à l'aide des agrafes.



Remarque

Il est possible d'invertir les conducteurs sur les bornes des ampoules.

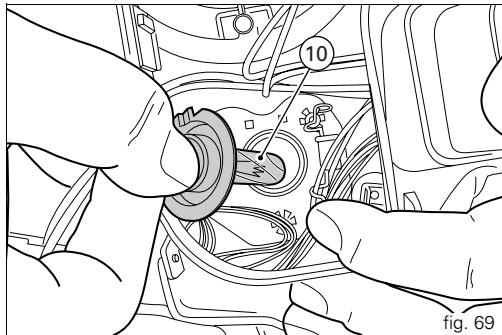


fig. 69

F

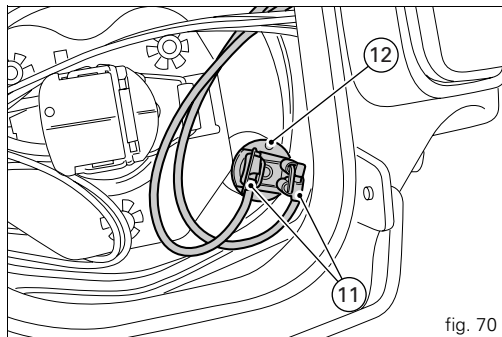


fig. 70

Remplacement des ampoules des clignotants avant

Les clignotants avant sont intégrés dans les rétroviseurs. Pour remplacer l'ampoule, dévisser la vis (1) et déposer l'optique (2) du clignotant du rétroviseur (fig. 71).

L'ampoule (3) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Remplacer l'ampoule grillée par une ampoule neuve ayant les mêmes caractéristiques ; l'introduire en appuyant tout en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage (fig. 72).

Remonter le verre (2) dans la fessure du support du clignotant, en faisant correspondre les profils.

Fixer le verre avec la vis (1).

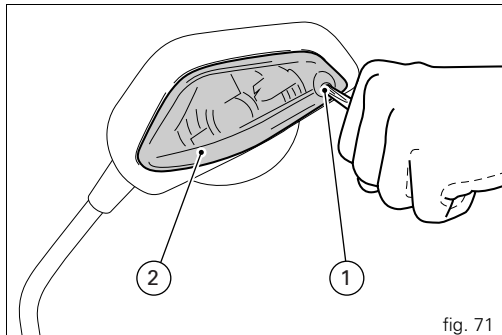


fig. 71

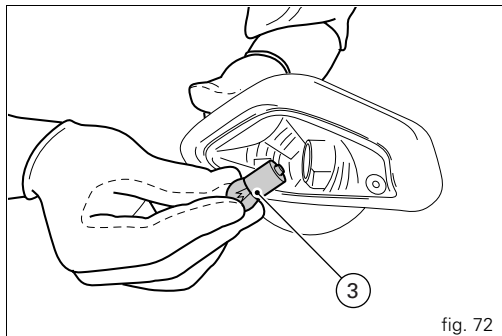
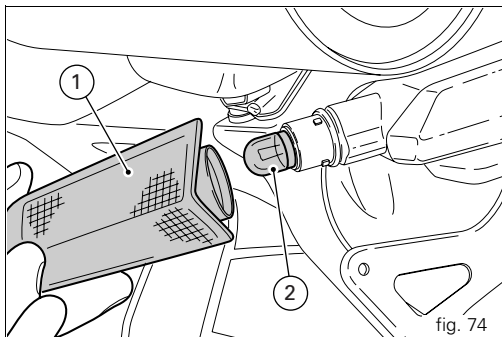
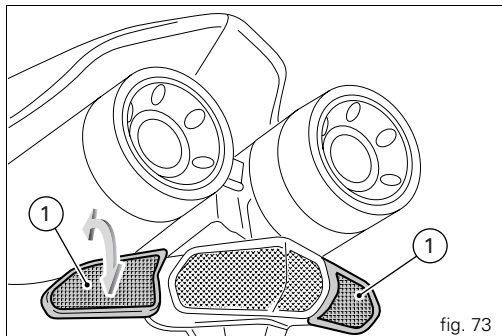


fig. 72

Remplacement des ampoules des clignotants arrière

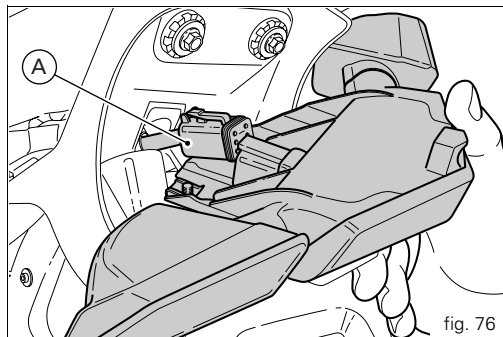
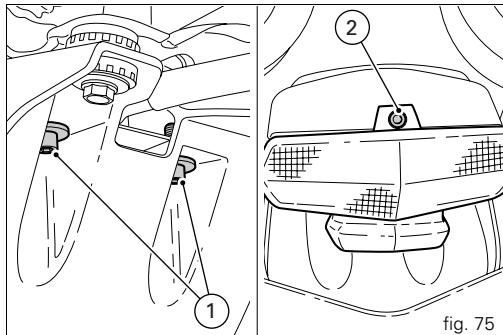
Pour remplacer les ampoules des clignotants arrière, il faut tourner d'un quart de tour le clignotant (1), son optique en haut, et le sortir de son support (fig. 73). L'ampoule (2, fig. 74) a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Reposer l'optique du clignotant (1) et la fixer au support du clignotant en la tournant d'un quart de tour.



Remplacement des ampoules d'éclairage de la plaque d'immatriculation et du feu de stop

Dévisser par l'intérieur les deux vis (1) de fixation des feux arrière au support de la plaque d'immatriculation. Dévisser la vis (2) et dégager légèrement le support des feux arrière (fig. 75).

Débrancher le connecteur (A) du faisceau arrière et déposer le support des feux arrière (fig. 76).



Dévisser les deux vis tarauds (3) de fixation de la coupelle (4) avec élément transparent pour l'éclairage de la plaque d'immatriculation.

Enlever la coupelle avec élément transparent et remplacer l'ampoule (5) de la plaque d'immatriculation (fig. 77).

Pour remplacer l'ampoule du feu de stop, effectuer les opérations précédemment décrites puis ôter l'élément transparent (6) du feu de stop.

Sortir l'ampoule (7) en la poussant et en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre puis la remplacer (fig. 78).

Lors du remontage de l'élément transparent (6), veiller à bien introduire les dents (B) dans les logements correspondants du support.

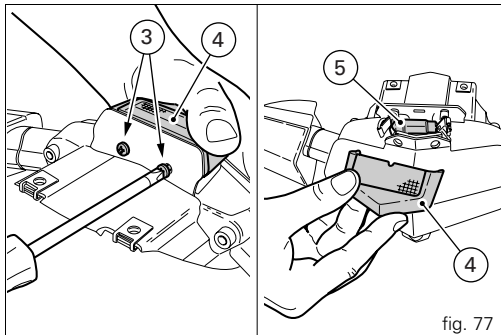


fig. 77

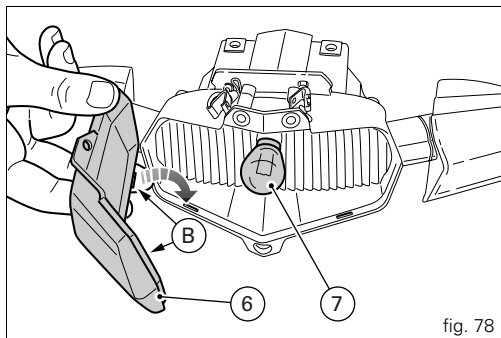


fig. 78

Orientation du projecteur (fig. 79)

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

Allumer le feu de croisement :

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

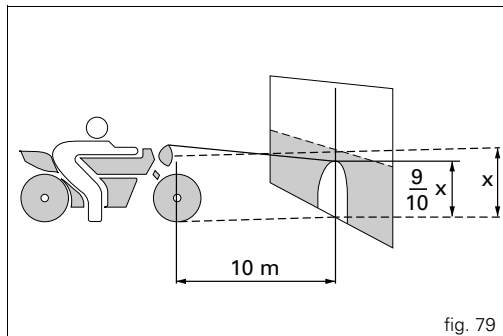


fig. 79



Remarque

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

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

Orientation du projecteur (fig. 80)

Pour le réglage en hauteur du projecteur, tourner la vis (1).
Le réglage horizontal peut se faire à l'aide de la vis (2).



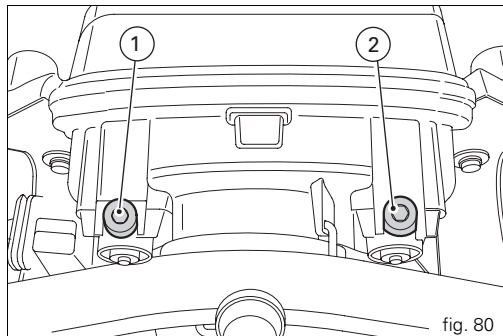
Remarque

Pour avoir accès aux vis de réglage des projecteurs, il faut déposer la bulle fixe.



Important

Les vis (1) et (2) de réglage manuel du phare n'ont pas de fin de course.



Pneus Tubeless (sans chambre à air)

Pression du pneu avant :

220 Kpa (2,2 bar - 32,3 psi)

Pression du pneu arrière :

240 Kpa (2,4 bar - 35,2 psi)

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

Important

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

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

Réparation ou remplacement des pneus (Tubeless)

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



Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

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

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

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



Important

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



Remarque

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

Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 81) de la bande de roulement à l'endroit où l'usure est maximale : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout cas, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important

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

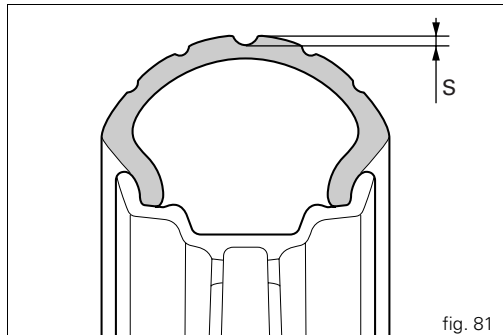


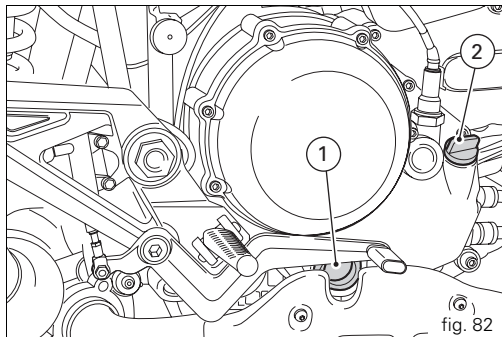
fig. 81

Contrôle du niveau d'huile moteur (fig. 82)

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

Important

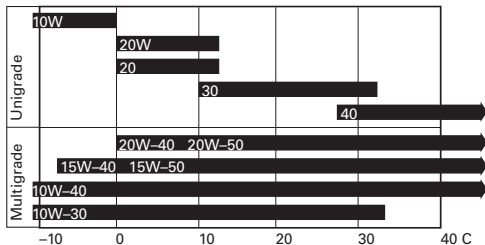
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile, aux intervalles prescrits par le tableau d'entretien périodique dans le Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé.



Viscosité

SAE 15W-50

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



Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 83)

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

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

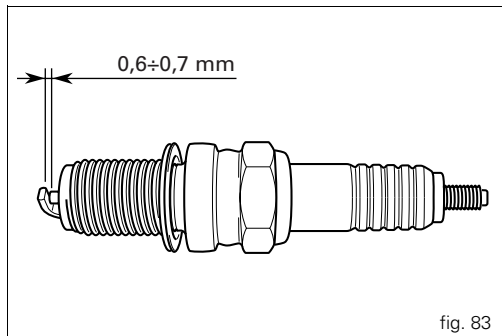
Pour la vérification et le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé, qui examinera la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

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



Important

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



F

Nettoyage général

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

Important

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

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



Attention

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

Inactivité prolongée

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

nettoyage général ;

vider le réservoir de carburant ;

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

internes d'une couche de protection ;

utiliser la béquille de service pour soutenir la moto ;

débrancher et déposer la batterie.

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

Recouvrir la moto d'une housse (disponible auprès de Ducati Performance) pour protéger la carrosserie sans retenir la buée.

Remarques importantes

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

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

Entretien

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire

F	Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1	12	24	36	48	60
		mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
		Mois	6	12	24	36	48	60
	Vidange de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●
	Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
	Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur					●		
	Contrôle de la pression de l'huile moteur				●		●	
	Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
	Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			●		●		●
	Remplacement des courroies de distribution				●		●	
	Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer si elles sont en mauvais état				●		●	
	Remplacement et nettoyage du filtre à air (1)			●		●		●
	Remplacement du filtre à air				●		●	
	Contrôle de synchronisation et de ralenti du papillon (1)			●	●	●	●	●

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de freins et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/graissage des câbles de starter / des gaz			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein Les remplacer si elles sont en mauvais état		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. Les remplacer s'ils sont abîmés (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du joint élastique de la roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle des feux et des indicateurs			●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes			●	●	●	●	●
Vidange de l'huile de la fourche avant					●		
Vérification de l'absence de fuites d'huile dans la fourche et l'amortisseur arrière			●	●	●	●	●

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle de la fixation du pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie			●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

* Effectuer la révision à l'échéance qui se produit en premier (kilométrage ou mois).

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

Programme d'entretien : opérations aux soins du client

Liste des opérations et type d'intervention (échéance en kilomètres ou en durée d'utilisation*)	km x1000	1
	mi. x1000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer la révision à l'échéance qui se produit en premier (kilométrage ou mois).

Caractéristiques techniques

Dimensions (mm) (fig. 84)

F Poids

À sec, en ordre de marche sans carburant :

196 kg.

À pleine charge :

410 kg.

⚠ Attention

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

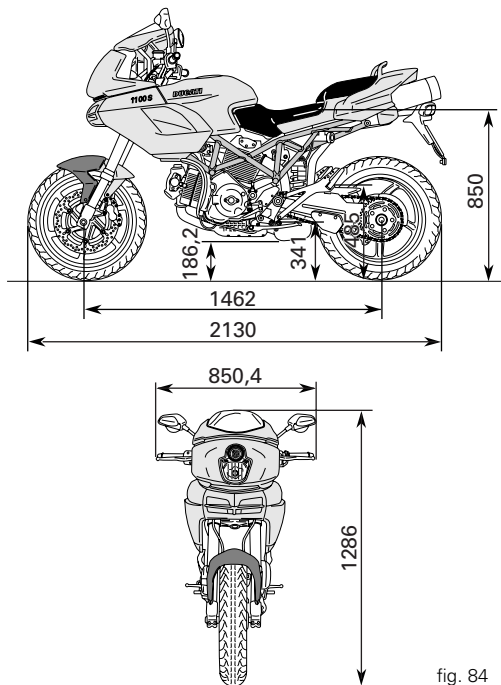


fig. 84

Ravitaillements	Type	dm³ (litres)
Réservoir d'essence, avec réserve de 3 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	20
Circuit de graissage	SHELL - Advance Ultra 4	3,8
Circuit de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL – Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour traitement des circuits électriques SHELL – Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	160 mm (par tube) par le haut du fourreau (1100S) 550 par tube jusqu'à hauteur du repère d'huile (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°, 1100 cm³ avec système desmodromique, à injection électronique, refroidi par air.

Alésage mm :

98

Course mm :

71,5

Cylindrée totale, cm³ :

1079

Taux de compression :

10,5 ± 0,5:1

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

70 kW - 95 ch à 7750 min⁻¹

Couple maximal à l'arbre (95/1/CE) :

102,9 Nm - 10,5 kg à 4750 min⁻¹

Régime maximum, min⁻¹ :

8500



Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

Distribution

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

Schéma de distribution desmodromique (fig. 85)

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

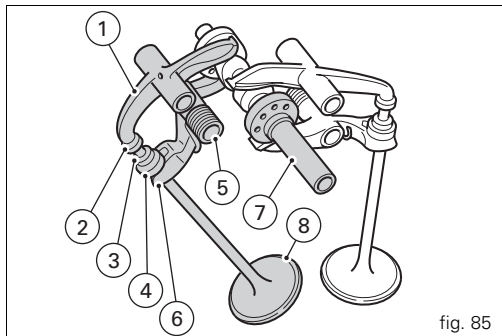


fig. 85

Performances

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

Bougies d'allumage

L'allumage dans chaque cylindre s'obtient par une double bougie. Cette solution assure une meilleure combustion et davantage de puissance, surtout aux régimes intermédiaires.

Marque :

CHAMPION

Type :

RA6 HC

ou bien

Marque :

NGK

Type :

DCPR8E

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.

Diamètre du corps de papillon :

45 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Trous par injecteur : 1

Alimentation essence : 95-98 RON.

Échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.

Transmission

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

Embrayage à bain d'huile actionné par levier sur le côté gauche du guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

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

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

Rapport pignon sortie de boîte/couronne arrière :
15/42

Rapports totaux :

1^{ère} 15/37

2^{ème} 17/30

3^{ème} 20/27

4^{ème} 22/24

5^{ème} 24/23

6^{ème} 28/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.

Marque :

RK

Type :

525 GXW

Dimensions :

5/8"x5/16"

Nombre de maillons :

106.



Important

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

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



Attention

Pour remplacer la couronne arrière, faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Toute imperfection lors du remplacement de cette pièce peut compromettre sérieusement votre sécurité et celle du passager ou causer des dommages irréversibles à votre moto.

Freins

Avant

À double disque perforé semi-flottant.

Cloche :

acier.

Piste de freinage :

acier

Diamètre du disque :

320 mm.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Surface de freinage :

88 cm².

Marque des étriers de frein :

BREMBO

Type :

30/34 - 4 pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450FP

Type de maître cylindre :

PSC16 avec réservoir intégré.

Arrière

À disque fixe perforé.

Cloche :

acier.

Piste de freinage :

acier.

Diamètre du disque :

245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Surface de freinage :

32 cm².

Marque :

BREMBO

Type :

34 -2 pistons

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître cylindre :

PS 11B.



Attention

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

Cadre

Treillis en tubes d'acier à haute résistance.

Angle de braquage (par côté) :

35°

Géométrie de la direction :

Angle de chasse :

24°

Chasse :

92 mm.

Roues

F Avant

Jante en alliage léger à six branches.

Dimensions :

MT3,50x17".

Arrière

Jante en alliage léger à cinq branches.

Dimensions :

MT5,50x17".

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

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17.

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

180/55-ZR17.

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension et en compression et de la précontrainte des ressorts.

Diamètre des tubes porteurs :

43 mm.

Débattement sur l'axe des tubes de fourche :

165 mm.

Arrière

À commande progressive obtenue par interposition d'un balancier entre le cadre et l'articulation supérieure de l'amortisseur.

L'amortisseur, réglable en détente, compression et précontrainte du ressort, est articulé par sa partie inférieure au bras oscillant en alliage léger. Le bras oscillant tourne autour de l'articulation qui passe par le cadre et le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Débattement de l'amortisseur :

145 mm.

Coloris disponibles

1100S

Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre rouge et jantes noires.

Noir brillant réf. 248.514 (PPG) ;
transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre noir et jantes noires.

Blanc perle fond réf. 490.019 (PPG) + émail réf. *0040 (PPG) ;
Transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre Racing Gray (gris) et jantes noires.

1100

Rouge anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;
transparent réf. 228.880 (PPG) ;
cadre rouge et jantes noirs.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

Projecteur avant deux phares superposées à ampoules halogènes, composé de :

feu de croisement **H7 (12V-55W)** ;

feu de route **H7 (12V-55W)** pour UE et Royaume-Uni **H9 (12V-65W)** pour États-Unis ;

feu de position de **12V-6W**.

Commandes électriques sur le guidon.

Clignotants, ampoules **12V-10W**.

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop.

Batterie de type étanche, **12V-10 Ah**.

Alternateur 12V-520W.

Régulateur électronique, protégé par un fusible de **30 A** placé à côté de la batterie.

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

Feu arrière avec ampoule à double filament **12V-5/21W** pour signalisation de stop et feu de position ; ampoule d'éclairage de plaque minéralogique **12V-5W**.



Remarque

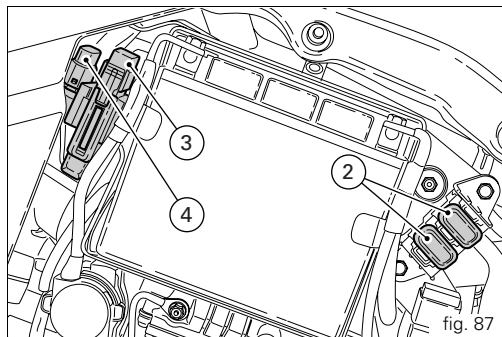
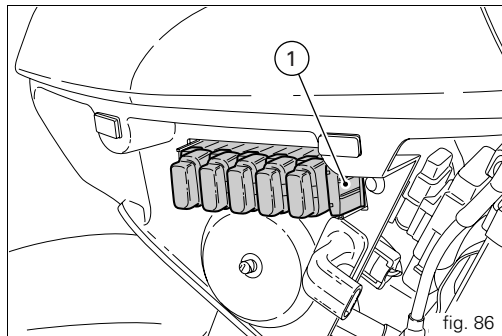
Pour le remplacement des ampoules, se reporter aux paragraphes correspondants à partir de la page 68.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (1, fig. 86) se trouve sous le demi-carénage gauche (page 58). Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le capuchon de protection. En plus de la boîte à fusibles principale, d'autres fusibles se trouvent à côté de la batterie.

Les deux fusibles (2, fig. 87) situés du côté droit de la batterie protègent le relais du système d'injection et du boîtier électronique du moteur.

Le fusible (3) protège le régulateur électronique et le fusible (4) protège le circuit du capteur de position de la béquille latérale.



Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le capuchon de protection (A, fig. 88).

On peut reconnaître un fusible fondu par la coupure de son filament intérieur (5, fig. 89).

Important

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

Attention

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

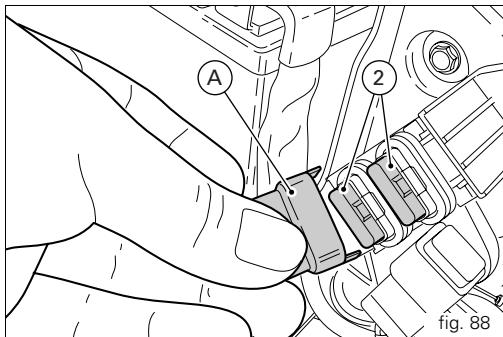


fig. 88

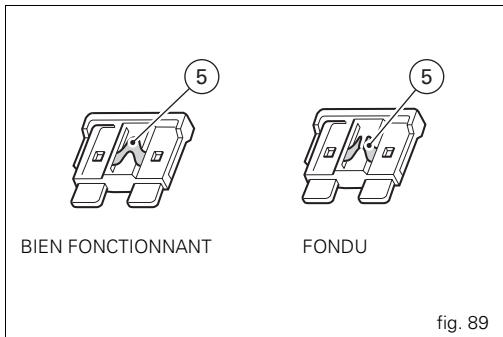


fig. 89

Légende du schéma du circuit électrique /injection

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

Légende des couleurs des fils

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

Légende boîtes à fusibles

Rep.	Utilisateurs	Val.
a	Key on	10 A
b	Feux	15 A
c	Avertisseur sonore, feu de stop, contacteur de démarrage, appel de phare	15 A
d	Instrumentation	5 A
e	Poignées chauffées	5 A
f	Injection	20 A
g	Alimentation de la centrale de gestion du moteur	3 A
h	Master	30 A



Remarque

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

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

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

F

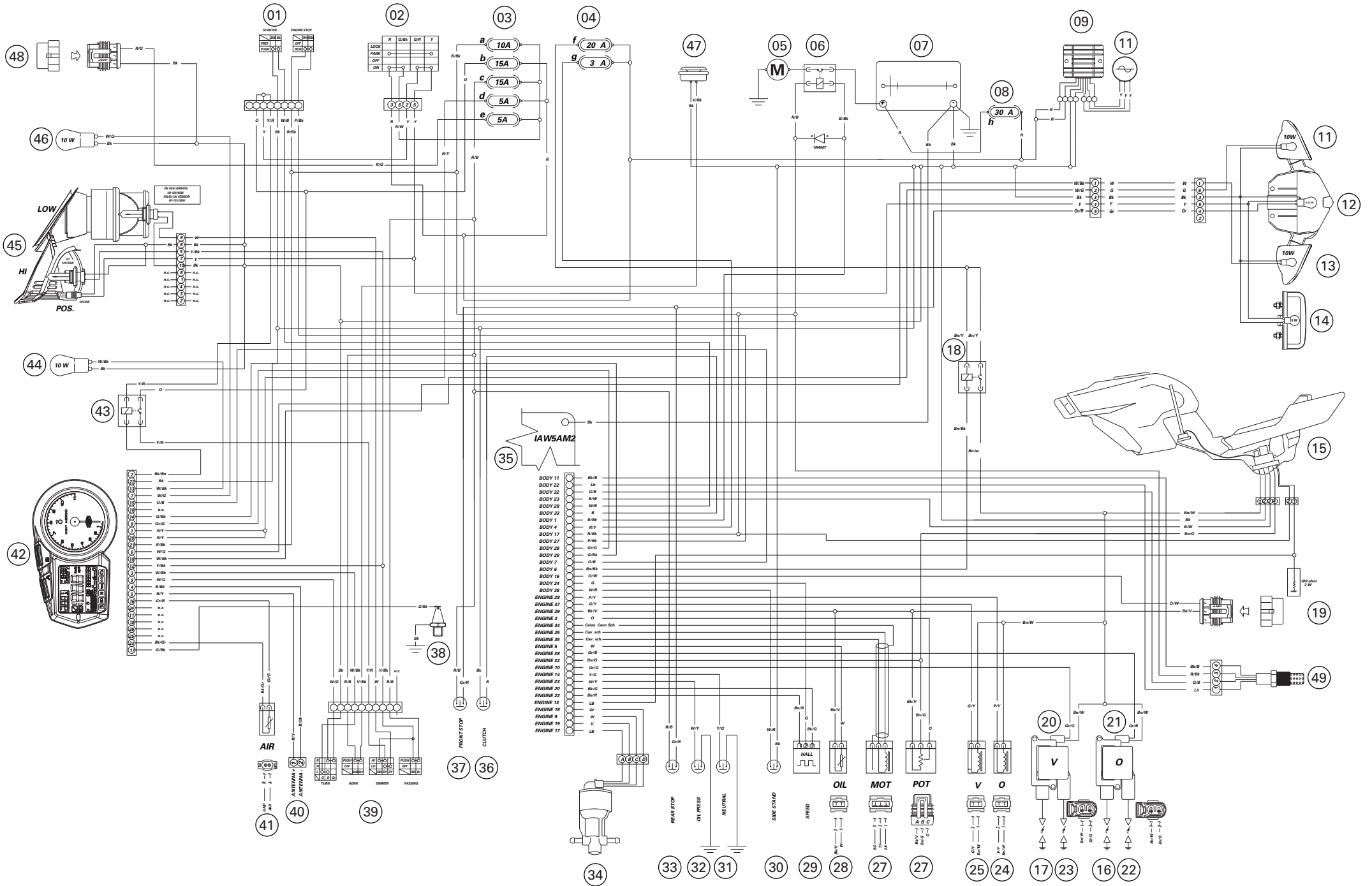
F

Stampato 05/2008

Cod. 913.7.138.1E

DUCATI 

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



MTS1100/MTS1100S

DUCATI 

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