

Manuel d'utilisation et d'entretien

DUCATI *SPORT TOURING* ST3 / ST3s ABS

F

F

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

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

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

Amusez-vous bien!



Remarque

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

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



Attention

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

Sommaire

Indications Générales 6

- Garantie 6
- Symboles 6
- Informations utiles pour rouler en sécurité 7
- Conduite à pleine charge 8
- Données d'identification 10

Commandes pour la Conduite 11

- Position des commandes pour la conduite du motocycle 11
- Tableau de bord 12
- Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Fonctions principales 14
- Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Configuration/affichage paramètres 16
- Le système antidémarrage électronique 24
- Clés 24
- Code card 25
- Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz 26
- Double des clés 27
- Commutateur d'allumage et antivol de direction 28
- Commutateur gauche 29
- ST3s ABS 30
- Levier commande d'embrayage 31
- Commutateur droit 32

- Poignée des gaz 33
- Levier commande de frein avant 33
- Pédale commande de frein arrière 34
- Sélecteur de vitesse 34
- Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière 35

Principaux Eléments et Dispositifs 36

- Position sur le motocycle 36
- Bouchon réservoir de carburant 37
- Serrure de selle et crochet porte-casque 38
- Béquille latérale 40
- Poignée de levage motocycle 41
- Prise de courant 41
- Béquille centrale 42
- Rétroviseurs 43
- Eléments de réglage fourche avant (ST3) 44
- Eléments de réglage fourche avant (ST3s ABS) 45
- Eléments de réglage amortisseur arrière (ST3) 47
- Eléments de réglage amortisseur arrière (ST3s ABS) 49
- Variation de l'assiette du motocycle 51

Mode d'emploi 53

- Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 53
- Contrôles avant la mise en route 55
- Dispositif ABS (ST3s ABS) 56
- Démarrage du moteur 57
- Démarrage et mise en route du motocycle 59
- Freinage 59

Système ABS (ST3s ABS) 60
Arrêt du motorcycle 61
Stationnement 61
Ravitaillement en carburant 62
Accessoires en dotation 63

Principales Opérations d'utilisation et d'entretien 64

Dépose de l'habillage 64
Remplacement et nettoyage des filtres à air 71
Contrôle niveau liquide de refroidissement 72
Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 73
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 74
Lubrification des articulations 75
Réglage du câble des gaz 76
Charge de la batterie 77
Mise en tension de la chaîne de transmission 78
Graissage de la chaîne de transmission 79
Remplacement des ampoules d'éclairage 80
Orientation du phare 85
Réglage vertical du phare 86
Pneus 87
Contrôle niveau huile moteur 89
Nettoyage et remplacement des bougies 90
Nettoyage général 91
Inactivité prolongée 92
Consignes importantes 92

Entretien 93

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire 93
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client 96

Caractéristiques techniques 97

Encombrement (mm) 97
Poids 97
Ravitaillements 98
Moteur 99
Distribution 99
Performances 100
Bougies d'allumage 100
Alimentation 100
Cadre 100
Roues 100
Pneus 100
Freins 101
Transmission 102
Suspensions 103
Système d'échappement 103
Coloris disponibles 103
Circuit électrique 104

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 111

Indications Générales

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

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

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute, n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou un Atelier Autorisé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :



Attention

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



Important

Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.



Remarque

Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

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

Informations utiles pour rouler en sécurité



Attention

Lire avant d'utiliser la moto.

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

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

Le pilote et le passager doivent **toujours** porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.

Ne pas porter des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.

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

Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir toujours ses mains sur les demi-guidons, ainsi que le passager doit se tenir toujours, de ses deux mains, à la poignée.

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

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

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

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

Toujours éteindre le moteur lorsque vous prenez 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 carburant.

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

Toujours retirer la clé quand on laisse la moto sans surveillance. Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.



Attention

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

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale/centrale.

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

Conduite à pleine charge

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort. La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Important

Si les valises latérales sont montées, il est conseillé de ne pas dépasser la vitesse de 120 km/h avec votre motocycle. Cette vitesse doit être réduite davantage en cas de mauvaises conditions des pneus, de la chaussée et de visibilité.

Renseignements sur la charge transportable

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

420 Kg / 924 lbs.

Le poids du bagage tout seul ne doit tout à fait dépasser 23 kg, répartis comme suit (fig. 1fig.) :

9 kg max. pour chaque valise latérale ;
5 kg max. pour la sacoche de réservoir.

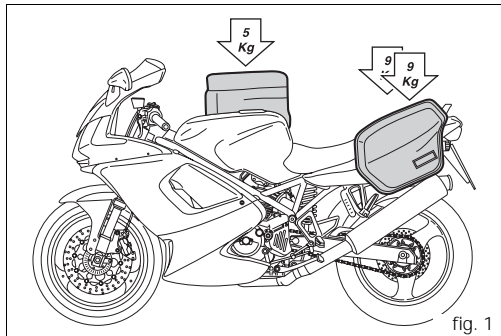


fig. 1

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

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

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

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

Si l'on roule avec les valises latérales montées (disponibles auprès du Service Pièces Détachées Ducati) :

répartissez les bagages et les accessoires selon leur poids et positionnez-les de manière uniforme dans les valises latérales ;

fermez chaque valise latérale avec sa serrure à clé.

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 87 et en bon état.

Données d'identification

Deux numéros d'identification, identifiant respectivement le cadre (fig. 2) et le moteur (fig. 3), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

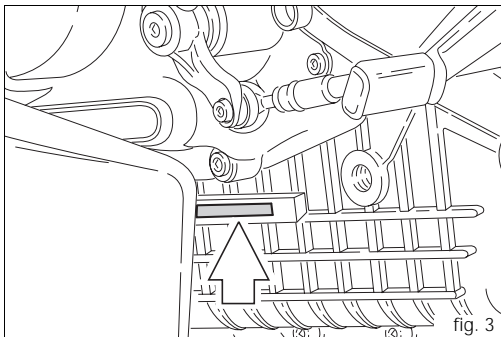
Cadre N°

Moteur N°



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur la commande de pièces détachées.



Commandes pour la Conduite



Attention

Ce chapitre illustre le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motorcycle. Lire attentivement cette description avant d'utiliser toute commande.

Position des commandes pour la conduite du motorcycle (fig. 4)

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

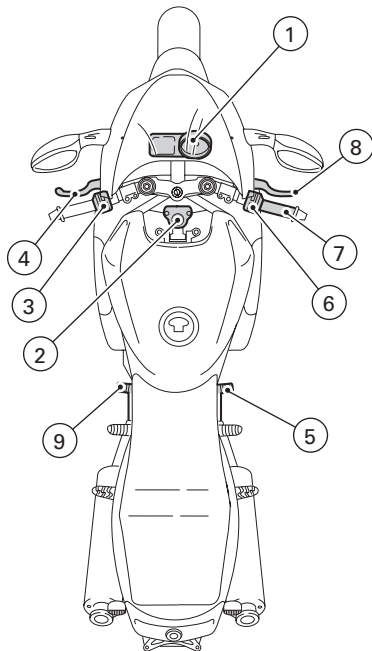



fig. 4

Tableau de bord (fig. 5.1 e fig. 5.2)

1) **LCD - affichage à cristaux liquides** (voir page14).

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

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

3) **Témoin antidémarrage électronique**  (jaune ambre).

Le témoin reste allumé en cas de code clé erroné ou non reconnu ; il clignote au cas où un signal du système antidémarrage électronique aurait été rétabli avec la procédure de déblocage immobilisateur au moyen de la poignée des gaz (voir page 26).

Important

Le tableau de bord est un instrument qui permet de faire le diagnostic du système d'injection/allumage électronique.

N'utilisez jamais ces menus réservés à un personnel qualifié.

En cas d'accès accidentel à cette fonction, positionnez la clé sur OFF et faites appel à un centre agréé Ducati pour effectuer les contrôles nécessaires.

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

Indique le nombre de tours/min du moteur.

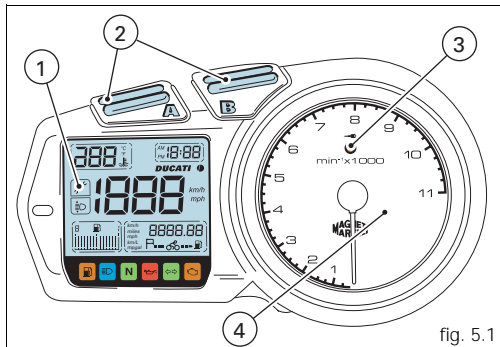


fig. 5.1

5) **Témoin ABS (ABS) (orange) (ST3 ABS).**

Il s'allume pendant quelques secondes lorsque la clé est tournée sur la position ON (CHECK), il s'éteint par la suite ; système anti-blocage de freinage (ABS) actif.

Il s'allume et clignote pour signaler que le système ABS a été désactivé au moyen du bouton du commutateur gauche (voir page 30).

Important

Lorsque le témoin ABS s'allume et reste fixe, il indique que le dispositif ABS ne sera pas disponible, sans pour autant compromettre l'efficacité du système de freinage ; nous vous conseillons d'avoir recours à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé. Une tension de la batterie insuffisante pourrait être une des causes probables, il est conseillé donc de la charger ; une autre cause possible pourrait être une panne du système.

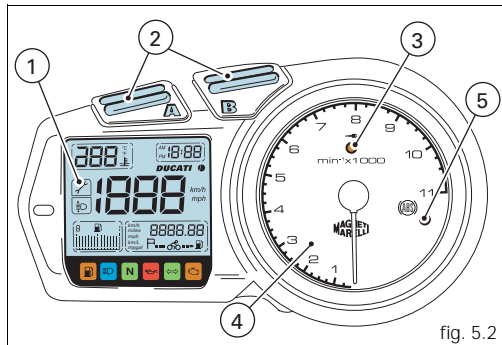


fig. 5.2

Afficheur à cristaux liquides (LCD) - Fonctions principales



Attention

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

1) **Témoin de température eau.**

Indique la température de l'eau de refroidissement du moteur.



Important

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

2) **Horloge.**

3) **Indicateur de vitesse.**

Indique la vitesse de marche du véhicule.

4) **Afficheur auxiliaire.**

Affiche dans l'ordre les indications du compteur kilométrique, du totaliseur journalier, de la vitesse moyenne, de la consommation instantanée, de la consommation moyenne, de la consommation de carburant, de l'autonomie résiduelle et de la quantité de carburant restante.

5) **Témoin EOBD** **(jaune ambre).**

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

Il est également utilisé comme repère visuel durant la procédure de déblocage immobiliseur au moyen de la poignée des gaz.

S'il n'y pas d'erreurs, le témoin doit s'allumer lorsqu'on positionne le commutateur d'allumage sur **ON** et il doit s'éteindre au bout de quelques secondes (normalement 1.8 à 2 sec.).

6) **Témoin clignotants de direction** ↔ (vert).

S'allume et clignote lorsqu'un témoin de direction est activé.

7) **Témoin pression huile moteur** ⚠ (rouge).

S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur **ON**, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important

N'utilisez pas le motorcycle si le témoin (7) demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.

8) **Témoin point mort N** (vert).

S'allume quand le sélecteur est au point mort.

9) **Témoin feu de route** ☰ (bleu).

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

10) **Témoin réserve carburant** ⛛ (jaune).

S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 6,5 litres de carburant.

11) **Afficheur carburant.**

Cette fonction indique le niveau de carburant qui se trouve dans le réservoir du véhicule. Lorsque le dernier segment reste allumé (clignote), le témoin de réserve (10) s'allume.

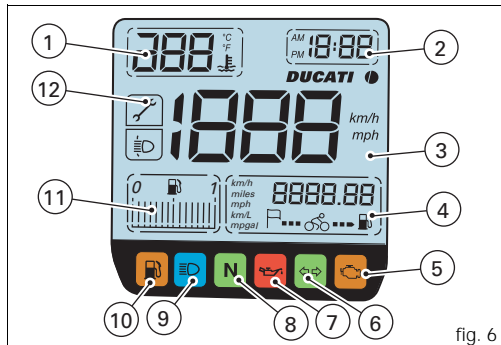


fig. 6

12) **Témoin entretien préventif.**

L'allumage du témoin (⚠) signale que le motorcycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique. Le témoin restera en clignotement pendant les 50 km (31 mi) successifs à l'allumage. Par la suite, le témoin restera fixe. Lorsque le témoin commence de clignoter, s'adresser à un concessionnaire ou un centre autorisé.

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

A l'allumage (clé de **OFF** à **ON** ou **Key-ON**), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (voir fig. 7).

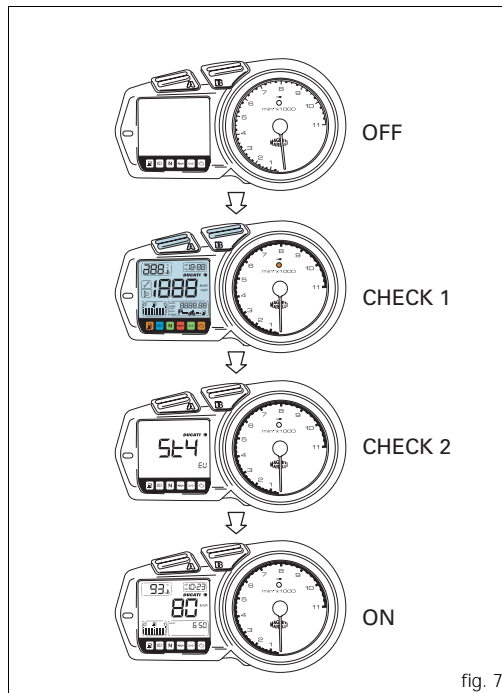


fig. 7

Indication température eau (fig. 8)

Indique la température de l'eau de refroidissement du moteur.

Lorsque la température descend au-dessous de 40°C/104°F, l'inscription "LO" apparaît sur l'afficheur en clignotant.

Lorsque la température de l'eau est entre 40°C/104°F et 120°C/248°F, l'afficheur indique la température avec des valeurs fixes.

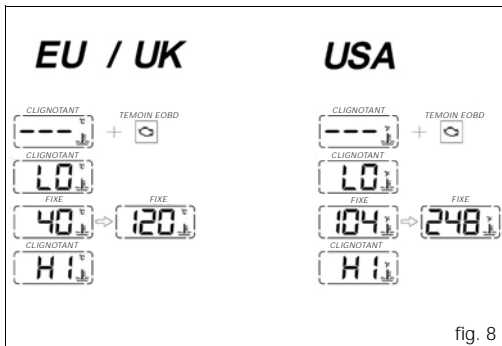
Lorsque la température de l'eau est entre +121°C /250 °F et +124°C /255 °F, l'inscription "HI" apparaît sur l'afficheur en clignotant.

Lorsque la température de l'eau est à +125°C /257 °F, les tirets " - - - " apparaissent sur l'afficheur en clignotant et simultanément le témoin EOBD (5, fig. 6) s'allume.



Remarque

Si le capteur qui relève la température est débranché, l'afficheur indique les tirets " - - - " et simultanément le témoin EOBD (5, fig. 6) s'allume.



Fonction de réglage horloge

Appuyez sur le bouton (A, fig. 5.1) pendant 2 secondes, l'inscription AM clignote. En appuyant à nouveau sur le bouton (B), l'inscription PM clignote ; en appuyant sur le bouton (B) on revient au pas précédent. Appuyez sur le bouton (A) pour confirmer la sélection et passer ainsi au réglage des heures qui commencent à clignoter.

Utilisez le bouton (B) pour modifier l'indication de l'heure. Si l'on appuie sur le bouton (B) pendant plus de 5 secondes, les heures avancent plus rapidement. Appuyez sur le bouton (A) pour confirmer la sélection et passer ainsi au réglage des minutes. Utilisez le bouton (B) pour modifier l'indication des minutes. Si l'on appuie sur le bouton (B) pendant plus de 5 secondes, les heures avancent plus rapidement. Appuyez sur le bouton (A) pour confirmer la sélection et quitter le mode de réglage horloge, en retournant à la fonctionnalité normale.

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

En appuyant sur le bouton (B, fig. 5.1), clé sur **ON**, on effectue un défilement du type séquentiel des fonctions suivantes :

- Compteur kilométrique
- Totaliseur journalier (TRIP)
- Vitesse moyenne
- Consommation instantanée
- Consommation moyenne
- Consommation de carburant
- Autonomie résiduelle
- Niveau de carburant digital

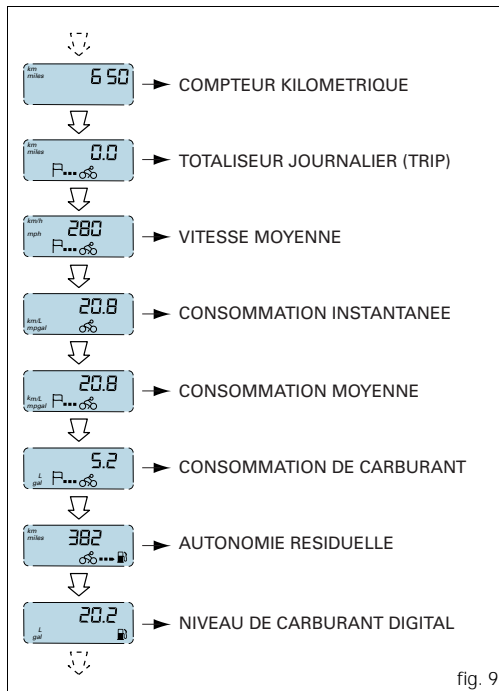


fig. 9

Fonction "Compteur kilométrique" (fig. 10)

Indique la distance totale parcourue par le véhicule.

Fonction "Totaliseur journalier (TRIP)" (fig. 10)

Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro. Il est possible de mettre à zéro ce paramètre en sélectionnant cette fonction et en appuyant sur le bouton (A, fig. 5.1) pendant 2 secondes au moins. Au bout de 9999.9 km (ou milles) l'afficheur se met à zéro automatiquement.

Fonction "Vitesse moyenne" (fig. 10)

Indique la vitesse moyenne de conduite du véhicule. Le calcul de la vitesse moyenne se fait à partir de la dernière mise à zéro du "Totaliseur journalier (TRIP)". Une fois la vitesse de 280 km/h (174 mph) atteinte, l'afficheur indiquera les tirets "---".

Fonction "Consommation instantanée" (fig. 10)

Véhicule en mouvement et moteur démarré, l'afficheur indiquera la donnée numérique de la consommation instantanée. Si le véhicule n'est pas en mouvement mais le moteur est démarré, l'afficheur indiquera des tirets fixes "---". Moteur coupé et véhicule à l'arrêt, l'afficheur indiquera "0.0".

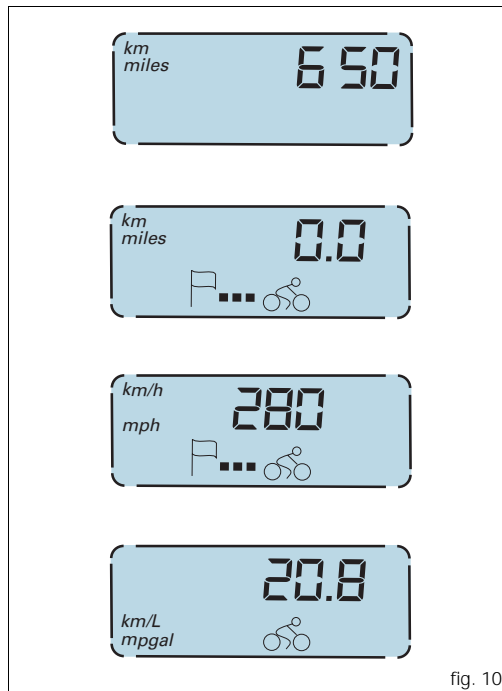


fig. 10

Fonction "Consommation moyenne" (fig. 11)

Véhicule en mouvement et moteur démarré, l'afficheur indiquera la donnée numérique de la consommation moyenne.

A réaction de la remise à zéro du "Totaliseur journalier" (TRIP) l'afficheur indiquera les tirets "-.-" et mettra à jour la donnée au bout de 2 km parcourus. Lorsque le véhicule est à l'arrêt ou arrêté moteur en marche, l'afficheur indiquera la dernière donnée mémorisée jusqu'à la nouvelle mise à jour.

Fonction "Consommation en carburant" (fig. 11)

Indique la consommation de carburant du véhicule durant la marche. Le calcul se fait à partir de la dernière mise à zéro du "Totaliseur journalier (TRIP)". Dès que l'on atteint la valeur de 9999,9 litres (2.201.9 gal. U.K. - 2641.9 gal. USA), l'afficheur indiquera les tirets "- - -".

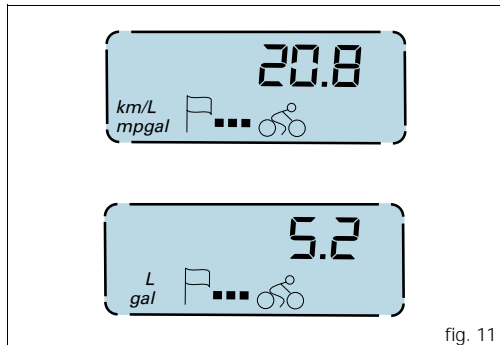


fig. 11

Fonction "Autonomie résiduelle" (fig. 12)

Indique la distance que le véhicule peut encore parcourir. Lorsque le véhicule est complètement à l'arrêt ou qu'il est immobile mais son moteur tourne, l'afficheur indiquera la dernière donnée mémorisée jusqu'à la nouvelle mise à jour. Si le système est dans cette fonction, lorsque le témoin RESERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, le système affiche les tirets "--." pendant le temps que le témoin reste allumé.



Remarque

La transmission de la donnée est mise à jour toutes les 10 secondes.

Fonction "Niveau de carburant digital" (fig. 12)

Indique la quantité de carburant restante dans le réservoir du véhicule. Dès que le témoin RESERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, l'afficheur indiquera les tirets "- . - ." et le symbole de la pompe à carburant clignotera.

Allumage témoin de bas niveau de carburant :

6 litres de carburant encore à l'intérieur du réservoir.

Dès que le témoin RESERVE DE CARBURANT (10, fig. 6) s'allume, l'afficheur indiquera les tirets "- . - ." et le symbole de la pompe à carburant clignotera. Véhicule en mouvement et moteur démarré, l'afficheur indiquera la donnée numérique d'autonomie résiduelle. Si le véhicule n'est pas en mouvement mais le moteur est démarré ou que le véhicule n'est pas en mouvement et le moteur aussi est coupé, l'afficheur indiquera la dernière donnée mémorisée jusqu'à la nouvelle mise à jour de la donnée.

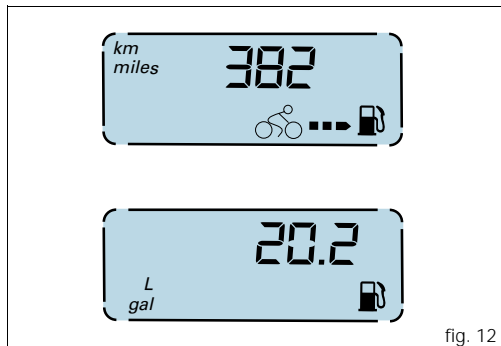


fig. 12

Fonction sélections spéciales : modèle du véhicule et unité de mesure (fig. 13)

Le boîtier électronique dialogue en mode automatique avec le tableau de bord et lui transmet le modèle du véhicule et l'unité de mesure corrects à visualiser sur l'afficheur ; pour forcer la modification de ces paramètres, appuyez simultanément sur les boutons (A, fig. 5.1) et (B, fig. 5.1) et tournez le commutateur à clé de OFF à ON. L'afficheur présente le modèle du véhicule et la version en clignotement. Appuyez sur le bouton (B) pour afficher en mode séquentiel toutes les configurations possibles. Pour mémoriser la sélection, appuyez sur le bouton (A) pendant 5 secondes au moins, jusqu'à ce que le sigle OFF apparaisse à l'afficheur ; tournez ensuite le commutateur à clé sur OFF.

Remarque

Lorsqu'on se trouve dans cette fonction, l'allumage du véhicule est neutralisé.

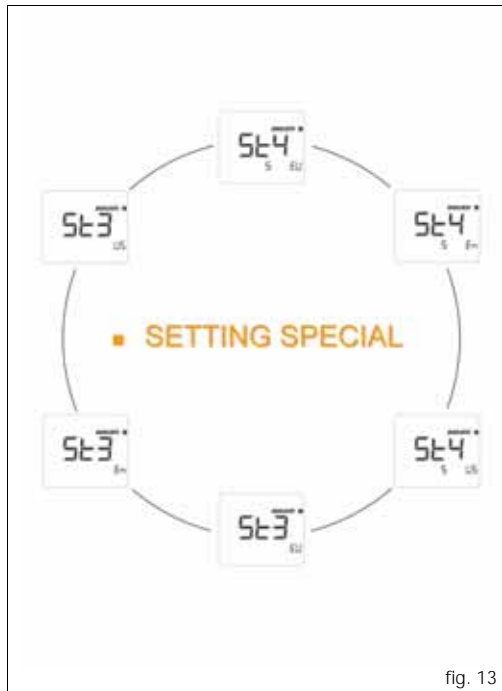


fig. 13

Fonction éclairage de fond

L'éclairage de fond du tableau de bord est actif uniquement si le feu de position ou les phares sont allumés.

Dans ce cas, le tableau de bord, grâce à des capteurs qui relèvent l'intensité de lumière et la température ambiante, met en ou hors service automatiquement l'éclairage de fond.

Fonction luminance des témoins

Cette fonction est active uniquement si le feu de position ou les feux sont allumés.

L'intensité des témoins est réglée automatiquement sur le tableau de bord selon l'intensité de lumière extérieure relevée.

Fonction coupure automatique du phare

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant automatiquement la coupure du phare.

Le dispositif se met en marche dans deux cas :

- premièrement, si l'on commute la clé de OFF à ON sans démarrer le moteur. Au bout de 60 secondes le phare est désactivé ne se rallumant que lorsqu'on redéplace la clé de OFF à ON, suite au démarrage du moteur.
- Deuxièmement, après la normale utilisation de la moto, feux éclairés, si le moteur est mis à l'arrêt par le contacteur d'ARRET MOTEUR (2, fig. 20). Au bout de 60 secondes, après extinction du moteur, le phare sera désactivé et réactivé lors du redémarrage du moteur ou bien du déplacement de la clé de OFF à ON.



Remarque

Même en phase de démarrage, le système éteint les phares et il les rallume uniquement lorsque le moteur est mis en route ou de toute façon lorsqu'on relâche le bouton (3, fig. 20).

Le système antidémarrage électronique

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motorcycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILISEUR), qui est actionné automatiquement chaque fois que l'on coupe le contact.

En effet, le corps de chaque clé renferme un dispositif électronique servant à moduler le signal émis lors du démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 14)

Le motorcycle est livré avec :

- n° 1 clé ROUGE (A)

Cette "clé rouge" est un instrument d'entretien et fait partie du système antidémarrage électronique du motorcycle.

Elle contient le "code" du système antidémarrage électronique et elle ne doit pas être utilisée pour l'usage quotidien du motorcycle Ducati. Le concessionnaire Ducati pourrait demander à son client de présenter cette clé pour effectuer certaines opérations d'entretien. Pour des raisons de sécurité, cet instrument (clé rouge) ne peut pas être remplacé. Si cette opération s'avère nécessaire et si le client n'est pas en mesure de fournir la clé en question, il faudra remplacer la centrale commande moteur, le tableau de bord et l'ensemble barillet clé de contact ; le coût (élevé) de ces opérations sera à la charge du client.

Ranger la "clé rouge" dans un lieu sûr.

- n° 2 clés NOIRES (B)



Attention

La clé rouge est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirer cette protection uniquement en cas de nécessité.

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

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

La clé rouge joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

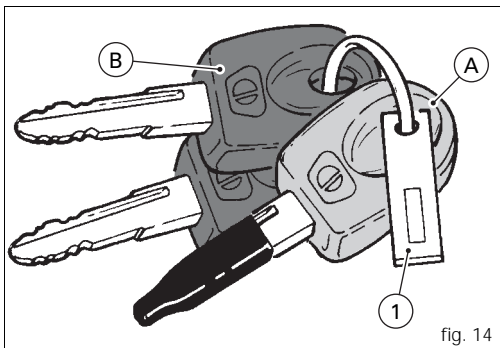


fig. 14

⚠ Attention

Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé.

👁 Remarque

Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

⚠ Attention

Répartissez les clés et rangez la plaquette (1), et la clé rouge, dans un endroit sûr. Il est conseillé d'utiliser une seule des deux clés noires pour le démarrage du motocycle.

Code card

Une CODE CARD (fig. 15) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 16) à utiliser en cas de démarrage d'urgence et donc d'allumage raté après le **key-ON**.

⚠ Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz (voir page 26).

Cette procédure permet donc à l'utilisateur, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBD (5, fig. 6).

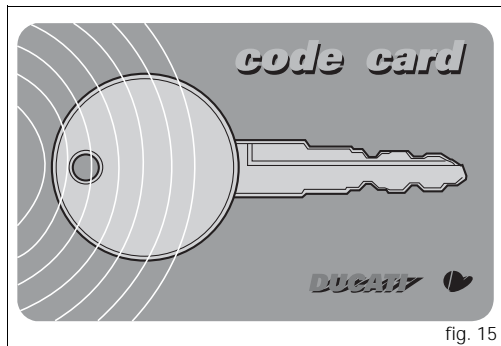


fig. 15

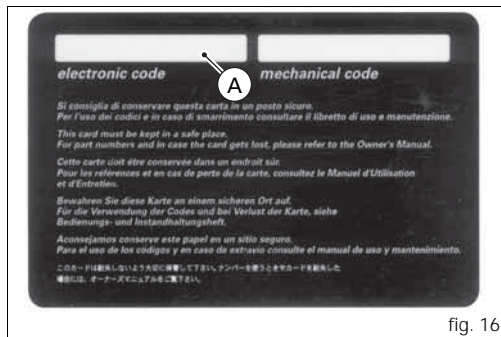


fig. 16

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz

- 1) Positionnez la clé de contact sur **ON**, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée. Le témoin EOBD (5, fig. 6) s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.
- 2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâcher la poignée.
- 3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Introduire maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motorcycle.
- 4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD, équivalent au premier chiffre du code secret. Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répéter cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code. Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).
- 5) Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code est exactement introduit, deux situations peuvent se vérifier :
 - A) le témoin EOBD s'allume et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes, ou si les tours du moteur dépassent la valeur de $1000 \text{ trs} \cdot \text{min}^{-1}$;


- B) le témoin IMMO (3, fig. 5.2 et fig. 5.1) clignote jusqu'à ce que les tours moteurs dépassent les $1000 \text{ trs} \cdot \text{mn}$, ou bien jusqu'au redémarrage du moteur.
- 3) Si le code introduit N'est PAS exact, les témoins EOBD et IMMO demeurent allumés et l'on peut répéter les opérations à partir du point 2 pour un nombre de fois illimité.



Remarque
Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur **OFF** et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de **ON** à **OFF**, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de **OFF** à **ON (Key-ON)** :

- 1) si le code est reconnu, le témoin IMMO, placé sur le tableau de bord, produit un bref clignotement ; le système de protection a saisi le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton  de démarrage moteur, le moteur se met en route.
- 2) si le témoin IMMO demeure allumé, le code n'a pas été saisi. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position **OFF** et ensuite à nouveau sur **ON** ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance DUCATI.
- 3) Si le témoin IMMO continue de clignoter, cela signifie qu'un signal du système antidémarrage électronique a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz).

Important

En cours de procédure toujours utiliser la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

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

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

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

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



Remarque

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

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 17)

Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

- A) **ON** : met en circuit l'éclairage et le moteur ;
- B) **OFF** : met hors circuit l'éclairage et le moteur ;
- C) **LOCK** : la direction est bloquée ;
- D) **P** : feu de position allumé et direction verrouillée.



Remarque

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

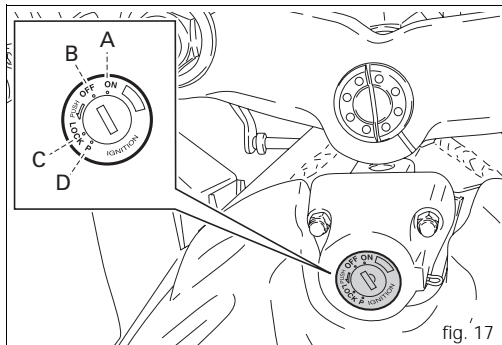



fig. 17

Commutateur gauche (fig. 18.2 et fig. 18.1)

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


position  = feu de croisement allumé ;

position  = feu de route allumé.


2) Bouton  = clignotant de direction à trois positions :


position centrale = éteint ;

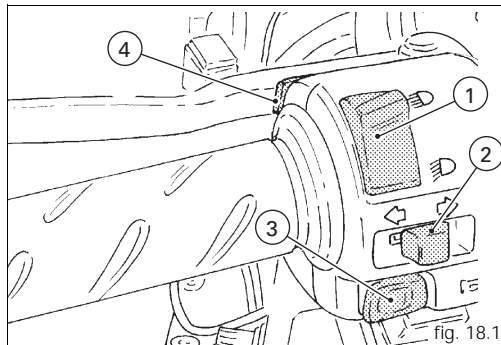
position  = virage à gauche ;

position  = virage à droite.


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

3) Bouton  = avertisseur sonore.

4) Bouton  = appel de phare.



ST3s ABS

- 5) Bouton  = ABS désactivé.
Pour désactiver le système ABS, appuyez sur le bouton pendant plus de 3 secondes, jusqu'à ce que son témoin orange s'allume et clignote au tableau de bord.
Relâchez le bouton ABS.



Remarque

En maintenant la pression sur le bouton pendant plus de 5 secondes ou en le relâchant avant allumage du témoin ABS, le système reste actif.



Attention

Cette opération doit se réaliser seulement lorsque le véhicule est à l'arrêt (clé sur **ON**).



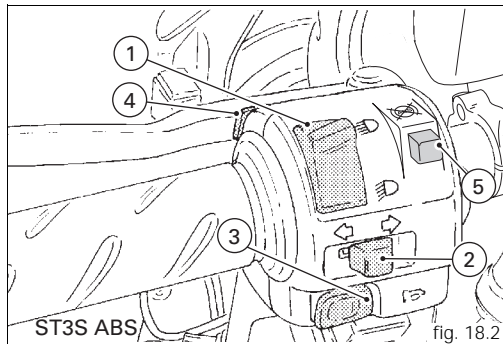
Remarque

Le témoin orange continue à clignoter pour signaler que le système ABS a été désactivé.



Remarque

Le système ABS se rétablit automatiquement en tournant la clé sur la position **OFF** ; à l'allumage qui suit (clé sur **ON**), il sera réactivé.



Levier commande d'embrayage (fig. 19)

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

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.

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



Attention

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



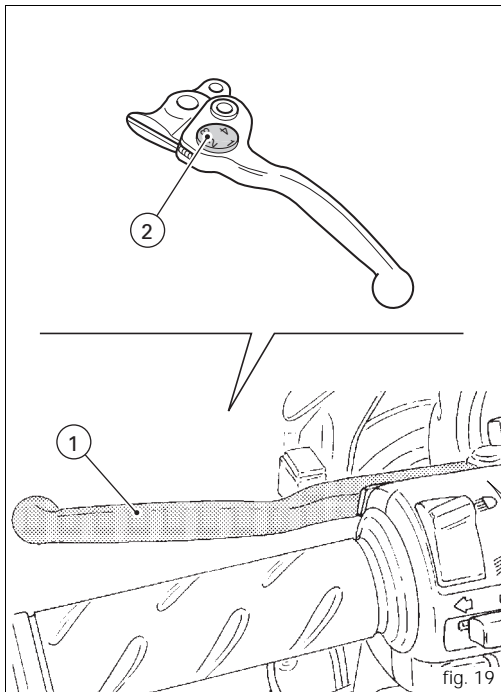
Important

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




Remarque

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



Commutateur droit (fig. 20)


1) Bouton  = feux de détresse

Si appuyé, active en même temps tous les clignotants.


Pour désactiver les feux de détresse appuyez sur le bouton à nouveau .

2) Interrupteur **DE MISE A L'ARRET MOTEUR** à deux positions :

position  (**RUN**) = marche;


position  (**OFF**) = arrêt du moteur.

Attention

Ce contacteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position  pour procéder à la mise en route du motocycle.

Important

F Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (2) et laisser la clé de contact sur **ON**, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.

3) Bouton  = démarrage moteur.

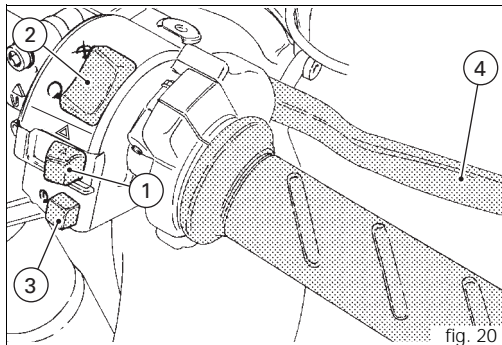


fig. 20

Poignée des gaz (fig. 21)

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

Levier commande de frein avant (fig. 21)

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

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

Pour réaliser ce réglage, relâchez complètement le levier (1) et tournez la molette (2), sur l'une des quatre positions prévues.

Prendre en compte que :

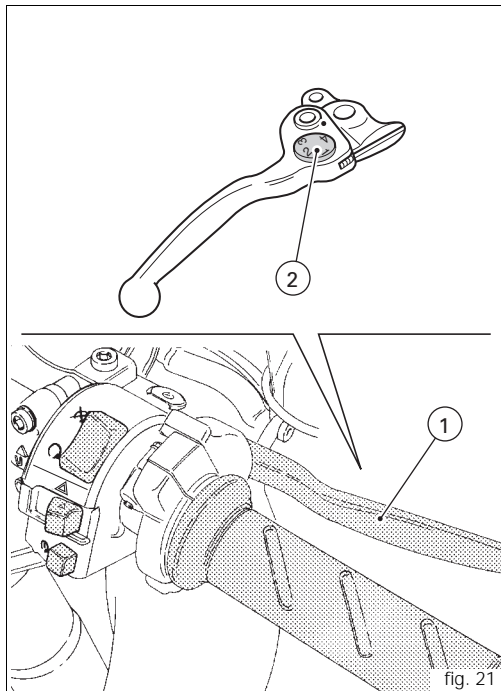
la position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

Attention

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

Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions énoncées à la page 59.



Pédale commande de frein arrière (fig. 22)

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

Le système de commande est du type hydraulique.

Sélecteur de vitesse (fig. 23)

Le sélecteur de vitesse a une position de repos centrale **N** avec rappel automatique et deux mouvements :

en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1^e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin **N** au tableau de bord s'éteint ;

en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2^e vitesse et ensuite la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e vitesse.

A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

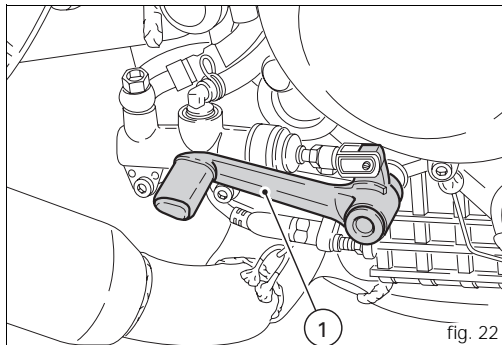


fig. 22

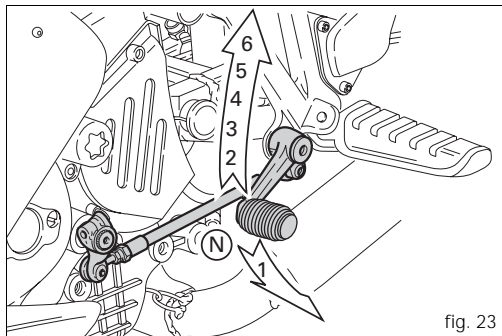


fig. 23

Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière (fig. 24, fig. 25)

Pour secondar toute exigence de conduite du pilote, on peut modifier la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière par rapport aux repose-pieds correspondants. Pour modifier la position du sélecteur de vitesse, procéder comme suit : immobiliser la tige (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).



Remarque

L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tourner la tige (1) à l'aide d'une clé à ouverture fixe sur le côté hexagonal jusqu'à obtenir la position voulue du sélecteur. Serrer les deux contre-écrous contre la tige.

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

Desserrer le contre-écrou (4).

Tourner la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.

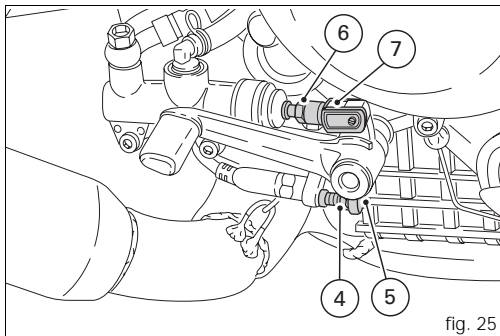
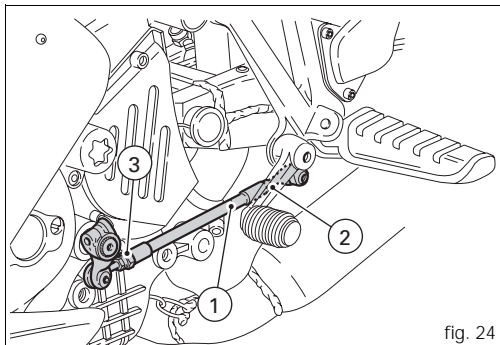
Serrer le contre-écrou (4).

En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un jeu d'environ $1,5 \pm 2$ mm avant que l'action de freinage se produise. Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :

Desserrer le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.

Visser la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le réduire.

Serrer le contre-écrou (6) et vérifier de nouveau le jeu.



Principaux Eléments et Dispositifs

Position sur le motorcycle (fig. 26)

- 1) Bouchon réservoir de carburant
- 2) Serrure de selle et crochet porte-casque
- 3) Béquille latérale
- 4) Poignée d'arrimage du motorcycle
- 5) Béquille centrale
- 6) Rétroviseurs
- 7) Dispositifs de réglage fourche avant
- 8) Eléments de réglage amortisseur arrière
- 9) Prise de courant
- 10) Catalyseur

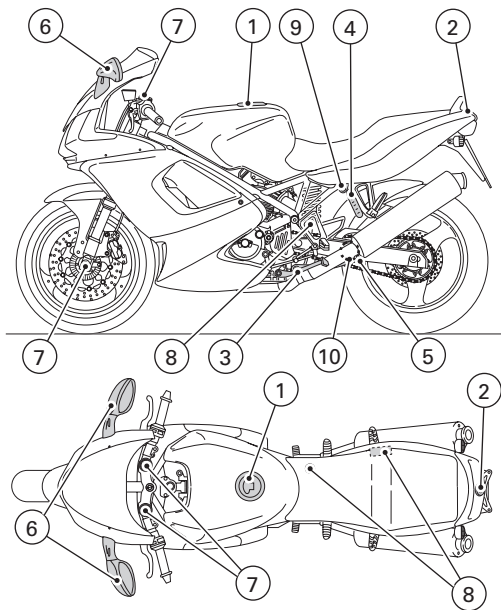


fig. 26

Bouchon réservoir de carburant (fig. 27)

Ouverture

Lever le cache (1) de protection et introduire 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. Lever le bouchon.

Fermeture

Refermer le bouchon, la clé insérée, et l'emboîter dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et la retirer. Refermer le cache (1) de protection serrure.



Remarque

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



Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 62), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

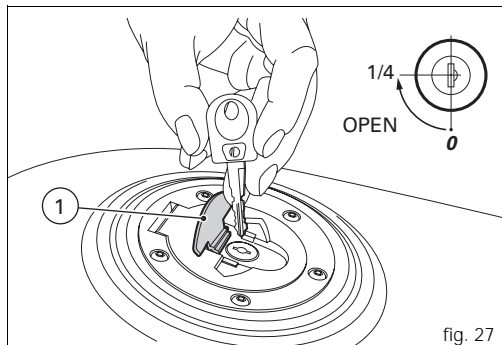


fig. 27

Serrure de selle et crochet porte-casque

Ouverture (fig. 28)

Introduisez la clé dans la serrure (4) et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre de presque 1/4 de tour jusqu'au levage de la partie arrière de la selle. Sortez la selle de ses arrêtoirs (1) avant en la tirant à l'arrière.

A la partie arrière du dégagement en dessous de la selle vous trouverez le lacet d'ancrage du casque (2) (voir page 63).

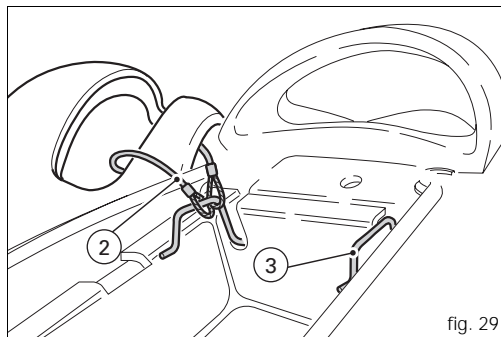
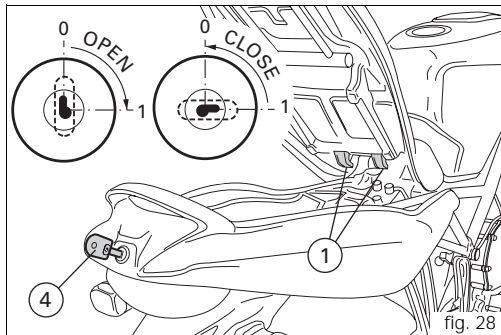
Faites passer le lacet dans le casque et introduisez l'extrémité du lacet dans l'un des deux crochets (3). Laissez pendre le casque à l'extérieur (fig. 29) et remontez la selle pour le fixer.

Attention

Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motorcycle est garé. Ne pas laisser pas le casque pendre quand on roule car cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motorcycle.

F Fermeture

Veiller à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le compartiment dessous-de-selle. Introduisez les extrémités avant du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.



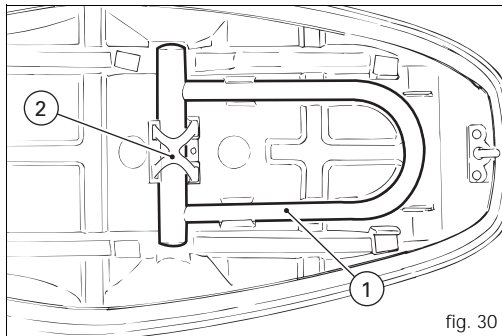
Cadenas antivol (fig. 30)

Au-dessous de la selle se trouve le cadenas antivol (1).
Retirez l'élément élastique (2) pour sortir le cadenas.
Utilisez ce cadenas en tant que dispositif supplémentaire à
l'antivol de direction lorsque vous gardez votre motocycle
dans un lieu qui n'est pas trop sûr.



Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le
motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la
couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être
préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à
l'intégrité physique de pilote et passager.



Béquille latérale (fig. 31)

Important

Utilisez la béquille latérale pour soutenir le motocycle uniquement lors de courts arrêts.

Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.

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

Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains le guidon du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Incliner le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention

Ne pas rester assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.

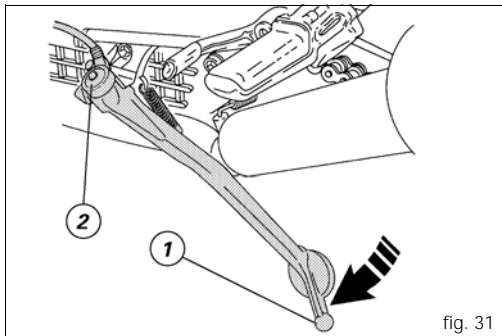


fig. 31



Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien (composé de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre) et du capteur de sécurité (2).



Remarque

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

Poignée de levage motorcycle

Afin de favoriser le placement du motorcycle sur la béquille centrale, ou afin de le soutenir lorsqu'il faut le manoeuvrer un petit peu pour le garer, utilisez la poignée (1, fig. fig. 32) ancrée à la platine de support du repose-pieds passager main gauche.

Tournez la poignée vers l'extérieur pour pouvoir l'amener en position de travail. L'utilisation terminée, relâchez la poignée qui revient automatiquement à sa position de repos.

Prise de courant

Le motorcycle est doté d'une prise de courant spécifique (2, fig. 32) pour alimenter les accessoires réservés. Cette prise est protégée par un fusible de 20A.

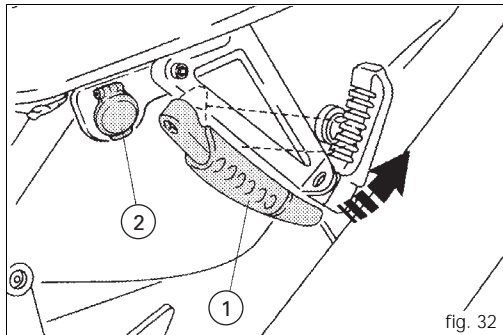


fig. 32

Béquille centrale

Pour garer de manière stable le motorcycle, utilisez toujours la béquille centrale (1, fig. 33). Sa structure permet de soutenir le motorcycle même en condition de pleine charge.

⚠ Attention

Avant d'utiliser la béquille centrale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui sont adaptées.

Tenez la poignée gauche de votre main gauche et la poignée d'arrimage (2, fig. 34) de l'autre main. Appuyez votre pied droit sur la surface d'appui (3) de la béquille centrale, jusqu'à l'amener au contact du sol. En même temps, à l'aide de la poignée de service, tirez le motorcycle en arrière et vers le haut.

Pour ramener la béquille centrale en position de repos, il suffit de pousser le motorcycle en avant en le tenant par les demi-guidons, jusqu'à ce que la roue arrière touche au sol. La béquille revient en position automatiquement.

⚠ Attention

Avant de redémarrer, vérifiez toujours que la béquille centrale se trouve en position de repos.

Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de retenue de la béquille (se composant de deux ressorts à traction, l'une à l'intérieur de l'autre).

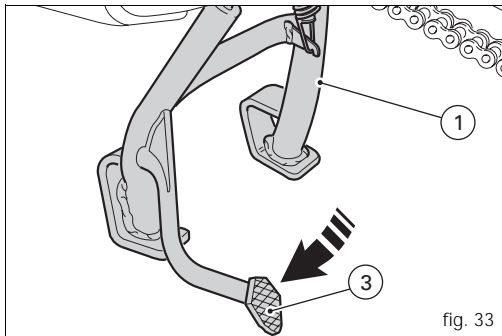


fig. 33

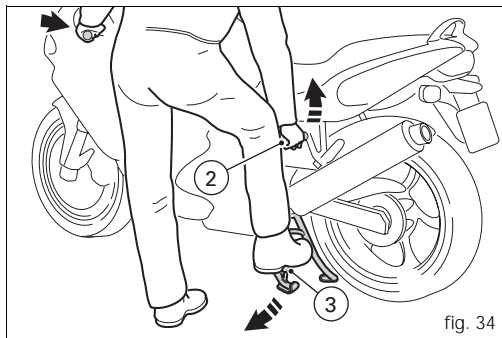


fig. 34

Rétroviseurs (fig. 35)

Chaque rétroviseur du motorcycle se compose de deux éléments, unis par un ressort intérieur spécial, permettant une rotation contrôlée du rétroviseur, vis-à-vis de la bulle, en cas de choc. Après le déplacement, ce ressort ramène le rétroviseur à sa position d'origine.



Remarque

Les rétroviseurs ne doivent jamais être pliés : le ressort interne n'étant qu'un élément de maintien plus sûr.



Important

Au cas où l'un des deux éléments se détacherait, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour la réparation ou le remplacement du rétroviseur.



Attention

Ne roulez pas sans rétroviseurs : l'absence de visibilité à l'arrière peut occasionner de graves accidents.

Les verres des rétroviseurs sont bifocaux afin d'obtenir une visibilité plus dégagée du champ visuel arrière, sans angles morts :

- A) surface interne = image réfléchie réelle ;
- B) surface externe = image réfléchie agrandie.



Attention

Les objets réfléchis sont plus près qu'il paraît. Ce phénomène est amplifié sur la surface externe (B).

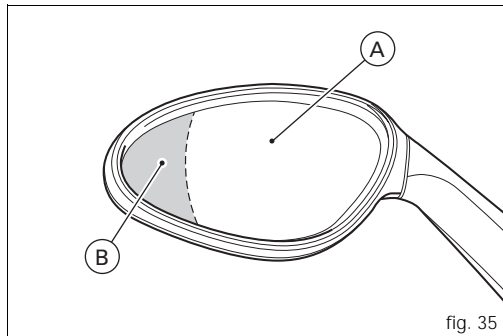


fig. 35

Eléments de réglage fourche avant (ST3)

La fourche du motorcycle n'est réglable qu'en phase de précontrainte.

Le réglage se fait au moyen de l'élément extérieur de réglage de l'extension :

- 1) (fig. 36) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs.

Réglage standard :

Précontrainte du ressort (A, fig. 36) : 16 mm

Plage de réglage :

Précontrainte du ressort (A, fig. 36) : 10 ÷ 25 mm

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (1) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

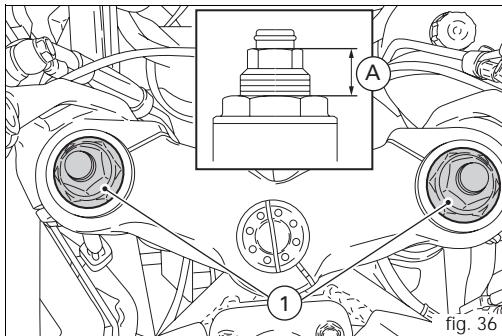


fig. 36

F



Important

Régalez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

Éléments de réglage fourche avant (ST3s ABS)

La fourche du motorcycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

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

- 1) (fig. 37) pour modifier le frein hydraulique en extension ;
- 2) (fig. 37) pour modifier la précontrainte des ressorts internes ;
- 3) (fig. 38) pour modifier le frein hydraulique en compression.

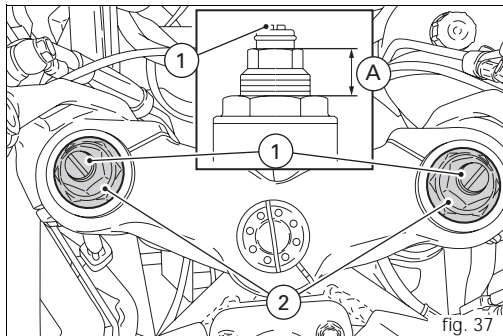
A l'aide d'un tournevis à plat, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.

Pour intervenir sur la vis (3, fig. 38), introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant l'axe de roue au niveau de l'axe du tube de fourche.

En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des déclics : chacun correspond à une position d'amortissement.

En serrant la vis à fond jusqu'à la faire buter, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum.

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



Les positions STANDARD sont les suivantes :

compression : 12 déclics ;

extension : 11 déclics.

Précontrainte du ressort : 16 mm

Plage de réglage :

compression : 16 déclics ;

extension : 14 déclics.

Précontrainte du ressort (A, fig. 37) : 10 ± 25 mm

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2, fig. 37) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.



Important

Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

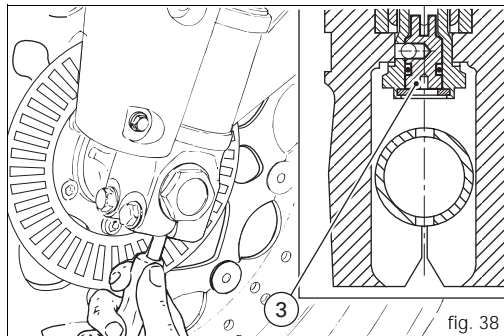


fig. 38

Éléments de réglage amortisseur arrière (ST3)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1, fig. 39), placé côté droit arrière près du boîtier électronique, règle le frein hydraulique en extension (détente).

L'élément de réglage (2, fig. 40), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression.

Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité **H**, inversement on la réduit **S**.

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

- vis de réglage (1) de 2,5 tours ;
- vis de réglage (2) de 12 déclics.

Précontrainte du ressort : 18 mm

La bague (3, fig. 40) dans la partie supérieure de l'amortisseur règle la précontrainte du ressort externe.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague à l'aide de la clé à ergot livrée en dotation. En tournant la bague dans le sens inverse des aiguilles d'une montre on réduit la précontrainte, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on l'augmente.

Longueur **STANDARD** du ressort précontraint sur l'amortisseur : 160 mm.

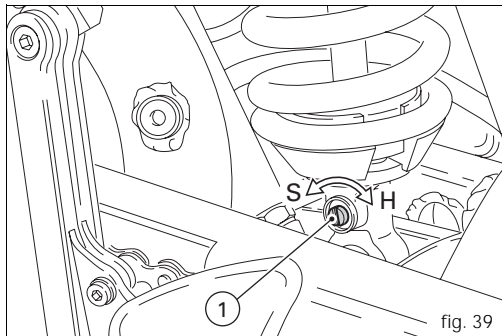


fig. 39

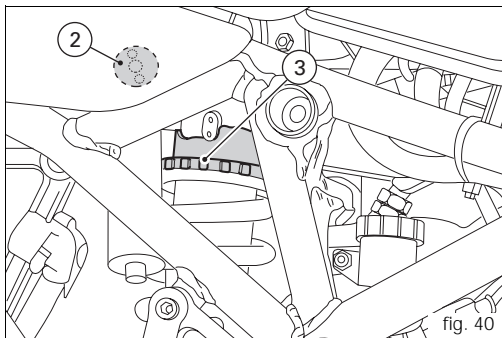


fig. 40

Attention

Tourner la bague de réglage de la précontrainte à l'aide d'une clé à ergot. Agir avec une précaution toute particulière, afin d'éviter de se blesser la main à la suite d'un choc violent contre d'autres parties du motorcycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.

Attention

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

Important

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière de façon appropriée pour améliorer le comportement dynamique du motorcycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner aussi le réglage de l'action hydraulique d'amortissement en détente.

Éléments de réglage amortisseur arrière (ST3s ABS)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.

L'élément de réglage (1, fig. 41), placé côté droit arrière près du boîtier électronique, règle le frein hydraulique en extension (détente).

L'élément de réglage (2, fig. 42), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression.

Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (1 et 2), on augmente la rigidité **H**, inversement on la réduit **S**.

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

- desserrez l'élément de réglage (1) de 14 déclics ;
 - desserrez l'élément de réglage (2) de 14 déclics ;
- Précontrainte du ressort : 20,5 mm

Plage de réglage :

extension : 20 déclics.

compression : 20 déclics ;

Précontrainte du ressort : 20 30 mm

La molette (3, fig. 42), placée côté droit arrière sous le repose-pieds du passager, règle la précontrainte du ressort extérieur.

Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la poignée (3) à la main. En tournant la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre on réduit la précontrainte, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on l'augmente.

Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 149,5 mm.

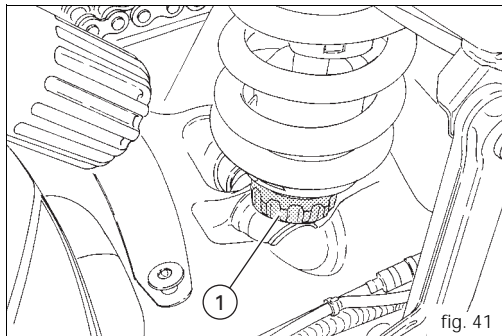


fig. 41

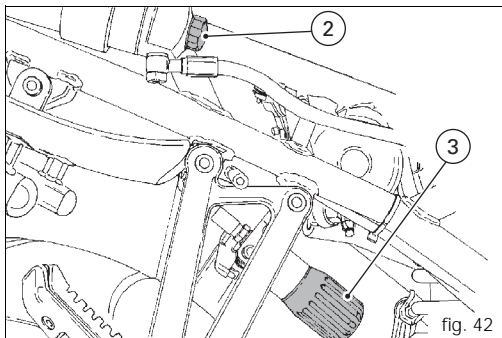


fig. 42



Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.



Important

En cas de sortie avec passager et bagage, préchargez le ressort de l'amortisseur arrière à sa valeur maximum, pour améliorer le comportement dynamique du motorcycle et éviter tout contact avec le terrain. Cela peut entraîner l'ajustement du frein hydraulique en détente.

Variation de l'assiette du motorcycle (fig. 43 - fig. 44 - fig. 45)

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

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

Par conséquent, on préconise de relever une cote (H, fig. 43) de référence avant de modifier l'assiette standard.

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

Pour modifier l'entraxe des articulations (1), il suffit de desserrer les contre-écrous (3).

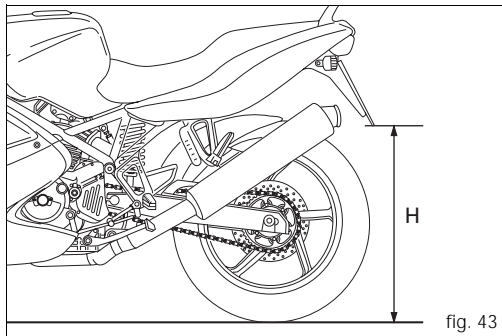


fig. 43



Remarque

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

Agissez sur le tirant (2) avec une clé à ouverture fixe.

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



Attention

La longueur du tirant (2), comprise entre les axes des articulations (1), ne doit pas dépasser 272 mm.

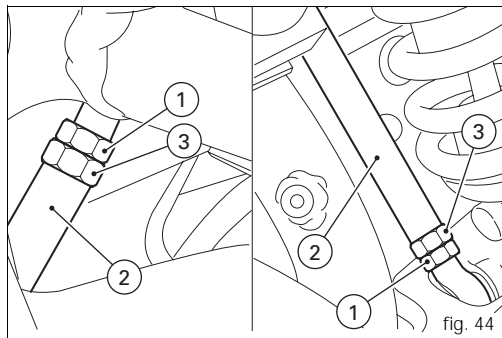
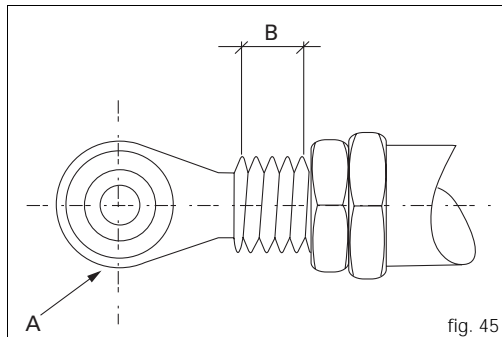


fig. 44

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



Mode d'emploi

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum (fig. 47)

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

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

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de $6.000 \text{ trs.min}^{-1}$

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

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

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

Pendant les 100 premiers km utiliser les freins avec précaution et éviter tout brusque coup de frein et tout freinage prolongé. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.

Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.

Il est également conseillé de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

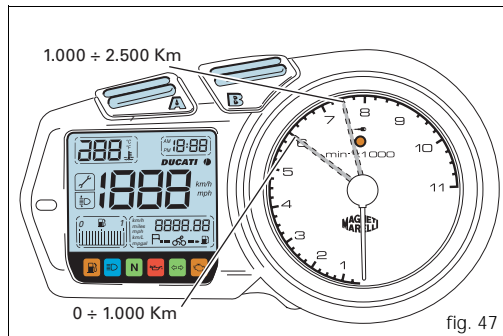
De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de $7.500 \text{ trs.min}^{-1}$

Important

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

Le respect des recommandations susmentionnées accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.



Contrôles avant la mise en route



Attention

La non-exécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.

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

Carburant dans le réservoir

Contrôler le niveau du carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 62).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 89).

Liquide freins et embrayage

Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide dans le vase d'expansion. En l'occurrence, faites l'appoint (page 72).

Condition des pneus

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 87)

Fonctionnalité des commandes

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

Eclairage et avertisseurs

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procéder au remplacement (page 80).

Verrouillages à clé

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

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (pages 40) et centrale (page 42).

Témoin ABS

Contrôlez, en positionnant la clé sur ON, que le témoin s'allume pendant quelques secondes ; en s'éteignant il indique la fonctionnalité du système ABS.



Attention

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

Dispositif ABS (ST3s ABS)

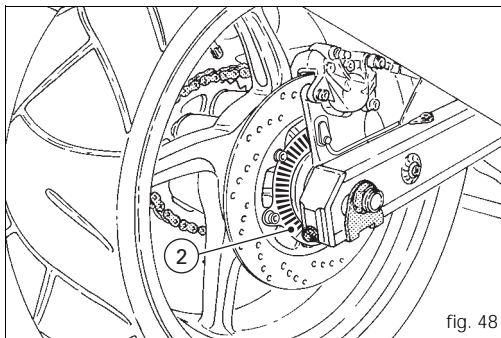
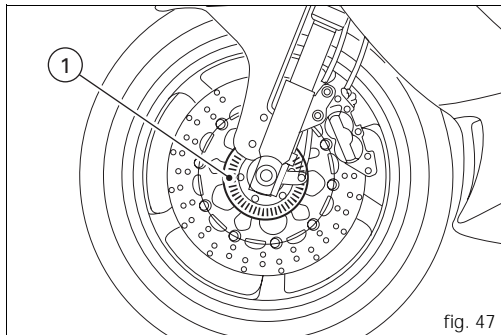
Vérifiez le nettoyage des roues crantées avant (1) et arrière (2).



Attention

L'obstruction des orifices de lecture peut compromettre le bon fonctionnement du dispositif.


En présence de terrains particulièrement boueux, il est préconisé de mettre hors service le dispositif ABS car des anomalies soudaines de fonctionnement pourraient se vérifier.



Démarrage du moteur

⚠ Attention

Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

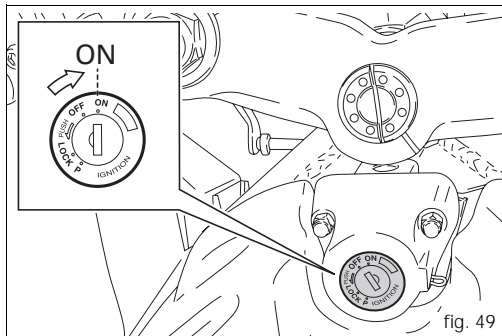
1) Tourner le commutateur d'allumage sur **ON** (fig. 49). Vérifier si le témoin vert **N** et le témoin rouge  au tableau de bord sont allumés.


● Important

Le témoin indiquant la pression de l'huile (page 15) doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

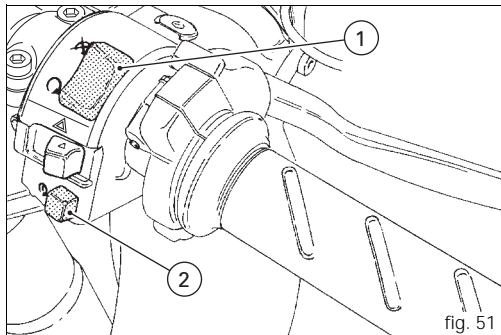
👁 Remarque

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



2) Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 51) soit en position  (RUN) ; appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (2).

Le motocycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2). Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.



Important

Ne pas faire tourner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendre que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments nécessitant la lubrification.

Démarrage et mise en route du motorcycle

- 1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.
- 3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.
- 4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et commencez à accélérer.
- 5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage.

La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz , débrayez et accélérez un instant le moteur, pour permettre la synchronisation des engrenages qui doivent s'engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage.

Utiliser les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence à réduire la vitesse en abordant une pente, rétrograder immédiatement; on évite ainsi toute sollicitation critique tant sur la structure du motorcycle que sur son moteur.

Important

Éviter les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

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



Attention (ST3)

L'utilisation indépendante d'une des deux commandes réduit l'efficacité du freinage du motorcycle. Ne pas utiliser le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; on pourrait provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motorcycle. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motorcycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utiliser les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motorcycle. Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et compromettent la précision de conduite et la tenue de route dans les virages.

Système ABS (ST3s ABS)

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du conducteur. Le freinage est un moment très critique et dangereux lors de la conduite d'un véhicule à deux roues : le risque de tomber ou d'avoir un accident dans ces circonstances est en effet statistiquement plus élevé qu'en n'importe quel autre moment. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante de frottement, c'est-à-dire l'adhérence à la chaussée fait défaut, provoquant la perte de contrôle du véhicule.

Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du véhicule, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain/chaussée ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antiblocage des roues (ABS).

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale à la centrale que la roue est sur le point de se bloquer.

Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. A ce moment-là, la centrale restitue la pression dans le circuit en reprenant l'action de freinage et répète le cycle jusqu'à ce que le problème n'ait complètement disparu.

On s'aperçoit de l'activation du mécanisme, lors d'un coup de frein, par une faible résistance pulsatoire sur le levier et la pédale du frein.

Les commandes et la gestion des systèmes de freinage avant et arrière se produisent séparément, soit actionnées par les commandes respectives sur la moto. L'ABS ne constitue donc pas un système de freinage intégral qui gère simultanément le frein avant et le frein arrière.

Si on le désire, il est possible de désactiver le système au moyen du bouton placé sur le commutateur gauche (voir page 30).



Attention

Le système ABS désactivé, le véhicule conserve les caractéristiques du système de freinage standard, par conséquent l'utilisation indépendante d'une des deux commandes du frein réduit l'efficacité de freinage du motocycle. Ne pas utiliser le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; on pourrait provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle. En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utiliser les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle. Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Arrêt du motorcycle

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à la première vitesse et par la suite mettre au point mort. Freiner et arrêter la moto. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (fig. 51).

Important

Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.

Stationnement

Après avoir arrêté le motorcycle, utilisez la béquille centrale pour le garer (voir page 42).

Braquez tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** (fig. 52).

Il est conseillé de monter le cadenas antivol en dotation (voir page 42) pour décourager les voleurs.

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

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

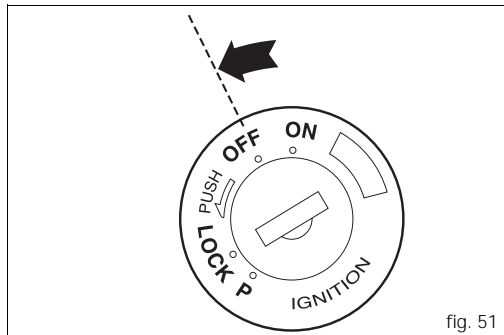


fig. 51

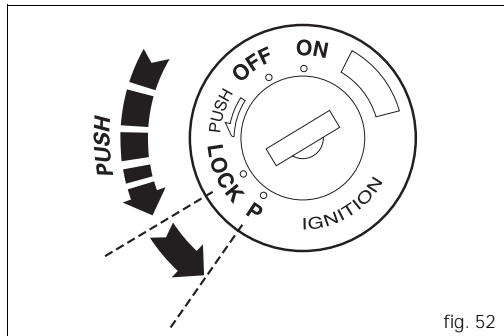


fig. 52

Important

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

Attention

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

Ravitaillement en carburant

Durant le ravitaillement en carburant, ne pas trop remplir le réservoir. Le niveau du carburant doit rester au-dessous du trou de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 53).

Attention

Utiliser du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine d'au moins 95. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

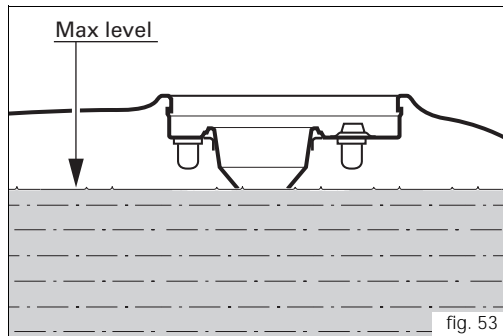


fig. 53

Accessoires en dotation (fig. 54)

Un dégagement au-dessous de la selle abrite :
un manuel d'utilisation et d'entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
un jeu d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour y avoir accès, il faut retirer la selle en intervenant sur la serrure (8) (voir page 38).

La trousse à outils (fig. 55)
comprend :

- 1) clé à bougies à six pans ;
- 2) double tournevis ;
- 3) clés à six pans mâle ;
- 4) lacet d'ancrage du casque ;
- 5) rallonge ;
- 6) clé polygonale ;
- 7) clé à ergot pour bague amortisseur (pas présente dans la version ST3s ABS).

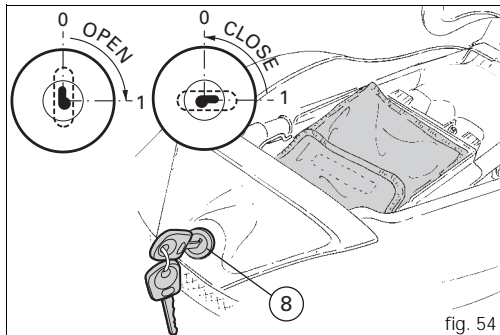


fig. 54

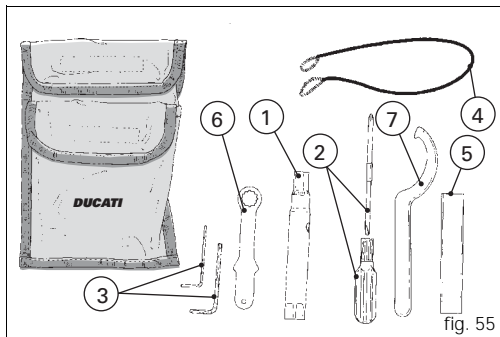


fig. 55

Principales Opérations d'utilisation et d'entretien

Dépose de l'habillage

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer quelques éléments de l'habillage du motocycle.



Attention

L'inexécution ou l'exécution imparfaite du serrage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le décollement intempestif pendant la marche, d'où la perte de contrôle du motocycle.



Important

Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage et au saute-vent de la bulle, près des vis de serrage, utilisez toujours, lors du remontage, les rondelles en nylon. Quelques-unes d'entre les vis de fixation sont auto-taraudeuses : il ne faut pas trop les serrer pour ne pas endommager le filetage, ce qui en empêcherait leur resserrage après coup.

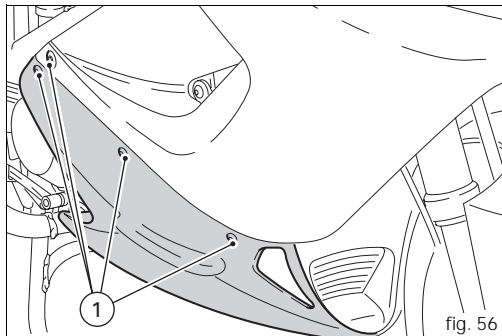
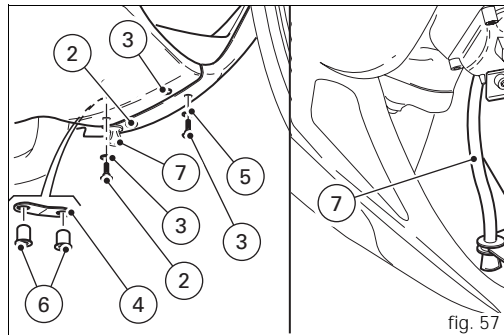


fig. 56

Demi-carénages inférieurs

Desserrez les quatre vis (1) fixant chaque demi-carénage inférieur au demi-carénage supérieur (fig. 56).

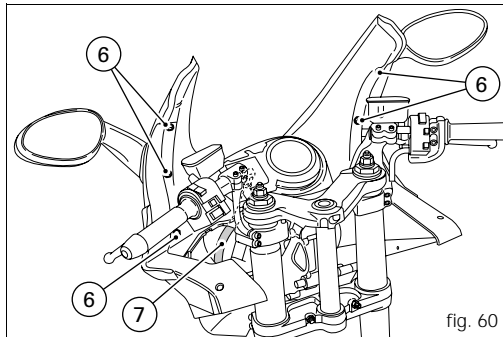
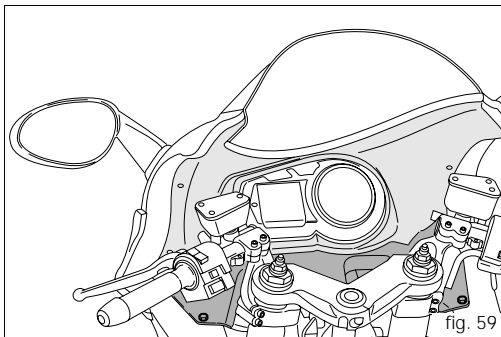
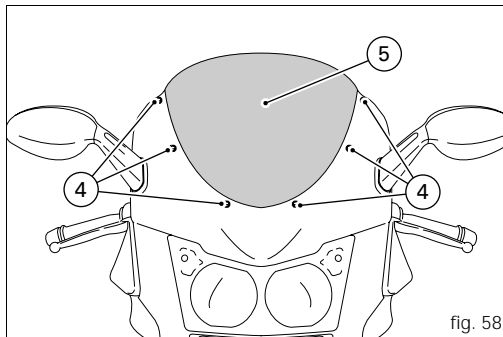
Dévissez une des deux vis (2, fig. 57) inférieures fixant les demi-carénages entre eux .
Récupérez la rondelle (5, fig. 57) et l'insert-écrou wellnut (6, fig. 57) de la plaquette (4, fig. 57). Cette dernière reste reliée à un demi-carénage inférieur.
Dévissez les deux vis (3, fig. 57) fixant les demi-carénages inférieurs au déflecteur frontal.
Déposez la tubulure reniflard (7, fig. 57) de son logement sur le demi-carénage inférieur gauche.
Déposez les demi-carénages inférieurs.



Caches tableau de bord

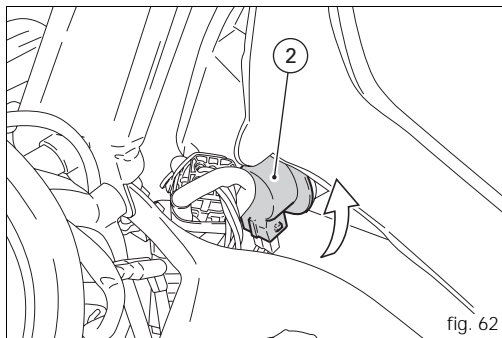
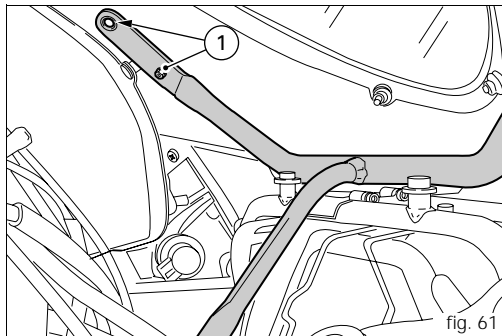
Dévissez les deux vis (1) fixant la plaque arrière (2) à la bulle.
Sortez la plaque arrière (2) de la plaque avant (3).
Pour déposer la plaque avant (3), dévissez les vis (4) et
déposez le pare-brise (5).

Dévissez les vis (6), débranchez le câblage du tableau de bord
et déposez la plaque avant (3) avec le tableau de bord.



Bulle

Déposez les caches latéraux du tableau de bord.
Retirez les rétroviseurs en desserrant les quatre vis
intérieures (1, fig. 61). Débranchez les liaisons (2, fig. 62) des
câbles des clignotants de direction.



Desserrez les huit vis (3, fig. 63, fig. 64) fixant la bulle aux demi-carénages.
Retirez la bulle en la sortant du phare.

Important

En cours de repose, il est nécessaire de desserrer les vis des deux supports des rétroviseurs. Remettre en place la bulle en veillant à ne pas pincer les câbles des clignotants. Positionnez les rétroviseurs et leurs joints en les fixant avec les vis (1, fig. 61). Ajuster la bulle de sorte que la partie supérieure soit horizontale et serrez les vis (3, fig. 63 - fig. 64) à partir des vis avant. Serrez enfin les vis des supports précédemment desserrés.

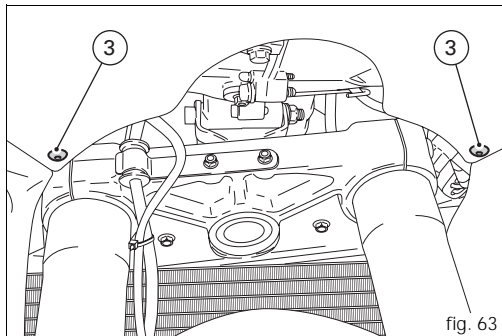


fig. 63

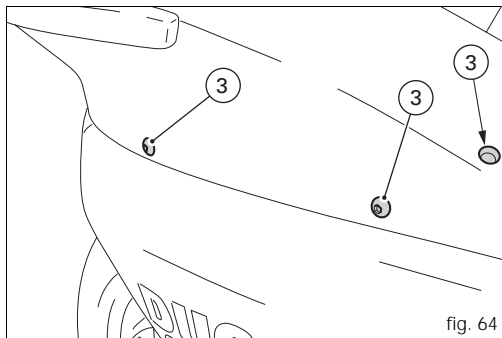


fig. 64

Demi-carénages supérieurs et inférieurs accouplés
Desserrez les huit vis (3, fig. 63, fig. 64) fixant la bulle aux demi-carénages.

Desserrez la vis (1, fig. 66) fixant à l'avant chaque demi-carénage au déflecteur avant.

Desserrez la vis (2, fig. 66) fixant à l'arrière chaque demi-carénage au cadre.

Desserrez les deux vis inférieures (3, fig. 66) fixant les demi-carénages au déflecteur d'air central.

Desserrez l'une d'entre les deux vis (4, fig. 66) fixant les demi-carénages entre eux.

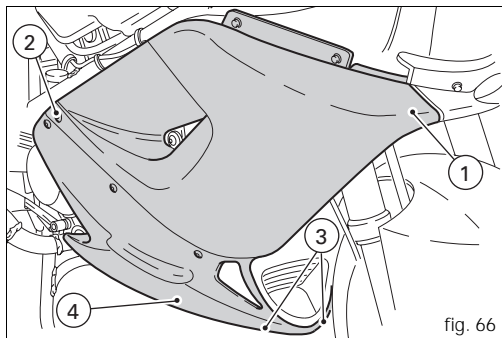
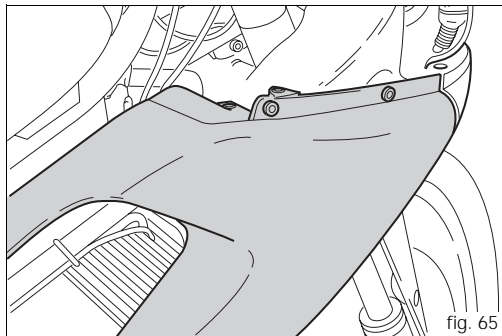
Déposez les demi-carénages.

Valises latérales

Le motorcycle a été conçu pour être équipé de valises latérales.

Le kit des sacoches latérales, de couleur coordonnée au motorcycle, est disponible auprès du Service Pièces Détachées Ducati.

Le kit se compose de tous les éléments nécessaires au montage de cet accessoire, ainsi que d'une notice d'instructions.



Levage réservoir de carburant

Desserrez les deux vis (1, fig. 68) fixant le cache au support du réservoir et retirez-le en le sortant du commutateur d'allumage. Tirez et levez le crochet flexible (2, fig. 67) du support de réservoir.

Levez le réservoir, dégagez la béquille de service (3, fig. 69) et mettez le réservoir en appui comme indiqué en figure.

L'opération effectuée, procédez à la repose des composants retirés suivant les instructions décrites dans l'ordre inverse.



Attention

Pour éviter que le carburant sorte par le reniflard du bouchon de carburant, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 6 l (témoïn de réserve sur le tableau de bord allumé).

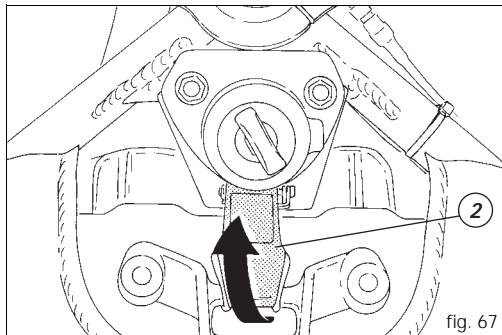


fig. 67

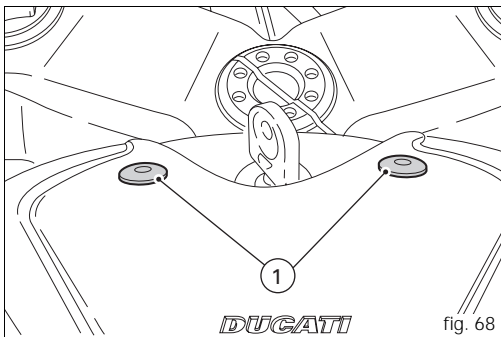


fig. 68

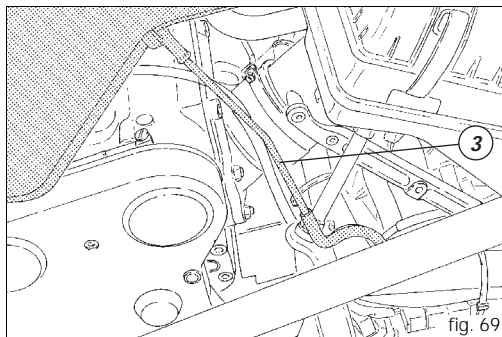


fig. 69

Remplacement et nettoyage des filtres à air

Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès au boîtier de filtre, lever le réservoir de carburant. Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1, fig. 70) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2).

Retirer la cartouche du filtre (3, fig. 71) et la remplacer.

Important

Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air ce qui entraîne une consommation de carburant plus importante, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.

Ne pas utiliser le motorcycle sans filtre ; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et l'endommager.

Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué en fig. 71, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.

Important

En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacer le filtre à des intervalles plus rapprochés par rapport aux indications du tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).

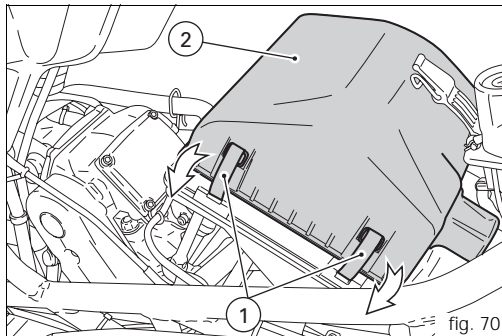


fig. 70

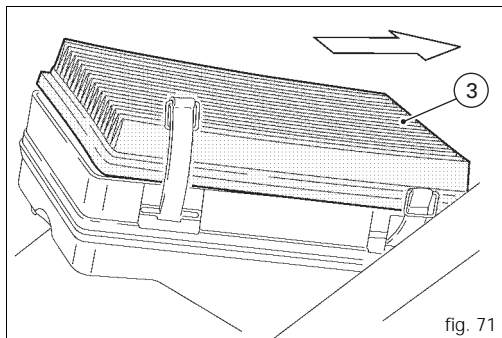


fig. 71

Contrôle niveau liquide de refroidissement

Contrôlez le niveau du liquide de refroidissement à l'intérieur du vase d'expansion, côté droit du motorcycle. Il doit être compris entre les références **MAX** et **MIN** marquées sur le réservoir (fig. 72).

Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint.

Retirez le cache droit du tableau de bord.

Dévissez le bouchon de remplissage (1, fig. 73) et ajoutez une solution d'eau et liquide antigel SHELL Advance Coolant ou Glycoshell (35-40 % du volume) jusqu'à atteindre le niveau **MAX**.

Vissez de nouveau le bouchon (1) et remontez les éléments précédemment ôtés.

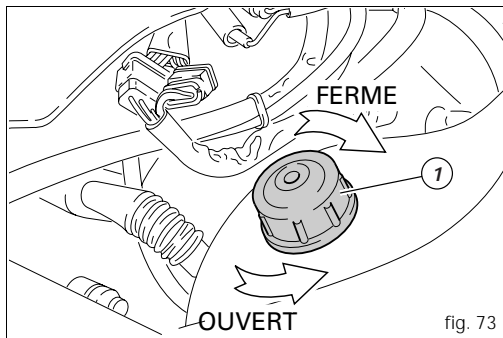
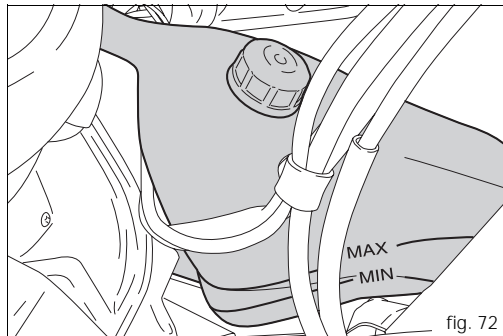
L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de service optimales (qui correspondent à un début de congélation du liquide à -20 °C / -4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : $2,5\text{ dm}^3$ (litres).



Attention

Réalisez cette opération le moteur froid et positionnez le motorcycle sur une surface plate.



Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

Le niveau ne doit pas descendre en dessous de la marque **MIN** indiquée sur les réservoirs correspondants (fig. 74). Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.

Quant à l'appoint ou à la vidange de liquide, aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), s'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Autorisé.

Important

Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer toutes les tubulures des systèmes.

Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motorcycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. S'adresser à un Concessionnaire ou un Atelier Autorisé pour une vérification et, au besoin, pour la purge du système.

Attention

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

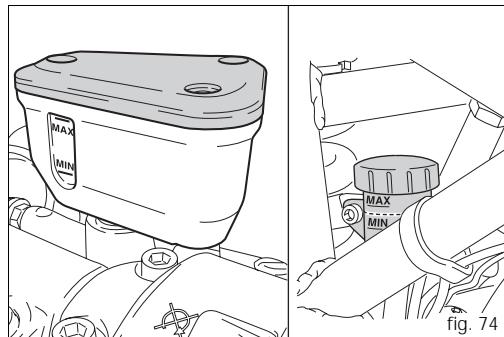
Système de freinage

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



Attention

Le liquide de freins et d'embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Eviter donc tout contact du liquide avec ces éléments.



Vérification de l'usure des plaquettes de freins

Frein avant (fig. 75)

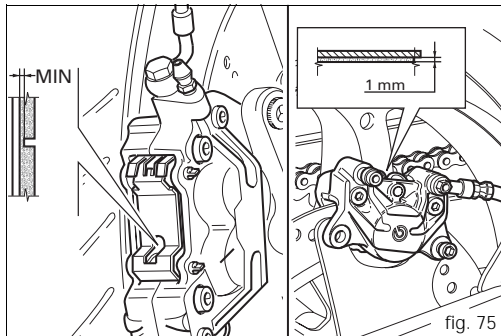
Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière (fig. 75)

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

Important

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



Lubrification des articulations

Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Elles ne doivent pas présenter d'étranglements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulisement libre du câble intérieur par l'action sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Pour éviter ces inconvénients, graisser périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour le câble des gaz, on préconise de retirer le cache (1, fig. 76) de la commande en desserrant les deux vis de fixation (2), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.

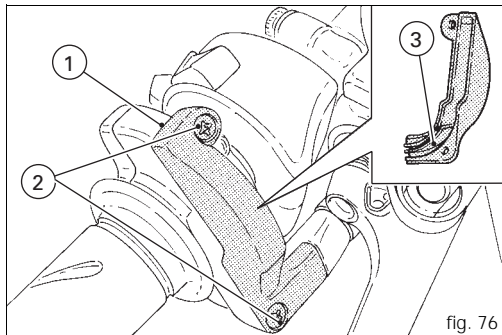


fig. 76



Attention

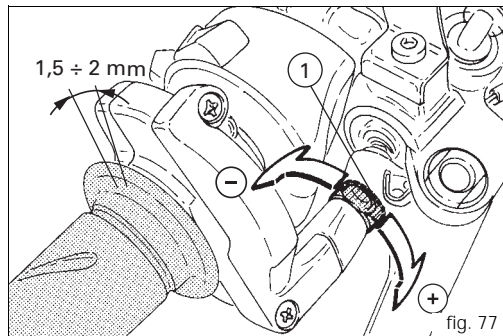
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet à travers la glissière du couvercle (3).

Reposer le couvercle et serrer les vis (2).

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation des béquilles, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de $1,5 \div 2$ mm mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 77) situé près de la commande.



Charge de la batterie (fig. 78)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la déposer du motorcycle.

Retirez le carénage droit (page 69), dévissez la vis (1) et désolidarisez la bride d'attache supérieure. Débranchez la borne négative (-) noire en premier et celle positive (+) rouge par la suite.



Attention

La batterie produit des gaz explosibles : la garder loin des sources de chaleur.

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif (+), noir au pôle négatif (-).

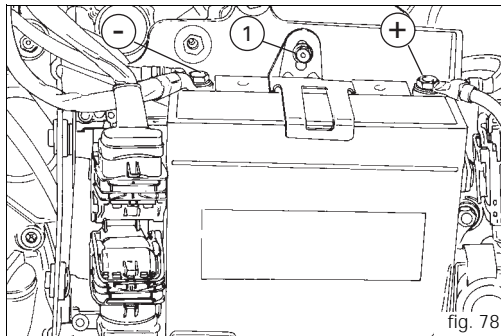


Important

Relier la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.

Reliez toujours la borne positive rouge (+) en premier.

Installez la batterie sur son support et bloquez la bride supérieure avec la vis (1). Procédez ensuite au branchement des bornes en graissant les vis de serrage pour en améliorer la conductibilité.



Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

Mise en tension de la chaîne de transmission

Faire tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Le motorcycle sur sa béquille centrale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de (fig. 79)

30 mm (ST3) ;

32÷34 mm (ST3s ABS)

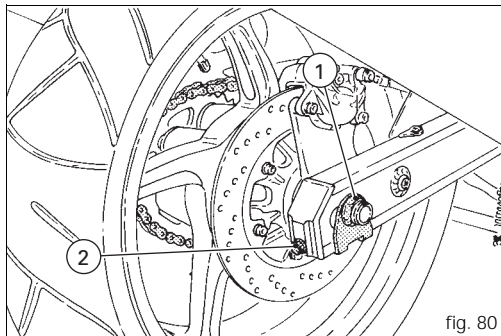
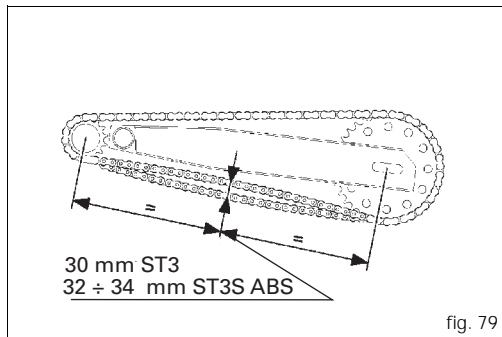
Pour régler la tension desserrez l'écrou (1, fig. 80) de l'axe de roue, serrez la vis (2), du même nombre de tours et dans le sens des aiguilles d'une montre, de part et d'autre du bras oscillant, pour la tendre davantage ou desserrez-la pour obtenir l'effet contraire. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.

Important

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

Vérifiez la correspondance des détrompeurs de part et d'autre du bras oscillant. Aussi sera-t-il garanti le parfait alignement de la roue.

Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 83 Nm. Graissez le filet des vis (2) de réglage avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez au couple de 8 Nm.



Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage.

Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et n'effectuer pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Sécher la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et la graisser à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

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

Remplacement des ampoules d'éclairage

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 104.

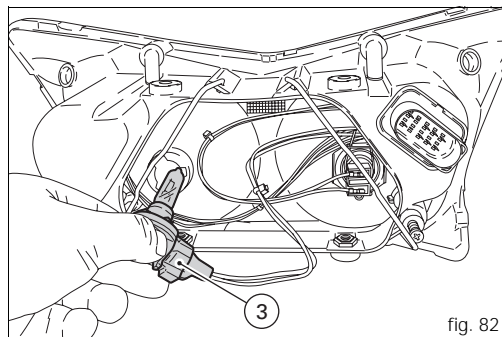
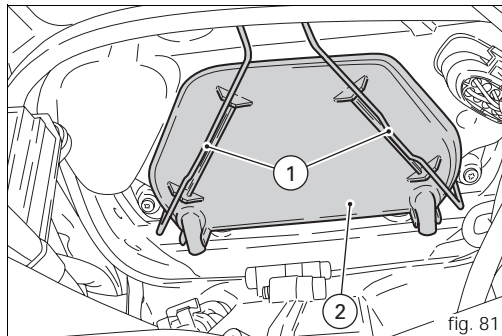
Déposez lampe phare (fig. 81, fig. 82, fig. 83, fig. 84, fig. 85)

Pour accéder aux ampoules du phare, déposez les caches du tableau de bord (voir page 66) et décrochez les fixations (1) du soufflet de protection (2).

Ampoule feu de route côté gauche (fig. 82) : sortez le câble lampe (3) et déposez la lampe du câble.

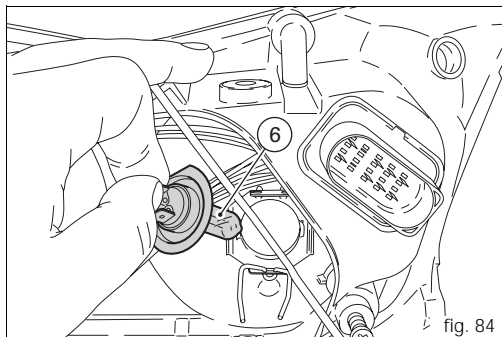
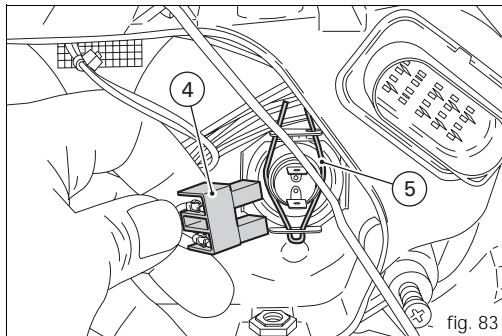
Remarque

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



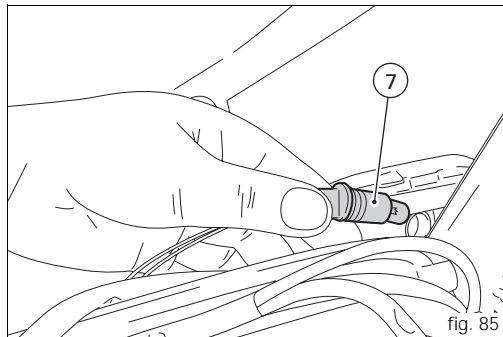
Ampoule feu de route côté droit (fig. 83, fig. 84) :
Débranchez le connecteur (4).
Décrochez l'agrafe (5) de retenue du câble lampe (6).

Pour la repose des ampoules, suivez les marches de la
dépose dans l'ordre inverse.



F

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, ôtez la douille de lampe (7, fig. 85) de la partie arrière du phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.



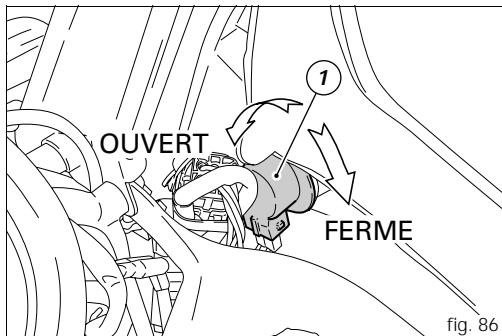
F

Clignotants de direction

Pour accéder aux ampoules des clignotants de direction, retirez les caches latéraux du tableau de bord.

Avant :

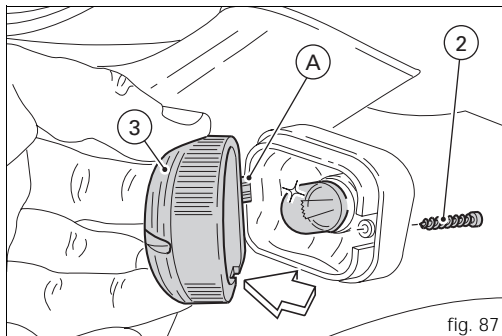
tournez la douille de lampe (1, fig. 86) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirez-la de l'ensemble clignotant. Sortez l'ampoule grillée et remplacez-la. Remontez la douille de lampe en la plaçant avec sa partie creuse ronde vers le haut et tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place dans l'ensemble clignotant.



Arrière :

desserrez la vis (2, fig. 87) et séparez la coupelle (3) depuis le support du clignotant.

Cette ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place. Remonter la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant. Serrez la vis (2).



Eclairage plaque à numéro

Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque d'immatriculation, sortir la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque d'immatriculation.
Sortir l'ampoule et la remplacer.

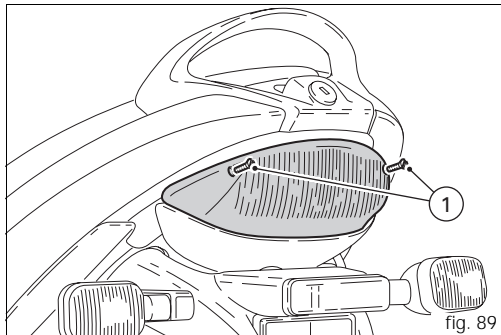


fig. 89

Feux stop

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 89) qui serrent l'optique et la retirer. Cette ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 90). Remonter l'optique et serrer les vis (1).

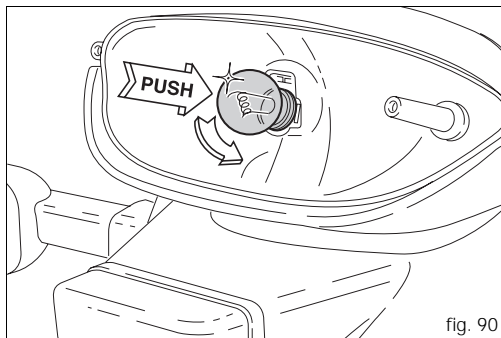


fig. 90

Orientation du phare (fig. 91)

Pour contrôler si le phare est bien orienté, mettre le motorcycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motorcycle.

Effectuer le contrôle en pénombre autant que possible.

Allumer le feu de croisement.

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



Remarque

La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" en ce qui concerne la hauteur maximum du faisceau lumineux.

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

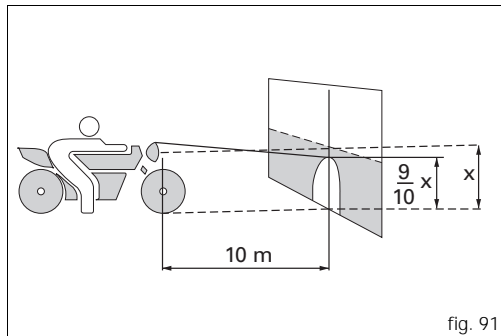


fig. 91

Réglage vertical du phare (fig. 92)

La retouche de l'orientation du phare s'effectue manuellement. Déposer les plaques de la bulle.

L'orientation verticale est obtenue en intervenant sur les vis (1) et (2).

Si l'on tourne les vis dans le sens anti-horaire, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.

L'orientation horizontale est obtenue en intervenant sur la vis de réglage (2). Si l'on tourne la vis dans le sens anti-horaire, le faisceau lumineux se déplacera à droite, vice versa il se déplacera à gauche.

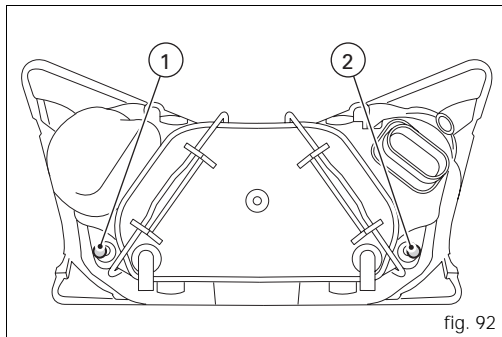


fig. 92

Pneus

Pression avant (pilote et bagage) :

2,1 bars (2,14 kg/cm²) ÷ 2,3 bars (2,34 Kg/cm²)

Pression arrière (pilote et bagage) :

2,2 bars (2,24 kg/cm²) ÷ 2,4 bars (2,44 Kg/cm²)

Pression avant (pilote, passager et bagage) :

2,4 bars (2,44 kg/cm²) ÷ 2,5 bars (2,54 Kg/cm²)

Pression arrière (pilote, passager et bagage) :

2,8 bars (2,85 kg/cm²) ÷ 2,9 bars (2,95 Kg/cm²)

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

Important

Mesurer et régler la pression lorsque les pneus sont froids.

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

Réparation ou remplacement des pneus

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

Attention

En cas de perforation, remplacer le pneu.

Remplacer les pneus en utilisant la marque de première monte.

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

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

Important

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

Attention (ST3s ABS)

Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues. Quelques éléments du système ABS sont montés sur les roues qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

Épaisseur minimale de la bande de roulement
Mesurer l'épaisseur minimale (S, fig. 93) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Les remplacer s'il sont fort abimés.
Oter le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

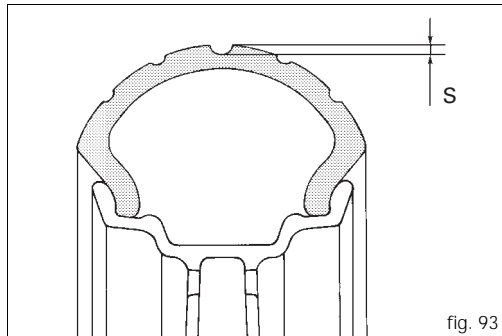


fig. 93

Contrôle niveau huile moteur (fig. 94)

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau motorcycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendre quelques minutes afin que le fluide se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4. Retirer le bouchon de remplissage (2) et ajouter de l'huile jusqu'au niveau établi. Remonter le bouchon.



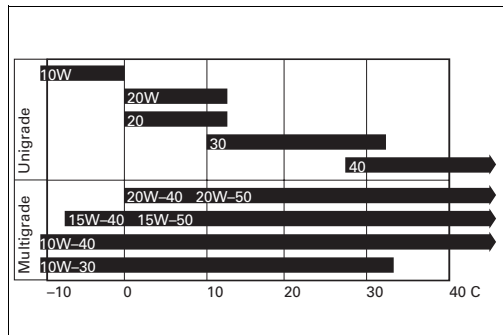
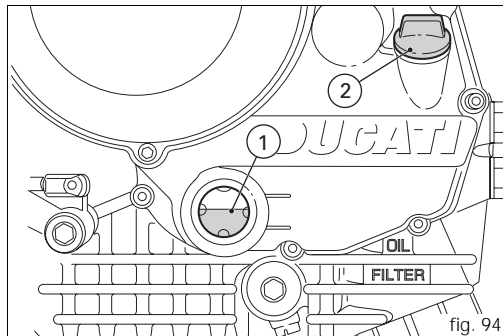
Important

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

Viscosité

SAE 10W-40

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



F

Nettoyage et remplacement des bougies

(fig. 95)

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

Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.

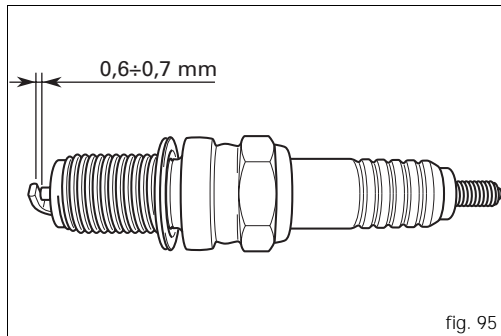
Déposer le demi-carénage gauche, sortir les capuchons des bougies et les enlever de la culasse à l'aide de la clé en dotation. Vérifier la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.

Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacer la bougie et rapporter ce que l'on a constaté à un Concessionnaire ou un Atelier Autorisé.

Contrôler également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacer la bougie.

Contrôler l'écart entre les électrodes :

il doit être de 0,6-0,7 mm.



Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'au bout de son filetage. Serrer au couple de 20 Nm.

Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

F **Important**

En cas de réglage, faire attention en pliant l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifier la condition du joint. Nettoyer soigneusement son emplacement sur la culasse et prendre garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Important

N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage. La bougie doit être serrée correctement.

Nettoyage général

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

Important

Ne pas laver le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.

Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression.

L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouies d'aération et pots d'échappement pouvant provoquer la perte des conditions de sécurité du véhicule.

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer ; empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincer le motocycle à l'eau tiède et sécher toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau de chamois.



Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne pas graisser ni lubrifier les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine. Nettoyez les disques avec un solvant non gras.



Attention ST3s ABS

Nettoyez soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS pour garantir une parfaite efficacité du dispositif. N'utilisez pas de produits agressifs pouvant endommager les roues crantées et les capteurs.

Inactivité prolongée

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

effectuer un nettoyage général ;

laissez écouler le carburant du réservoir en ôtant le bouchon de vidange avec joint ;

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

utiliser la béquille de stand pour soutenir le motorcycle ;
débrancher et déposer la batterie. Contrôler et, au besoin, recharger la batterie en cas de non-utilisation du motorcycle pour une période supérieure à un mois.

Recouvrir le motorcycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée. La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

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

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

Entretien

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

Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique milles ou temporel *)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange huile moteur		●	●	●	●	●	●
Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
Nettoyage du filtre admission huile moteur					●		
Contrôle de la pression huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
Contrôle de la tension courroies de distribution (1)			●		●		●
Remplacement des courroies de distribution				●		●	
Contrôle et nettoyage des bougies. Si nécessaire, remplacer				●		●	
Contrôle et nettoyage du filtre à air (1)			●		●		●

F

Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique milles ou temporel *)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Remplacement du filtre à air				●		●	
Contrôle de la synchronisation et du ralenti corps à papillons (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau huile freins et embrayage		●	●	●	●	●	●
Vidange huile freins et embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/lubrification de la commande des gaz/starter			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle plaquettes de frein. Si nécessaire, remplacer		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle tension, alignement et lubrification chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'empilage des disques d'embrayage Si nécessaire, remplacer (1)			●	●	●	●	●
Contrôle niveau liquide de refroidissement			●	●	●	●	●
Vidange liquide de refroidissement					●		
Contrôle fonctionnement électroventilateurs et étanchéité système de refroidissement			●	●	●	●	●
Contrôle du silentbloc roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements moyeux de roues				●		●	
Contrôle des dispositifs d'éclairage et de signalisation			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage écrous fixation vis moteur cadre			●	●	●	●	●

Liste des opérations avec type d'intervention (délai kilométrique milles ou temporel *)	Km. x1000	1	12	24	36	48	60
	mi. x1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des tubulures carburant extérieures			●	●	●	●	●
Vidange huile de fourche avant					●		
Vérification absence de pertes d'huile fourche et amortisseur arrière			●	●	●	●	●
Contrôle de la fixation pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge batterie			●	●	●	●	●
Essai du motocycle sur route	●	●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

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

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

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

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

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

F

Caractéristiques techniques

Encombrement (mm) (fig. 95)

Poids

A sec :

212,5 Kg / 468 lbs en ordre de marche sans carburant (ST3) ;

201 Kg / 442 lbs sans liquides ni batterie (ST3) ;

215,7 Kg / 475 lbs en ordre de marche sans carburant (ST3s ABS) ;

204 Kg / 449 lbs sans liquides ni batterie (ST3s ABS).

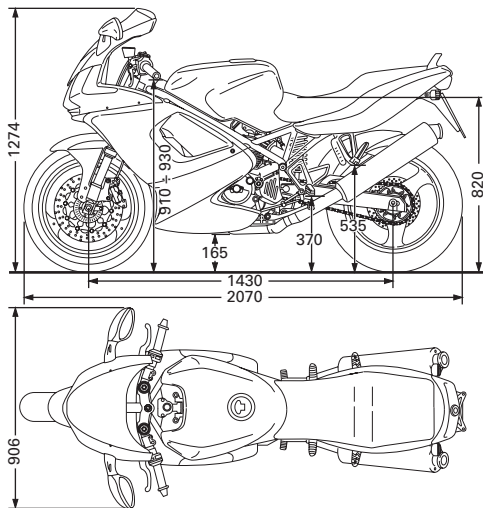
A pleine charge :

420 Kg / 924 lbs.



Attention

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



F

fig. 95

Ravitaillements	Type	dm ³ (litres)
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 6 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum	21
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,9
Circuit freins Av/Ar et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Protection pour contacts électriques	Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA	0,504 (par tube) (ST3) 0,518 (par tube) (ST3s ABS)
Circuit de refroidissement	Liquide antigel SHELL - Advance Coolant ou Glycoshell 35÷40% + eau	2,5

Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants n'est pas admis.

Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal de 90°.

Alésage mm :

94

Course mm :

71,5

Cylindrée totale cm³ :

992

Rapport volumétrique :

11,3 ±0,5:1

Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :

75 kW - 102 Ch à 8.750 trs.min⁻¹.

Couple maxi à l'arbre (95/1/CE) :

93 Nm (9,5 kgm) à 7250 trs.min⁻¹.

Régime max. :

9.500 trs.min⁻¹.



Important

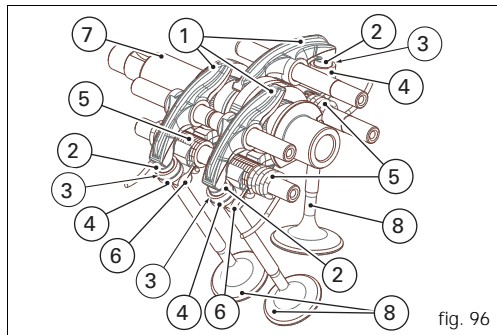
Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le régime maxi.

Distribution

Desmodromique, trois soupapes par cylindre, actionnées par six culbuteurs (trois culbuteurs d'ouverture et trois de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande moyennant des engrenages cylindriques, des poulies et des courroies crantées.

Schéma distribution desmodromique (fig. 96)

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



Performances

La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les normes de rodage et l'on exécute les opérations d'entretien établies.

Bougies d'allumage

Marque :
CHAMPION
Type :
RG 4 HC.

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI.
Diamètre corps à papillons :
50 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Orifices par injecteur : 1
Alimentation en carburant : 95-98 RON.

Cadre

En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants
Angle de braquage (de chaque côté) :
30°
Angle de chasse :
24°
Chasse :
102 mm

Roues

Jantes en alliage léger à trois branches (ST3) ;
Jantes en alliage léger à cinq branches (ST3s ABS).

Avant

Dimensions :
MT3.50x17"

Arrière

Dimensions :
MT5.50x17"
Les roues AV et AR sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, sans chambre à air (tubeless).
Dimensions :
120/70-ZR17

Arrière

Radial, sans chambre à air (tubeless).
Dimensions :
180/55-ZR17

Freins

ABS (ST3s ABS)

Système antiblocage des freins à action séparée, contrôlé par des capteurs à effet HALL montés sur les deux roues ; détection par roues crantées ; possibilité de désactiver l'ABS.

Avant

A double disque percé.

Matériau de la cloche :
aluminium.

Matériau de la surface de freinage :
acier

Diamètre du disque :
320 mm

Commande hydraulique par levier, au côté droit du guidon.

Surface de freinage du disque :
88 cm²

Etriers de frein à pistons différenciés.

Marque :

BREMBO

Type :

30/34-4 pistons

Garniture :

TOSHIBA TT2802

Type de maître-cylindre :

PSC 16.

Arrière

A disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

245 mm

Commande hydraulique par pédale au côté droit.

Surface de freinage :

25 cm²

Etriers de frein à pistons différenciés.

Marque :

BREMBO

Type :

P34

Garniture :

FERIT I/D 450 FF

Type de maître-cylindre :

PS 11



Attention

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

Transmission

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

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

Rapport :

32/59

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

Rapport pignon/couronne :

15/42

Rapports totaux :

1^e 15/37

2^e 17/30

3^e 20/27

4^e 22/24

5^e 24/23

6^e 28/24

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

Marque :

DID

Type :

525 HV

Dimensions :

5/8"x5/16"

Nombre de maillons :

102



Important

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

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motorcycle à des parcours spéciaux, ou circuits et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.



Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, contacter un Concessionnaire ou un Atelier Autorisé. Un remplacement imparfait peut compromettre la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motorcycle.

Suspensions

Avant

Fourche hydraulique inversée, dotée de système de réglage de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.

Diamètre plongeurs :

43 mm

Débattement sur l'axe des tubes :

130 mm

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et point d'ancrage supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur avec réservoir séparé, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier. Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Ce système procure au véhicule une stabilité exceptionnelle.

Débattement :

65 mm

Débattement roue arrière :

148 mm

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution Euro 3.

Version U.S.A. : non catalysée

Coloris disponibles

Rouge anniversary Ducati réf.. F_473.101 (PPG) (sauf que Californie, Canada, Japon) ;
cadre couleur rouge, jantes noires, déflecteurs noirs.

Gris foncé métallisé Ducati réf. 653.6047 (sauf que Californie, Canada, Japon) ;
Cadre couleur métal, jantes rouges, déflecteurs argent, protection réservoir de la même couleur.

Noir brillant réf. 248.514 (PPG) (Californie, Canada, Japon exclusivement) ;
cadre couleur noir, jantes couleur métal, déflecteurs de la même couleur.

Circuit électrique

Composé des éléments principaux suivants :

Phare avant :

L'ampoule du feu de route (HI) située au côté gauche du

phare est de type : **H9 (12V-65W)**.

l'ampoule du feu de croisement (LO) située au côté droit du

phare est de type : **H7 (12V-55W)**.

Feu de position :

ampoule type : **W3W (12V-3W)**.

Commandes électriques aux demi-guidons :

Clignotants de direction arrière x2 :

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

Clignotants de direction avant couleur orange x2 :

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

Avertisseur sonore.

Contacteurs feux de stop.

Batterie, 12V-10 Ah.

Alternateur 12V-520W.

Régulateur électronique, protégé par fusible de **40A**

situé à côté de la batterie.

Démarrateur électrique, 12V-0,7 kW.

Feu arrière et feu de stop :

ampoule type : **P21/5W (12V-5/21W)**.

Eclairage de plaque à numéro :

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



Remarque

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules de feux" à la page

80.

Fusibles

La boîte à fusibles principale (fig. 98) est placée au côté gauche du cadre, derrière le phare.

Pour avoir accès à la boîte à fusibles, il faut retirer le cache arrière protégeant le tableau de bord (voir page 66).

Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage. Les fusibles situés à l'intérieur de la boîte à fusibles, sont 8.

Uniquement dans le modèle ST3 deux de ces fusibles sont de réserve, marqués par l'inscription SPARE figurant sur le fusible lui-même. Les deux fusibles de réserve sont de 7,5 Ah.

En tant que protection des relais du système d'injection, le modèle ST3 dispose de trois fusibles, situés sous la selle (2, fig. fig. 100), ayant les caractéristiques suivantes :

un fusible de 20 Ah Socket (prise de courant), un fusible de 20 Ah Injection et un fusible de 3 Ah Supply Ecu CCN (centrale de commande moteur).

Pour les remplacer, retirez les capuchons (3, fig. 100).

En tant que protection du système ABS, le modèle ST3 ABS dispose de trois fusibles, situés sous la selle (2, fig. 98), ayant les caractéristiques suivantes :

un fusible de 30 Ah Supply Ecu ABS (centrale ABS), un fusible de 20 Ah Injection et un fusible de 20 Ah Socket (prise de courant).

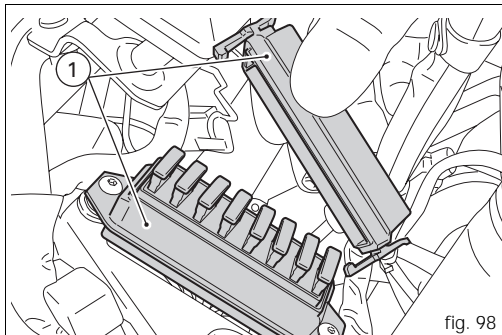


fig. 98

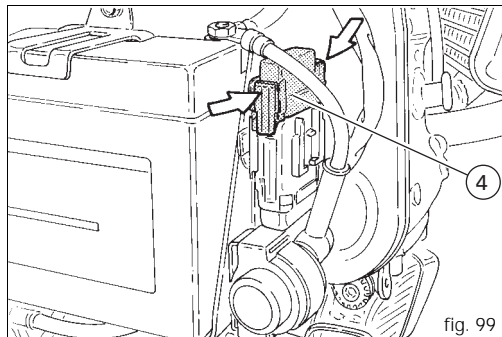


fig. 99

Pour les remplacer, retirez les capuchons (3, fig. 100). Le fusible placé près de la batterie (fig. 100) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (4). On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (5, fig. 99).



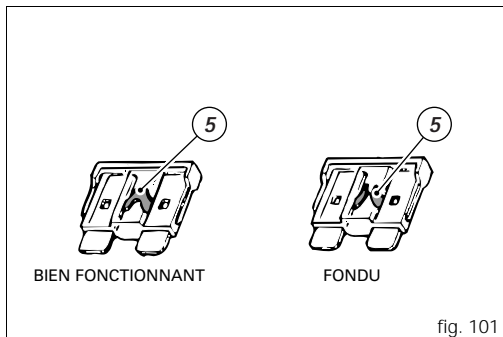
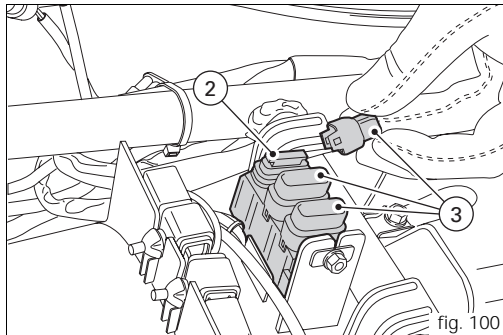
Important

Pour éviter tout court-circuit, effectuer le remplacement du fusible, clé de contact en position **OFF**.



Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques autres que celles prescrites. Le non-respect de cette règle pourrait endommager le circuit électrique voire provoquer des incendies.



Clé de lecture circuit électrique/système d'injection ST3

- 1) Commutateur droit
- 2) Commutateur à clé
- 3) Boîte à fusibles
- 4) Fusibles
- 5) Ventilateur
- 6) Démarreur électrique
- 7) Solénoïde de démarrage
- 8) Batterie
- 9) Fusible régulateur
- 10) Régulateur
- 11) Alternateur
- 12) Clignotant arrière droit
- 13) Feu arrière
- 14) Eclairage plaque à numéro
- 15) Clignotant arrière gauche
- 16) Prise de courant
- 17) Réservoir de carburant
- 18) Relais injection
- 19) Connecteur autodiagnostic
- 20) Bobine cylindre vertical
- 21) Bobine cylindre horizontal
- 22) Bougie cylindre horizontal
- 23) Bougie cylindre vertical
- 24) Injecteur cylindre horizontal
- 25) Injecteur cylindre vertical
- 26) Potentiomètre papillon
- 27) Capteur de tours/position moteur
- 28) Sonde de température eau
- 29) Capteur de vitesse
- 30) Contacteur béquille latérale
- 31) Contacteur de point mort
- 32) Contacteur pression huile
- 33) Contacteur de stop arrière
- 34) Relais ventilateur
- 35) Unité allumage/injection
- 36) Contacteur embrayage
- 37) Contacteur stop avant
- 38) Connexion de déclenchement
- 39) Commutateur gauche
- 40) Antenne antidémarrage électronique
- 41) Sonde de température air
- 42) Tableau de bord
- 43) Relais éclairage
- 44) Clignotant avant gauche
- 45) Phare
- 46) Clignotant avant droit
- 47) Avertisseur sonore
- 48) Déclencheur câblage poignées
- 49) Alimentation autodiagnostic
- 50) Moteur pas-à-pas
- 51) Sonde lambda
- 52) Bougie cylindre vertical
- 53) Bougie cylindre horizontal

Clé de lecture schéma du circuit électrique/ système d'injection ST3s ABS

- 1) Commutateur droit
- 2) Commutateur à clé
- 3) Boite à fusibles
- 4) Fusibles
- 5) Ventilateur
- 6) Démarreur électrique
- 7) Solénoïde de démarrage
- 8) Batterie
- 9) Fusible régulateur
- 10) Régulateur
- 11) Alternateur
- 12) Clignotant arrière droit
- 13) Feu arrière
- 14) Eclairage plaque à numéro
- 15) Clignotant arrière gauche
- 16) Prise de courant
- 17) Réservoir de carburant
- 18) Relais injection
- 19) Connecteur autodiagnostic
- 20) Bobine cylindre vertical
- 21) Bobine cylindre horizontal
- 22) Bougie 1° cylindre horizontal
- 23) Bougie 1° cylindre vertical
- 24) Injecteur cylindre horizontal
- 25) Injecteur cylindre vertical
- 26) Potentiomètre papillon
- 27) Capteur de tours/position moteur
- 28) Sonde de température eau
- 29) Connecteur diagnostic ABS

- 30) Contacteur béquille latérale
- 31) Contacteur de point mort
- 32) Contacteur pression huile
- 33) Contacteur de stop arrière
- 34) Relais ventilateur
- 35) Unité allumage/injection
- 36) Contacteur embrayage
- 37) Contacteur de stop avant
- 38) Sonde lambda
- P :39)Commutateur gauche
- 40) Antenne antidémarrage électronique
- 41) Sonde de température air
- 42) Tableau de bord
- 43) Relais éclairage
- 44) Clignotant avant gauche
- 45) Phare
- 46) Clignotant avant droit
- 47) Avertisseur sonore
- 48) Déclencheur câblage poignées
- 49) Connexion de déclenchement
- 50) Capteur de vitesse arrière
- 51) Capteur de vitesse avant
- 52) Centrale système ABS
- 53) Bougie 2° cylindre horizontal
- 54) Bougie 2° cylindre vertical
- 55) Alimentation autodiagnostic
- 56) Moteur pas-à-pas

Code couleur des fils

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



Remarque

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

Légende boîtes à fusibles (ST3)

Pos.	Consommateurs	Val.
1-9	Key-on	10 A
2-10	Feu de position, feu de route et de croisement	15 A
3-11	Feu de stop, avertisseur sonore, clignotants de direction	20 A
4-12	Tableau de bord	5 A
5-13	Poignées chauffantes	5 A
6-14	Ventilateur	7,5 A
7-15	Réserve	7,5 A
8-16	Réserve	7,5 A
a	Alimentation CCM	3 A
b	Injection	20 A
c	Prise de courant	20 A

Légende boîtes à fusibles (ST3s ABS)

Pos.	Consommateurs	Val.
1-9	Key-on	10 A
2-10	Feux de position, feu de route/croisement	15 A
3-11	Clignotants de direction, avertisseur sonore, feu de stop	20 A
4-12	Tableau de bord	5 A
5-13	Poignées chauffantes	5 A
6-14	Alimentation CCM	3 A
7-15	Key-on ECU ABS	10 A
8-16	Ventilateur	7,5 A
a	Prise de courant	20 A
b	Injection	20 A
c	Alimentation ABS	30 A

F

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

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

F

Stampato 05/2006

Cod. 913.7.092.1R

DUCATI 

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