

DUCATI 996R



Nos complace darle la bienvenida entre los aficionados Ducati y nos congratulamos con Ud. por la óptima elección efectuada. Creemos que, además de usar su nueva motocicleta Ducati como medio usual de transporte, Ud. la utilizará también para efectuar viajes, incluso largos, que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean siempre agradables y placenteros.

En su continuo esfuerzo de asistirle cada vez mejor, Ducati Motor Holding S.p.A. le aconseja respetar atentamente las simples normas relacionadas en este manual, especialmente las que se refieren al rodaje; para que su motocicleta siempre pueda regalarle grandes emociones.

Para toda reparación o consejo recordamos que deben consultar nuestros centros de asistencia autorizada.

Buen viaje!

Ducati Motor Holding S.p.A. no se responsabiliza de eventuales errores cometidos durante la realización del presente manual. Todas las informaciones especificadas han sido actualizadas a la fecha de imprenta. Ducati Motor Holding S.p.A. se reserva el derecho de aportar cualquier tipo de modificación necesaria para la evolución de dichos productos.

Para su seguridad, para la validez de la garantía, para la fiabilidad del producto y para el valor de su motocicleta Ducati, utilice sólo piezas de recambio originales Ducati.



Atención

Este manual debe considerarse parte integrante de la motocicleta y en caso de venta del vehículo debe entregarse siempre al nuevo propietario.

Indicaciones generales 6*Garantía 6**Símbolos 6**Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad 7**Manejo a plena carga 8**Datos para la identificación 9***Mandos para el manejo 10***Posición de los mandos para el manejo de la motocicleta 10**Salpicadero 11**Llaves 12**Interruptor de encendido y bloqueo tija superior con llave 12**Conmutador izquierdo 13**Leva mando embrague 14**Leva mando starter 15**Conmutador derecho 16**Puño giratorio mando acelerador 16**Leva mando freno delantero 16**Pedal mando freno trasero 17**Pedal mando cambio 17**Registración posición pedal mando cambio freno trasero 18***Elementos y dispositivos principales 19***Posición en la motocicleta 19**Tapón depósito combustible 20**Cerradura asiento y porta-casco 21**Caballote lateral 22**Amortiguador de dirección 23**Registros regulación horquilla delantera 24**Registros regulación amortiguador trasero 26**Variación ajuste moto 27***Normas para el uso 28***Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta 28**Controles antes de la puesta en marcha 29**Encendido motor 30**Encendido y puesta en marcha de la moto 32**Frenado 32**Parada de la motocicleta 33**Reabastecimiento de combustible 33**Aparcamiento 34**Accesorios suministrados 35***Operaciones principales de uso y mantenimiento 36***Desmontaje del carenado 36**Sustitución y limpieza de los filtros aire 38**Control nivel líquido de refrigeración 39**Control nivel fluido frenos y embrague 40*

Control desgaste pastillas freno	41
Lubricación de las articulaciones	42
Regulación del cable mando acelerador	42
Carga de la batería	43
Variación de la inclinación del tubo de dirección	44
Control del tensado de la cadena de transmisión	45
Lubricación de la cadena de transmisión	45
Reemplazo bombillas luces	46
Orientación del faro	50
Regulación espejos retrovisores	51
Neumáticos Tubeless	51
Control nivel aceite motor	53
Limpieza y sustitución bujías	54
Limpieza general	55
Inactividad prolongada	56
Advertencias importantes	56

Características técnicas 57

Dimensiones	57
Pesos	57
Abastecimientos	58
Motor	59
Distribución	59
Bujías de encendido	60
Prestaciones	60
Frenos	60
Transmisión	61
Chasis	62
Ruedas	62
Neumáticos	62
Suspensiones	63

Sistema eléctrico	63
-------------------	----

Promemoria mantenimiento periódico 67

INDICACIONES GENERALES

Garantía

En beneficio del usuario y con el fin de garantizar la fiabilidad del producto, se aconseja dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para cualquier operación que exija un asesoramiento técnico especial. Nuestro personal, con gran experiencia, dispone de las herramientas necesarias para efectuar cualquier tipo de intervención perfectamente y, sobre todo, montando sólo Recambios Originales Ducati garantiza el perfecto intercambio, el buen funcionamiento y la larga duración.

Todas las motocicletas Ducati se entregan con manual de garantía. No se reconocerá la garantía a las motocicletas utilizadas en carreras o campeonatos deportivos. Durante el período de garantía no se puede manipular, modificar o sustituir ningún componente de la motocicleta con otro que no sea original. En estos casos cesará inmediatamente la garantía.

Símbolos

Ducati Motor Holding S.p.A. le invita a leer atentamente este manual para conocer y confiar en su motocicleta. En caso de dudas dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado. Las nociones que aprenderá le serán útiles durante sus viajes que Ducati Motor Holding S.p.A. desea sean serenos y placenteros, y le permitirán mantener inalteradas durante mucho tiempo las prestaciones de su motocicleta. En el presente manual se incluyen informaciones con significados específicos:



Atención

La inobservancia de las instrucciones indicadas puede originar una situación de peligro, graves lesiones personales y además la muerte.



Importante

Existe la posibilidad de perjudicar el vehículo y/o sus componentes.



Notas

Mayores informaciones concernientes la operación en curso.

Todas las indicaciones derecha o izquierda se refieren al sentido de marcha de la motocicleta.

Informaciones útiles para viajar en condiciones de seguridad



Atención

Leer antes de utilizar la motocicleta.

A menudo muchos accidentes dependen de la inexperiencia en el manejo del vehículo. Jamás conducir sin carnet de manejo; para utilizar la motocicleta es necesario disponer de regular carnet de manejo.

No prestar la moto a pilotos sin experiencia o que no disponen de regular carnet de manejo.

El conductor debe colocarse **siempre** un casco de protección.

No colocarse prendas o accesorios colgantes que puedan enredarse en los mandos o limitar la visibilidad.

Nunca poner en marcha el motor en un ambiente cerrado. Los humos del escape son venenosos y pueden causar pérdida de conocimiento o incluso la muerte en tiempos breves.

El conductor deberá apoyar los pies en los estribos cada vez que la motocicleta está en marcha.

Para encontrarse preparados a cada cambio de dirección o a cada variación del fondo de la carretera es necesario que el piloto sujete **siempre** en forma firme con las manos los semimanillares.

Respetar las leyes y las normas nacionales y locales.

Respetar siempre los límites de velocidad, donde indicados, y en todas formas **jamás** superar la velocidad que las condiciones de visibilidad, de fondo de la carretera y de tráfico admiten.

Señalar **siempre** con suficiente anticipo, utilizando los específicos indicadores de dirección, cada vez que se gire o se cambie carril.

Permanecer siempre en posición bien visible, evitando viajar en las “áreas ciegas” de los vehículos que anteceden.

Prestar mucha atención en los cruces, en correspondencia de las salidas de zonas privadas o de aparcamientos y en los carriles a la entrada de la autopista.

Apagar **siempre** el motor al llenar el depósito y procurar que no caiga combustible sobre el motor o sobre el tubo de escape.

No fumar jamás al llenar el depósito.

Al llenar el depósito es posible inhalar vapores de combustible perjudiciales a la salud. Si caen gotas de combustible sobre la piel o sobre la ropa, lavar inmediatamente con agua y jabón y cambiar las prendas. Quitar **siempre** la llave al dejar la motocicleta sin vigilancia.

El motor, los tubos de escape y los silenciadores se mantienen calientes por mucho tiempo.

Procuren aparcar la motocicleta de tal forma que no esté expuesta a golpes utilizando el caballete lateral.

No aparcar jamás en un terreno irregular o inestable puesto que la motocicleta podría caerse.

Manejo a plena carga

Esta motocicleta ha sido estudiada para recorridos largos a plena carga en absoluta seguridad.

La ubicación de los pesos en la moto es muy importante para mantener inalterado este estándar de seguridad y para evitar situaciones difíciles cuando se efectúan maniobras repentinas o durante el recorrido de tramos de carretera irregular.

Informaciones concernientes la carga transportable

*El peso en conjunto de la moto en orden de marcha con piloto, equipaje y accesorios adicionales no debe superar los:
310 Kg.*

Posicionar el equipaje o los accesorios mas pesados en la posición mas baja posible y posiblemente en el centro de la motocicleta.

Fijar en forma firme el equipaje a las estructuras de la moto: un equipaje fijado en forma incorrecta puede originar inestabilidad a la motocicleta.

No fijar elementos voluminosos y pesados en la tija superior y en el guardabarros delantero en cuanto originarían una peligrosa inestabilidad del vehículo.

No colocar objetos en los espacios libres del chasis en cuanto pueden interferir con las partes en movimiento del vehículo.

Controlar que los neumáticos hayan sido hinchados respetando la presión indicada en la pag. 51 y que se encuentren en buenas condiciones.

Dotación

*Junto con la motocicleta se suministra:
funda para cubrir la moto; caballete trasero de servicio, kit carrera que incluye escapes de fibra de carbono y centralita inyección.*



Importante

Para el montaje del kit de carrera consultar un Concesionario o un Taller Autorizado. La motocicleta equipada con este kit no puede circular por carreteras sino que puede emplearse exclusivamente en circuitos cerrados.

Datos para la identificación

Cada motocicleta Ducati está identificada con dos números; uno para el chasis (fig. 1.1) y otro para el motor (fig. 1.2).

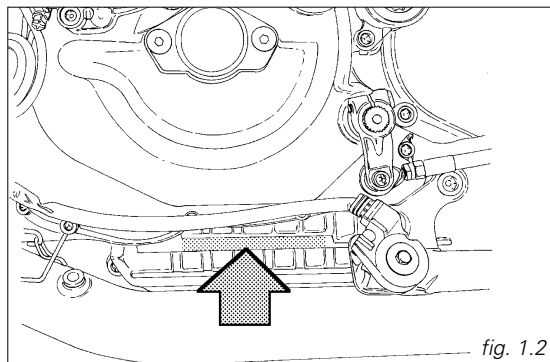
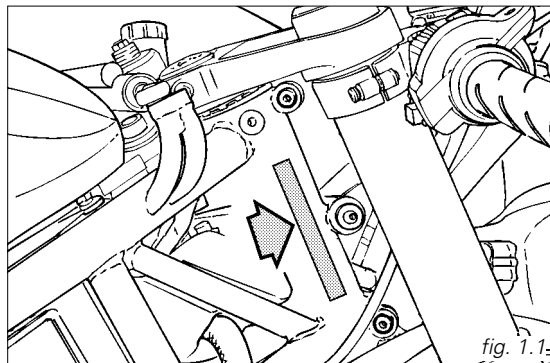
Chasis N. _____

Motor N. _____



Nota

Estos números identifican el modelo de su motocicleta y son indispensables para el pedido de partes de recambio.



MANDOS PARA EL MANEJO



Atención

Este capítulo ilustra el posicionamiento y la función de los mandos necesarios para el manejo de la motocicleta. Leer atentamente las instrucciones antes de utilizar cada mando.

Posición de los mandos para el manejo de la motocicleta (fig. 2)

- 1) Salpicadero.
- 2) Interruptor de encendido y bloqueo tija superior con llave.
- 3) Conmutador izquierdo.
- 4) Leva mando embrague.
- 5) Leva mando starter.
- 6) Conmutador derecho.
- 7) Puño giratorio mando acelerador.
- 8) Leva mando freno delantero.
- 9) Pedal mando cambio.
- 10) Pedal mando freno trasero.

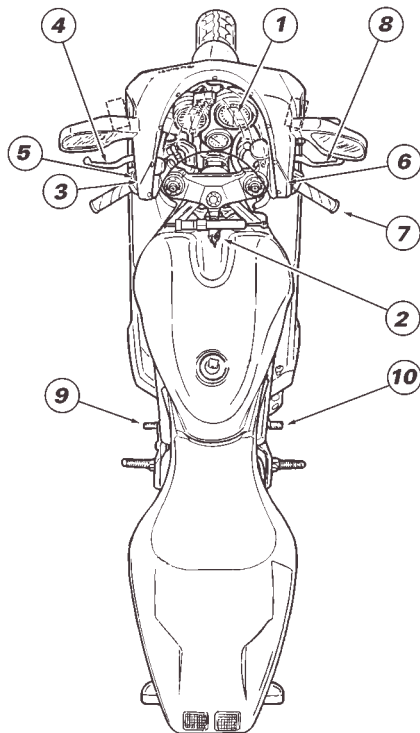


fig. 2

Salpicadero (fig. 3)

1) **Taquímetro** (Km/h). Indica la velocidad de marcha.

a) **Cuentakilómetros** (Km). Indica la distancia total recorrida.

b) **Cuentakilómetros parcial** (Km). Indica la distancia recorrida a partir de la última puesta en cero.

c) **Mecanismo puesta en cero** cuentakilómetros parcial. Girar para posicionar en cero "0000" el cuentakilómetros parcial.

2) **Cuentarrevoluciones** (rpm) Indica el número de vueltas por minuto del motor.

3) **Señalador verde N**. Se ilumina cuando el cambio se encuentra en punto muerto.

4) **Señalador amarillo** . Se ilumina cuando el depósito entra en reserva, es decir que en el depósito quedan 4 litros de combustible.

5) **Señalador verde** . Se ilumina y relampaguea cuando un indicador de dirección está funcionando.

6) **Señalador rojo** . Se ilumina para indicar que la presión del aceite motor es insuficiente. Debe iluminarse cuando se posiciona el interruptor de encendido en **ON**. Debe apagarse algunos segundos después del encendido del motor. Puede verificarse que se encienda brevemente si el motor está muy caliente, debería apagarse cuando el número de vueltas aumenta.

Importante

No utilizar la motocicleta cuando la luz testigo (6) permanece encendida porque puede perjudicarse gravemente el motor.

7) Señalador azul

Se ilumina para indicar que la luz de carretera derecha se encuentra encendida.

8) Señalador temperatura agua

Indica la temperatura del líquido de refrigeración del motor.

Importante

No utilizar la motocicleta cuando la temperatura alcanza el valor máximo en cuanto puede perjudicarse el motor.

Cuando la luz de posición se encuentra encendida se iluminan los instrumentos.

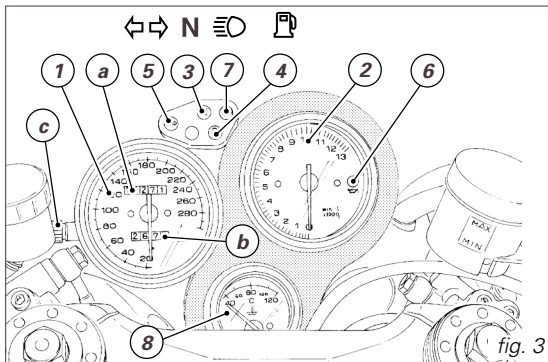


fig. 3

Llaves (fig. 4)

Con su moto Ducati se le ha entregado una llave (en dos copias) universal para el encendido, bloqueo del manillar y cerradura del asiento y una placa (1) con el número de identificación de las llaves.

**Nota**

Separar las llaves y conservar la placa en un sitio seguro.

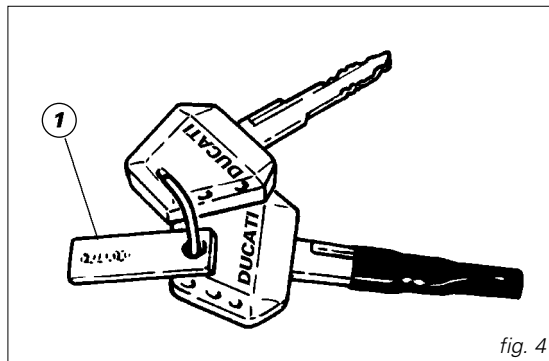


fig. 4

Interruptor de encendido y bloqueo tija superior (fig. 5)

Se encuentra alojado delante del depósito y puede ofrecer cuatro posiciones.

A) **ON**: habilita el funcionamiento de las luces y del motor.

B) **OFF**: deshabilita el funcionamiento de las luces y del motor.

C) **LOCK**: bloqueo del manillar.

D) **P**: Luz de posición y bloqueo del manillar.

**Nota**

Para posicionar la llave en estas últimas dos posiciones es necesario empujarla y luego girarla. En las posiciones (B), (C) y (D) puede quitarse la llave.

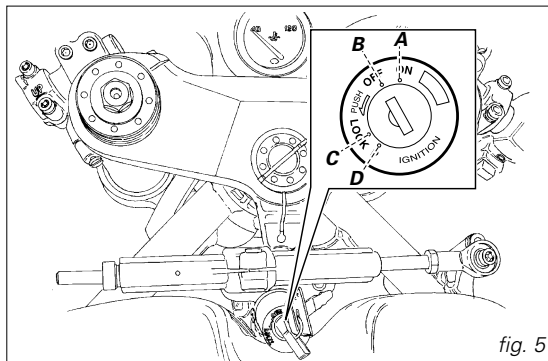


fig. 5

Conmutador izquierdo (fig. 6)

1) **Conmutador**, mando encendido luces con tres posiciones:

hacia abajo  = luces apagadas;

en el centro  = luz de posición delantera y trasera, luz matrícula y luces del salpicadero encendidas;

hacia arriba  = luces del faro, luz de posición delantera y trasera, luz matrícula y luces del salpicadero encendidas.

2) **Desviador**, mando selección luces con dos posiciones:

posición  = luz de cruce encendida;

posición  = luz de carretera encendida.

3) **Interruptor**  = indicadores de dirección con tres posiciones:

posición central = apagado;

posición  = giro a la izquierda;

posición  = giro a la derecha.

Para desactivar el indicador presionar la leva de mando cuando ha regresado al centro.

4) **Pulsador**  = claxon.

5) **Pulsador**  = parpadeo luz de carretera.

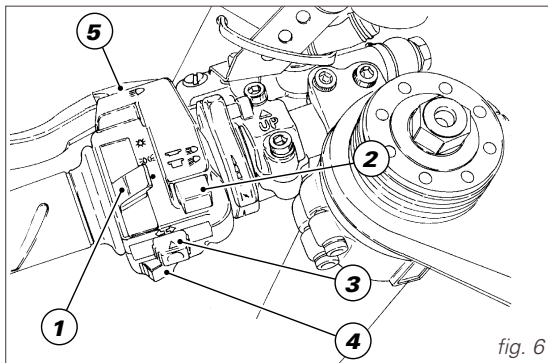


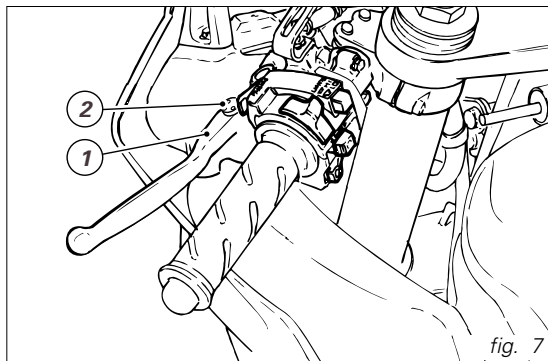
fig. 6

Leva mando embrague (fig. 7)

La leva (1) manda la desconexión del embrague. Ha sido equipada con un mecanismo (2) para la regulación de la distancia de la leva del puño en el manillar.

Para efectuar la regulación, mantener la leva (1) completamente hacia adelante y actuar en el mecanismo (2), girándolo en correspondencia de una de las cuatro posiciones previstas, considerando que: la posición n. 1, corresponde a la distancia máxima entre la leva y el puño, mientras que la posición n.4, corresponde a la distancia mínima.

Cuando se acciona la leva (1) se interrumpe la transmisión del movimiento del motor al cambio y consiguientemente a la rueda motriz. Su uso es muy importante en todas las fases de manejo de la motocicleta, en especial en fase de arranque.

**Atención**

La regulación de la leva embrague, debe efectuarse con la motocicleta parada.

**Importante**

Una correcta utilización de este dispositivo prolongará la vida de Vuestro motor evitando daños a todos los órganos de transmisión.

Leva mando starter (fig. 8)

El mando starter (1) sirve para facilitar el arranque en frío del motor y aumentar el régimen de rotación mínimo, después del encendido.

Posiciones de utilizo del mando:

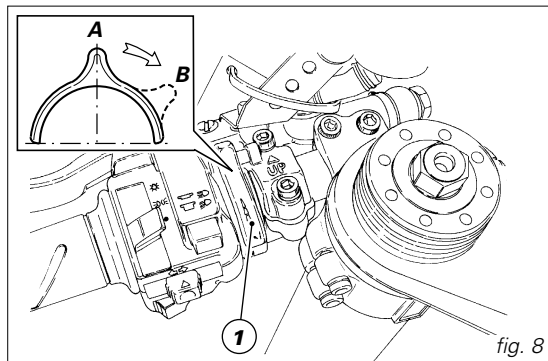
A - (vertical) mando desactivado;

B - mando completamente activado.

La leva puede disponer de posiciones intermedias para facilitar el calentamiento progresivo del motor (consultar pag. 30).

 Importante

Si el motor está caliente no utilicen este dispositivo.
No viajar con el mando starter activado.



Conmutador derecho (fig. 9)

1) Interruptor **PARADA MOTOR**, dos posiciones:
 posición  (**RUN**) = marcha.
 posición  (**OFF**) = parada del motor.

**Atención**

Este interruptor sirve en especial en los casos de emergencia cuando es necesario apagar rápidamente el motor. Después de la parada posicionar el interruptor en  para proceder con el encendido de la motocicleta.

**Importante**

Después de haber viajado con las luces encendidas, si apagan el motor con el interruptor (1) y dejan la llave de encendido en **ON** las luces quedan encendidas y puede verificarse la descarga de la batería.

2) Pulsante  = encendido motor.

Puño giratorio mando acelerador (fig. 9)

El puño giratorio (3), en el lado derecho del manillar, manda la apertura de las válvulas del cuerpo de mariposa. Cuando se deja en reposo, el puño del manillar retorna a la posición inicial de mínimo en forma automática.

Leva mando freno delantero (fig. 9)

Tirando la leva (4) hacia el puño giratorio accionarán el freno delantero. Es suficiente un esfuerzo mínimo con la mano para accionar este dispositivo en cuanto el funcionamiento es de tipo hidráulico.

La palanca de mando consta de un mecanismo (5) para el ajuste de la distancia entre la leva del puño en el semimanillar.

**Atención**

Antes de utilizar estos mandos leer las instrucciones indicadas en las pag. 30 y 31.

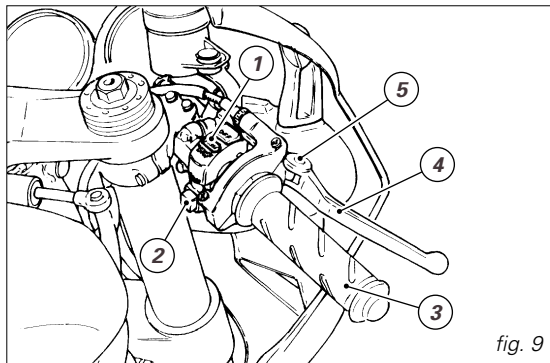


fig. 9

Pedal mando freno trasero (fig. 10)

Empujando hacia abajo el pedal (1) accionarán el freno trasero. El sistema de mando es de tipo hidráulico.

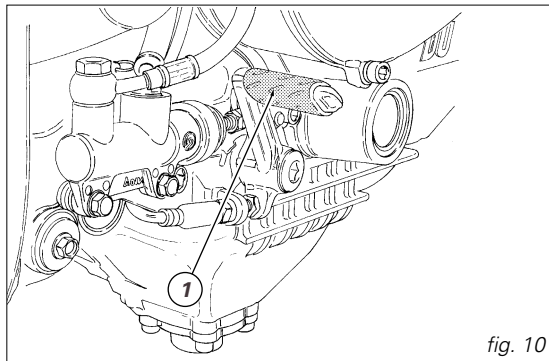


fig. 10

Pedal mando cambio (fig. 11)

El pedal mando cambio dispone de una posición de reposo central **N** con retorno automático y dos movimientos:

hacia abajo = empujar el pedal hacia abajo para engranar la 1ª marcha y para pasar a las marchas inferiores.

Cumpliendo esta maniobra el indicador **N** en el salpicadero se apagará.

hacia arriba = levantar el pedal para engranar la 2ª marcha y sucesivamente la 3ª, 4ª, 5ª y 6ª marcha.

A cada desplazamiento del pedal corresponde solo un cambio de marcha.

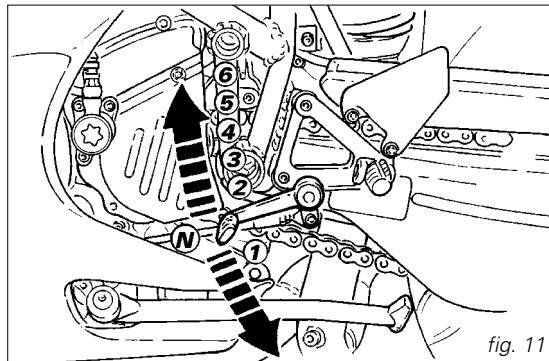


fig. 11

Registración posición pedal mando cambio y freno trasero

Para responder a las exigencias de manejo de cada piloto es posible modificar la posición del pedal de mando cambio y freno trasero respecto a los estribos.

Para modificar la posición de la leva mando cambio proceder en la siguiente forma:

Bloquear la varilla (1) y aflojar las contra-tuercas (2) y (3).



Nota

La tuerca (2) tiene rosca a la izquierda.

Girar la varilla (1) actuando con una llave abierta en la parte hexagonal, disponiendo el pedal del cambio en la posición deseada. Ajustar contra la varilla ambas contra-tuercas.

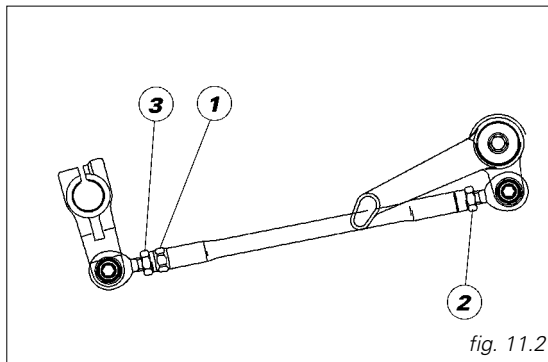


fig. 11.2

Para modificar la posición de la leva mando freno trasero actuar en la siguiente forma:

Aflojar la contratuerca (4). Girar el tornillo (5) de registro carrera pedal hasta obtener la posición deseada.

Ajustar la contra-tuerca (4). Controlar, actuando manualmente en el pedal, que el mismo presente un juego de aproximadamente $1,5 \div 2$ mm. antes de comenzar el frenado.

Si no resulta es necesario modificar la longitud de la varilla de mando de la bomba en la siguiente forma:

Aflojar la contra-tuerca (6) en la varilla de la bomba.

Atornillar la varilla en la hoquilla (7) para aumentar el juego o destornillar para disminuirlo. Ajustar la contra-tuerca (6) y comprobar nuevamente el juego.

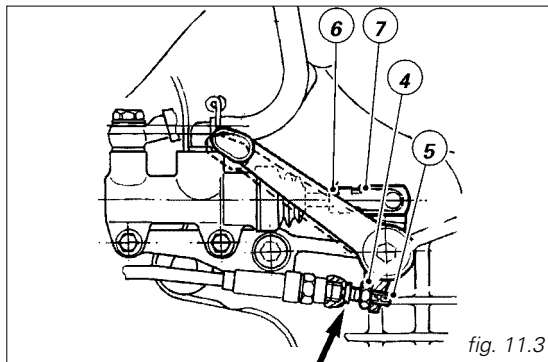


fig. 11.3

ELEMENTOS Y DISPOSITIVOS PRINCIPALES

E

Posición en la motocicleta (fig. 12)

- 1) Tapón depósito combustible.
- 2) Cerradura asiento.
- 3) Caballete lateral.
- 4) Gancho para el anclaje del cable portacasco.
- 5) Amortiguador de dirección.
- 6) Espejos retrovisores.
- 7) Dispositivos de registro horquilla delantera.
- 8) Dispositivos de registro amortiguador trasero.
- 9) Tirante regulación asiento moto.

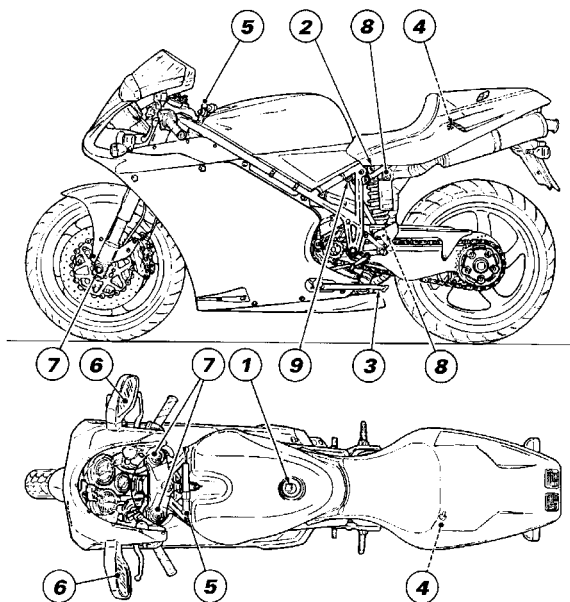


fig. 12

Tapón depósito combustible (fig. 13)

Apertura

Levantar la tapa (1) de protección y colocar la llave en la cerradura. Girar de 1/4 de vuelta la llave en sentido de las agujas del reloj para desbloquear la cerradura. Levantar el tapón.

Cierre

Cerrar el tapón introduciendo la llave y presionándolo en su asiento.

Girar la llave en sentido contrario a las agujas del reloj hasta la posición original y extraerla.

Cerrar la tapa (1) de protección cerradura.



Nota

Es posible cerrar el tapón solo con la llave introducida.



Atención

Después de cada llenado del depósito (ver pag. 33) controlar siempre que el tapón se encuentre perfectamente posicionado y cerrado.

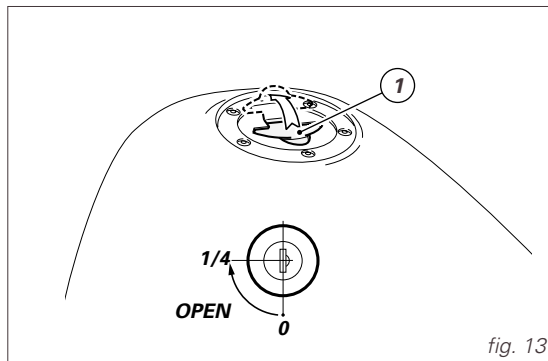
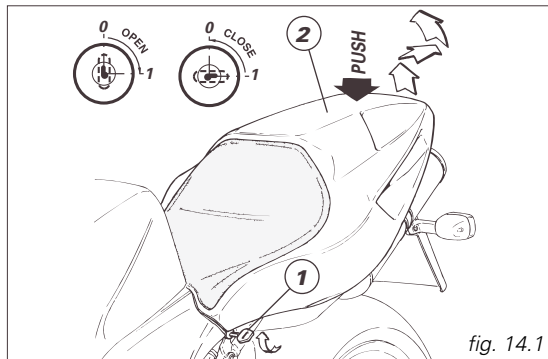


fig. 13

Cerradura asiento y porta-casco

Apertura (fig. 14.1)

Introducir la llave de encendido en la cerradura (1) y girarla en sentido de las agujas del reloj. Tirar moderadamente, por la parte trasera, hacia afuera el cuerpo del asiento (2) y levantarlo hasta que apoye en el depósito combustible. En la parte trasera del alojamiento debajo del asiento encontrarán el cable de anclaje del casco. Introducir la extremidad del cable (A) en el casco y luego introducir el gancho en las extremidades del cable. Dejar colgado el casco (fig. 14.2) y proceder con el remontaje del asiento para sujetarlo.

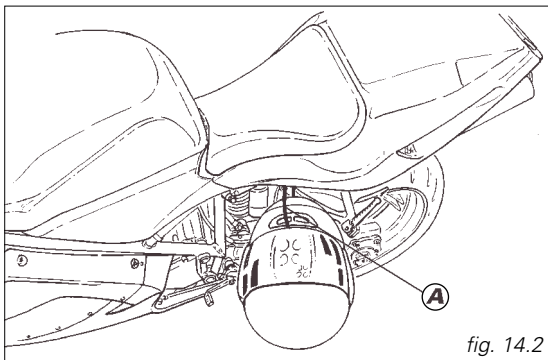


⚠ Atención

Este dispositivo sirve para la seguridad del casco cuando la motocicleta está aparcada. No dejar el casco colgado cuando viajan; puede interferir con las operaciones de manejo y originar el descontrol del vehículo. El cable debe pasarse debajo del bastidor lado izquierdo. En cualquier otra posición el cable impedirá el cierre del asiento.

Cierre

Controlar que todos los elementos se encuentren correctamente posicionados y fijados en el alojamiento ubicado debajo del asiento. Bajar el cuerpo del asiento hasta posicionarlo horizontalmente. Presionar la extremidad trasera (2) hasta oír el enganche que evidencia la conexión del pestillo de la cerradura. Controlar que el enganche se haya cumplido correctamente, tirando ligeramente hacia arriba la parte terminal del carenado trasero.



Caballote lateral (fig. 15)**Importante**

Antes de accionar el caballote lateral controlar la adecuada consistencia y planeidad de la superficie de apoyo.

Terrenos con escasa estabilidad, grava, asfalto calentado por el sol, etc. pueden determinar graves caídas de la motocicleta aparcada.

En caso de terreno con pendencia, aparcarse siempre posicionando la rueda trasera en la parte de pendencia hacia abajo.

Para emplear el caballote lateral, empujar con el pie (sujetando con ambas manos el manillar de la motocicleta) en el caballote (1) acompañándolo hasta la posición de máxima extensión. Inclinarse la motocicleta hasta apoyar el caballote en el terreno.

Atención

No permanecer sentados en la motocicleta aparcada en apoyo sobre el caballote lateral.

Para posicionar el caballote en "reposo" (posición horizontal), inclinar la motocicleta hacia la derecha y al mismo tiempo levantar con el dorso del pie el caballote (1).

**Nota**

Se aconseja controlar periódicamente el correcto funcionamiento del sistema de sujeción (formado por dos muelles de tracción uno dentro del otro) y del sensor de seguridad (2).

**Atención**

Es posible accionar la motocicleta solo si el caballote se encuentra en posición de "reposo" en cuanto, dispone de un dispositivo de seguridad que inhibe el encendido del motor en caso de posición incorrecta del caballote.

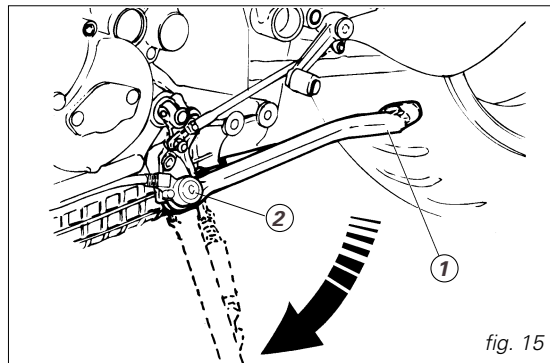


fig. 15

Amortiguador de dirección (fig. 16)

Se encuentra posicionado delante del depósito y está fijado al chasis y a la tija superior.

Su acción favorece una virada más precisa y estable, mejorando el manejo de la motocicleta en cualquier condición.

Girando en el sentido de las agujas del reloj el mecanismo (1) la tija resultará más dura (2), en el sentido contrario a las agujas del reloj más suave (3).

Cada posición de registración se identifica con un "click".



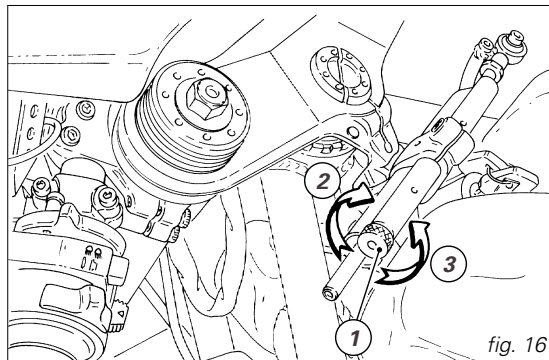
Atención

Jamás intentar modificar la posición del mecanismo (1) durante la marcha para evitar el posible descontrol de la motocicleta.



Importante

Si se ha modificado el ángulo de dirección es necesario posicionar nuevamente en forma correcta el amortiguador (ver pag. 44).



Registros regulación horquilla delantera

La horquilla de la motocicleta se regula en fase de extensión (retorno) y compresión de las varillas.

La regulación se verifica por medio de los registros externos con tornillo:

- 1) (fig. 17.1) para modificar el freno hidráulico en extensión;
- 2) (fig. 17.1) para modificar la precarga de los muelles internos;
- 3) (fig. 17.2) para modificar el freno hidráulico en compresión.

Posicionar la motocicleta en vertical, en forma estable. Girar con una llave de Allen de 3 mm. el registro (1), ubicado en la parte superior de cada varilla horquilla, para intervenir en el freno hidráulico en extensión. Para actuar en el registro (3) introducir una llave de Allen de 3 mm. a través del agujero como indicado en la figura 17.2.

Girando los tornillos (1 y 3) de regulación se advertirán unos pasajes, cada uno de los cuales corresponde a una regulación de la posición de amortiguación. Atornillar completamente el tornillo hasta bloquearlo en la posición "0", que corresponde al máximo frenado. A partir de esta posición, girando en sentido contrario a las agujas del reloj, se pueden contar los varios pasajes que corresponderán sucesivamente a las posiciones "1", "2", etc.

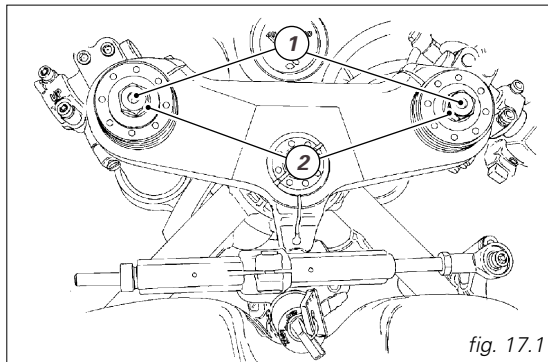


fig. 17.1

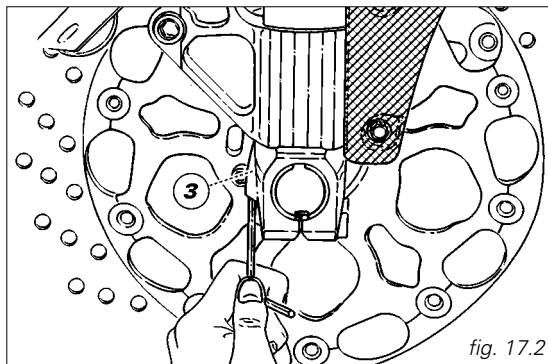


fig. 17.2

Las regulaciones ESTANDAR son las siguientes:

compresión:

10 pasajes;

extensión:

12 pasajes.

El valor máximo al cual corresponde la regulación de mínimo frenado es de 24 pasajes (extensión) y 28 pasajes (compresión).

Para modificar la precarga del muelle interno a cada varilla girar el registro con extremidad hexagonal (2) con una llave para hexágonos de 22 mm.

El calibrado original corresponde a 10 mm.



Importante

Regular los registros de ambas varillas en las mismas posiciones.

Registros regulación amortiguador trasero

(fig. 18)

El amortiguador trasero dispone de registros externos gracias a los cuales es posible adecuar el asentamiento de la moto a las condiciones de carga.

El registro (1), ubicado en la parte izquierda, en correspondencia de la fijación inferior del amortiguador al basculante, regula el freno hidráulico en la fase de extensión (retorno).

El registro (2), ubicado en el depósito de expansión del amortiguador, regula el freno hidráulico en la fase de compresión.

Girando en sentido de las agujas del reloj los registros (1 y 2) el frenado aumenta, viceversa disminuye.

Calibrado ESTANDAR:

de la posición de todo cerrado (sentido de las agujas del reloj) destornillar los registros (1 - 2): de 14 pasajes.

Las dos virolas (3), ubicadas en la parte superior del amortiguador, registran la precarga del muelle externo.

Para modificar la precarga del muelle girar la virola superior. Atornillando o destornillando la virola inferior aumenta o disminuye la precarga.



Atención

Para girar la virola de ajuste de la precarga utilizar una llave de sector. Prestar especial atención para evitar daños a la mano que golpearía con violencia otras partes de la motocicleta en caso que el diente de la llave salga fuera del asiento de la virola durante el movimiento.

El amortiguador contiene gas a alta presión y puede causar serios daños si desmontado por personal inexperto.

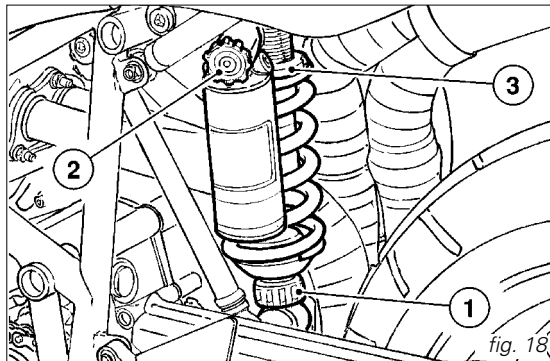


fig. 18

Variación ajuste moto (fig. 19.2)

El asiento de su moto representa el resultado de pruebas efectuadas por nuestros técnicos en las más variadas condiciones de empleo.

La modificación de este parámetro representa una operación muy delicada que, si se efectúa sin experiencia, puede resultar peligrosa.

Aconsejamos antes de modificar el asiento estándar, marcar una altura (H, fig.19.1) de referencia.

Para que el piloto pueda modificar el asiento de la moto, según sus exigencias de manejo, ha sido prevista la posibilidad de variar la posición de trabajo del amortiguador trasero.

Aumentar o disminuir el intereje del tirante (2) aflojando las tuercas (3) de las articulaciones esféricas (1). Una vez efectuada la regulación ajustar las tuercas (3).

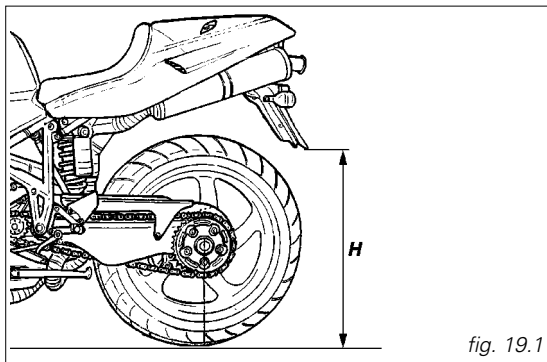


fig. 19.1

Nota

La tuerca (3) inferior es de rosca a la izquierda.

Atención

El largo del tirante (2), incluido entre los ejes de las articulaciones (1) no debe superar los 261 mm.

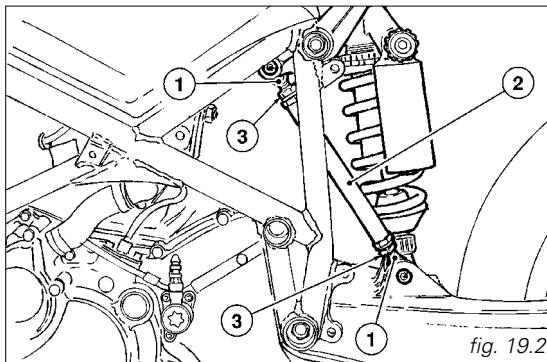


fig. 19.2

NORMAS PARA EL USO

Precauciones durante el primer período de uso de la motocicleta

Velocidad de rotación máxima (fig. 20)

Velocidad de rotación que debe respetarse durante el período de rodaje y durante el uso normal:

- 1) Hasta los 1000 Km.
- 2) De 1000 a 2500 Km.
- 3) Después de los 2500 Km.

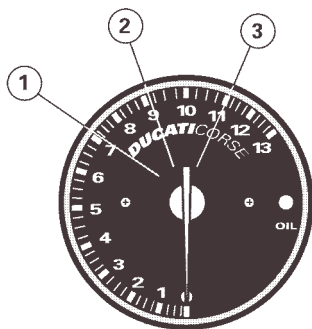


fig. 20

Hasta 1000 Km

Durante los primeros 1000 km de marcha prestar atención al cuentarrevoluciones, absolutamente no se debe superar: las 6.500 ÷ 7.000 rev/min.

Durante las primeras horas de marcha de la moto se aconseja variar continuamente la carga y el régimen de revoluciones del motor, manteniéndose siempre dentro del límite establecido. Resultan útiles las carreteras con curvas, pendientes, etc., en las cuales el motor, los frenos y las suspensiones cumplen un rodaje más eficaz. Durante los primeros 100 Km. actuar con precaución en los frenos evitando repentinos y prolongados frenados. Esto permitirá un buen asentamiento de la superficie de roce de las pastillas en los discos del freno.

Para permitir que todas las partes mecánicas del vehículo se adapten y en especial, para no perjudicar la duración del funcionamiento de los órganos principales del motor, se aconseja no acelerar repentinamente y no someter el motor a un régimen de revoluciones elevado, especialmente en subidas. Se aconseja además controlar frecuentemente la cadena y lubricarla si es necesario.

De 1000 a 2500 Km

El usuario podrá exigir de su motor mayores prestaciones sin superar jamás: las 9.000 rev./min., estas condiciones deberán respetarse durante todo el rodaje del motor hasta alcanzar los 2500 km de recorrido. Cuanto mas estrictamente y escrupulosamente se respetarán las anteriores recomendaciones, la duración de vuestro motor aumentará y disminuirá la necesidad de revisiones o de puestas a punto.

Después de los 2500 Km

En el normal empleo de la motocicleta, al completarse el período de rodaje, aconsejamos no superar jamás: las 11.000 rev./min.

Importante

Durante todo el periodo de rodaje respetar escrupulosamente el intervalo de las operaciones de mantenimiento y los controles aconsejados en el manual de garantía. El incumplimiento a tales normas exime Ducati Motor Holding S.p.A. de toda responsabilidad en caso de daños sufridos por el motor o que afecte a su duración.

Controles antes de la puesta en marcha

Atención

El incumplimiento de los controles antes del arranque puede originar daños al vehículo y lesiones graves al piloto.

Antes de comenzar un viaje controlar lo siguiente:

Combustible en el depósito

Controlar el nivel del combustible en el depósito. Eventualmente llenar el depósito (pag. 33).

Nivel aceite en el motor

Controlar el nivel en el cárter a través del visor de inspección. Eventualmente añadir con aceite aconsejado (pag. 53).

Líquido frenos y embrague

Controlar en los respectivos depósitos el nivel del líquido.

Líquido de refrigeración

Controlar el nivel del líquido en el depósito de expansión; si es necesario añadir (pag. 39).

Condición neumáticos

Controlar la presión y el nivel de desgaste de los neumáticos (pag. 51).

Funcionamiento de los mandos

Accionar las levas y los pedales de mando frenos, embrague, acelerador, cambio y controlar el funcionamiento.

Luces y señales

Controlar la integridad de las bombillas de iluminación y de señalización y el funcionamiento del claxon. En caso de bombillas quemadas reemplazarlas (pag. 46).

Cierre con llave

Controlar el correcto bloqueo del tapón depósito combustible y del asiento.

Caballote

Controlar el funcionamiento y el correcto posicionamiento del caballote lateral (pag. 22).

Atención

En caso de anomalías renunciar al viaje y consultar un Concesionario o un Taller Autorizado DUCATI.

Encendido motor



Nota

Para encender el motor cuando está caliente respetar el procedimiento descrito para “Temperatura ambiente alta”.



Atención

Antes de encender el motor es necesario conocer los mandos empleados durante el manejo.

Temperatura ambiente normal

(incluida entre 10 °C y 35 °C):

1) Posicionar el interruptor de encendido en **ON** (fig. 21.1). Controlar que el indicador verde **N** y rojo  ubicados en el salpicadero se encuentren iluminados.



Importante

El indicador que señala la presión del aceite debe apagarse unos segundos después del encendido del motor (pag. 11). Si el testigo permanece encendido, detener el motor y controlar el nivel del aceite. No poner en marcha el motor si la presión del aceite es insuficiente.



Atención

El caballete lateral debe encontrarse en posición de reposo (horizontal), en caso contrario el sensor de seguridad inhibe el encendido.

2) Desplazar la leva mando starter (1) en la posición (B) (fig.21.2).

3) Controlar que el interruptor de parada (3, fig. 21.3) se encuentre en la posición **○ (RUN)**, presionar el pulsante de encendido (4).

Dejar que el motor arranque en forma natural, sin tocar el mando del acelerador.



Importante

No mantener accionado el encendido eléctrico durante mas de 5 segundos por vez. Si necesario, esperar 10 segundos antes de accionarlo nuevamente.

4) Desplazar la leva mando starter (1) hacia la posición vertical (A) (fig.21.2).



Importante

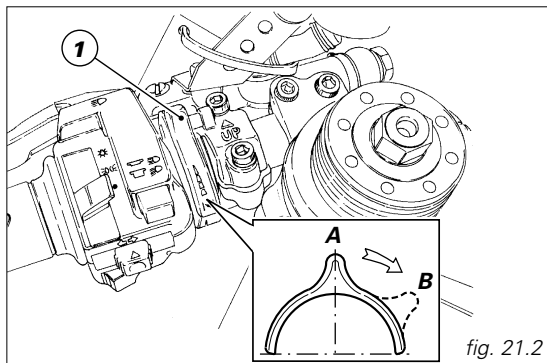
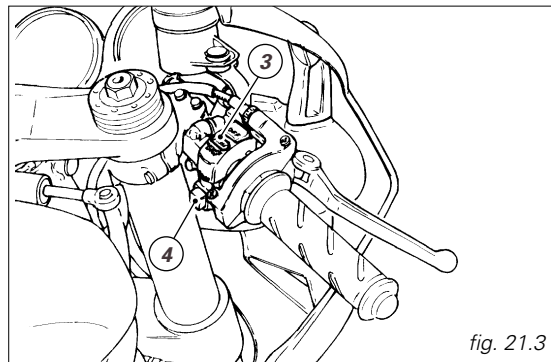
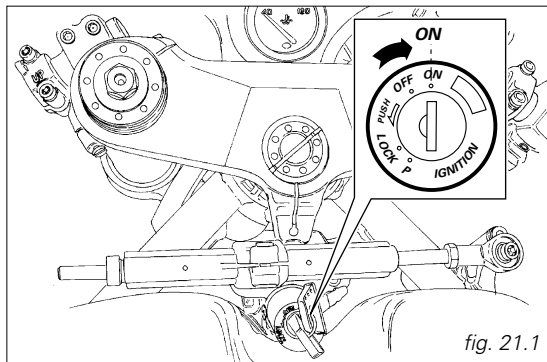
No encender el motor, a un elevado número de vueltas. Cuando está frío esperar el calentamiento del aceite y su circulación en todas las posiciones que necesitan lubricación.

Temperatura ambiente alta (mas de 35 °C):

Efectuar el mismo procedimiento sin utilizar el pulsante (1).

Temperatura ambiente baja (inferior a 10 °C)

Cumplir el procedimiento descrito para “Temperatura externa normal” prolongando el tiempo de calentamiento del motor hasta 5 minutos.



Encendido y puesta en marcha de la moto

- 1) Desactivar el embrague mediante la palanca de mando.
- 2) Con la punta del pie bajar la palanca selección marchas y engranar la primera marcha.
- 3) Acelerar el motor, girando el puño del gas y dejando, contemporánea y lentamente la palanca del embrague; el vehículo empezará a moverse.
- 4) Abandonar completamente la palanca del embrague y acelerar.
- 5) Para engranar la marcha superior es necesario cerrar el acelerador para disminuir las vueltas del motor, desembragar inmediatamente, levantar la leva selección marchas y dejar en reposo la leva mando embrague. El pasaje de las marchas superiores a las inferiores se efectúa de la siguiente manera: abandonar el acelerador, tirar la palanca del embrague, acelerar brevemente el motor para que los engranajes se sincronicen, engranar la marcha inferior y soltar el embrague. El uso de los mandos debe efectuarse con precisión y rapidez. Cuando por una cuesta disminuye la velocidad de la moto engranar inmediatamente la marcha inferior; de esta manera se evitan esfuerzos anormales a toda la estructura de la moto y no sólo al motor.



Importante

Evitar aceleraciones repentinas que pueden causar el ahogo del motor y tirones demasiado fuertes a los órganos de transmisión. Evitar que el embrague quede desactivado durante la marcha porque origina un recalentamiento y desgaste anormal a los órganos de fricción.

Frenado

Aminorar la velocidad con antelación, engranar una marcha más baja para utilizar el freno motor y luego frenar actuando en ambos frenos. Antes que la motocicleta se detenga desembragar el embrague para evitar que el motor se detenga de repente.



Atención

El empleo independiente de uno de los dos mandos freno disminuye la eficacia de frenado de vuestra motocicleta.

No accionar repentinamente y con fuerza excesiva los mandos de los frenos; pueden bloquear las ruedas con consiguiente descontrol del vehículo.

En caso de lluvia o cuando viajan en superficies con poca adherencia el frenado de vuestro vehículo disminuye notablemente. En estas situaciones accionar los mandos de los frenos con extrema delicadeza y atención.

Maniobras repentinas pueden causar el descontrol del vehículo.

Cuando recorren bajadas con fuerte pendiente, emplear la capacidad de frenado del motor reduciendo las marchas. Accionar los frenos en forma alternada y solo en forma breve, una utilización continua originaría un recalentamiento excesivo del material de fricción con reducción de la eficacia de frenado.

Los neumáticos hinchados con una presión inferior de la establecida disminuyen la eficacia del frenado y comprometen la precisión de manejo y la estabilidad en curva.

Parada de la moto

Aminorar la velocidad, engranar una marcha más baja y dejar en reposo el puño del acelerador. Sucesivamente se aconseja reducir las marchas hasta obtener el desembrague. Frenar y detener la motocicleta. Para apagar el motor es suficiente girar la llave de encendido en la posición **OFF** (fig. 12).

Importante

No dejar la llave en la posición **ON** cuando el motor está apagado para evitar que los componentes eléctricos se estropeen.

Atención

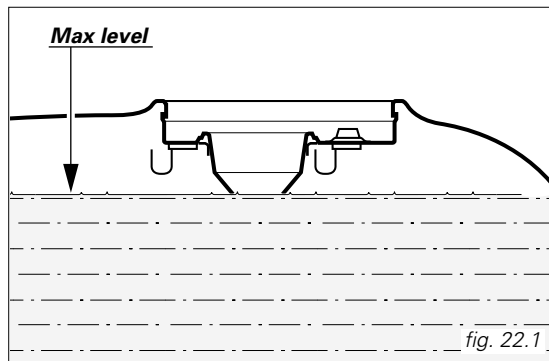
El empleo de candados o cerraduras que impiden el avance de la motocicleta (ej. bloqueo-disco, bloqueo-corona, etc.) son muy peligrosos y pueden perjudicar el funcionamiento de la motocicleta y la seguridad del piloto.

Reabastecimiento de combustible (fig. 22.1)

Al cargar la gasolina, no llenar excesivamente el depósito. El nivel del combustible no debe superar el agujero de introducción en el sumidero del tapón.

Atención

En el sumidero del tapón no debe quedar combustible.



Aparcamiento

Aparcar la motocicleta parada utilizando el caballete lateral (ver pag. 22). Girar el manillar completamente a la izquierda y empujar la llave de encendido hasta la posición **LOCK** (fig. 22.2) para evitar robos. Si aparkan su moto en un garaje o en otras estructuras, asegurarse de que haya ventilación y que la moto no se encuentre en proximidad de fuentes de calor.

En caso de necesidad es posible dejar encendida la luz de posición, girando la llave en la posición **P** (fig. 22.2).



Importante

No dejar la llave en posición **P** durante demasiado tiempo para evitar que la batería se descargue. Jamás dejar la llave de encendido en la cerradura cuando la moto está sin vigilancia.

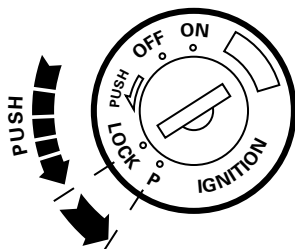


fig. 22.2

Accesorios suministrados (fig. 23)

Debajo del cuerpo asiento, en la zona (1) se encuentran alojados:

un manual de uso y mantenimiento

un cable de anclaje del casco

una bolsa de herramientas para el cumplimiento de las normales operaciones de mantenimiento y control.

Para acceder a este compartimento es necesario levantar el cuerpo del asiento actuando en la cerradura (ver pag. 21).

La bolsa de herramientas (fig. 24):

Contiene:

1) Llave poligonal de 14 mm.

2) Llave de Allen de 10/8/6/5/4 mm.

3) Llave excéntrica trasera.

4) Llave perno rueda delantera.

5) Prolongación para llave excéntrica trasera.

6) Llave hexagonal para bujías.

7) Perno para llave bujías.

8) Destornillador doble.

9) Cable porta-casco.

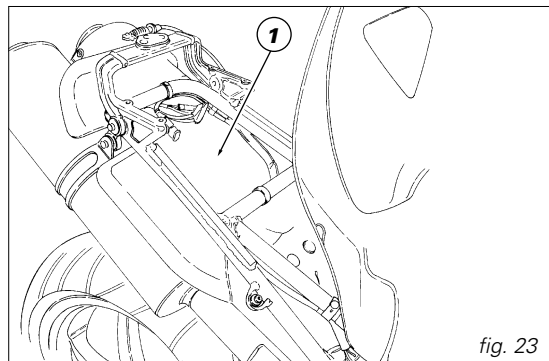


fig. 23

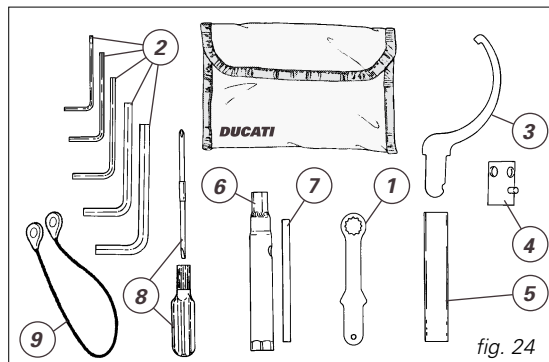


fig. 24

OPERACIONES PRINCIPALES DE USO Y MANTENIMIENTO

Desmontaje del carenado

Para efectuar algunas operaciones de reparación o mantenimiento, es necesario desmontar algunas partes de la carrocería de la motocicleta.



Atención

Si no se fija o se fija en forma incorrecta una de las estructuras descritas puede verificarse el desprendimiento imprevisto del componente durante la marcha y originar el descontrol del vehículo.



Importante

Para no perjudicar las partes pintadas y el plexiglas de la cúpula, en cada remontaje posicionar siempre las arandelas especiales de nylon en correspondencia de los tornillos de fijación. Algunos de los tornillos de fijación son de tipo autotrabadores, no apretarlos excesivamente para no perjudicar la rosca e impedir un sucesivo utilizzo.

Semicarenados laterales (fig. 25)

Desmontar los semicarenados destornillando:
las tres conexiones (1) lado derecho y lado izquierdo ubicadas debajo del carenado;
las cuatro conexiones (2) de fijación cúpula;
las cuatro conexiones (3) de fijación chasis.

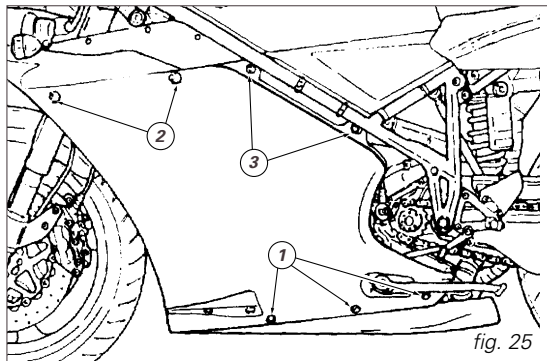


fig. 25

Cúpula (fig. 26.1)

Destornillar el tornillo central (1) de fijación de los espejos retrovisores y desengancharlos de los soportes de la cúpula.

Destornillar los dos tornillos (2, fig. 26.2) de fijación al soporte faro y desenganchar las cuatro conexiones (3) de unión semicarenados.

 Importante

Durante el remontaje aplicar un compuesto para roscas de tipo mediano en el fileteado de los tornillos (1).

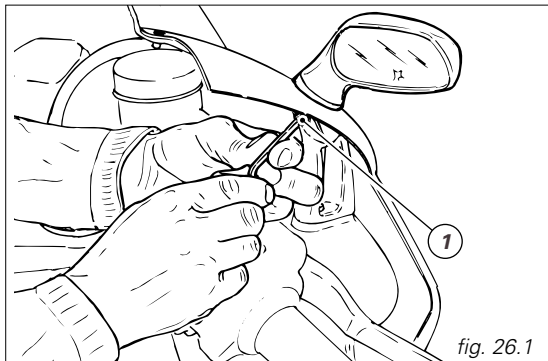


fig. 26.1

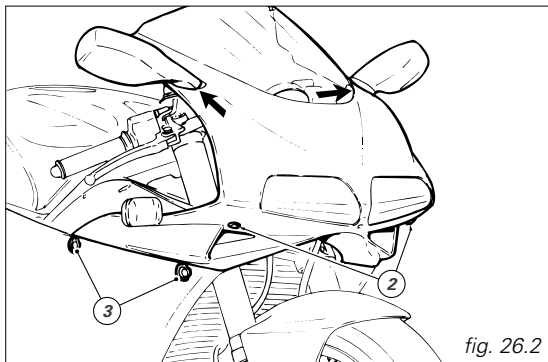


fig. 26.2

Sustitución y limpieza de los filtros de aire

(fig. 27.1)

Los filtros de aire deben sustituirse respetando los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico (consultar el manual de garantía). Para acceder a las cajas es necesario desmontar los semicarenados y la cúpula (ver pag. 36).

Destornillar los ocho tornillos que sujetan la tapa exterior (1, fig. 27.1) y desmontarla dejándola colgada del cable del indicador de dirección, sin extraer de su alojamiento la reducción (4). Quitar el filtro (2, fig. 27.2) del asiento en la tapa interior (3). Limpiar el cartucho filtro con aire comprimido o sustituirlo.

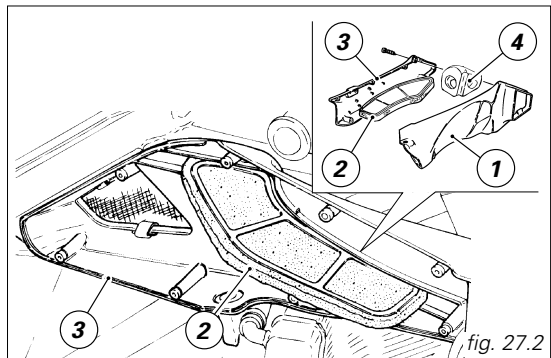
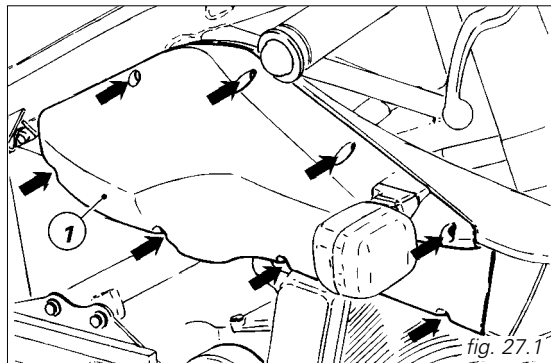
Importante

Un filtro obstruido reduce la entrada de aire y aumenta el consumo de combustible; disminuye la potencia del motor y origina incrustaciones en las bujías. No utilizar la motocicleta sin filtro. Las impurezas presentes en el aire podrían penetrar en el motor estropeándolo.

Montar nuevamente en forma correcta el filtro, como ilustra la figura (fig. 27.2), en el asiento dentro de la tapa y montar todos los elementos desmontados.

Importante

En caso de empleo en carreteras con mucho polvo o húmedas sustituir con mayor frecuencia con respecto a lo indicado en la tabla de mantenimiento periódico (consultar el manual de garantía).



Control nivel líquido de refrigeración (fig. 28.1)

Controlar el nivel del líquido de refrigeración contenido en el depósito de expansión, en el lado izquierdo de la motocicleta; debe resultar incluido entre las muescas de referencias de **MAX** y **MIN** del depósito.

Si el nivel resulta bajo es necesario añadir líquido.

Desmontar el semicarenado izquierdo y el depósito combustible, levantar el cuerpo del asiento y destornillar el tornillo trasero (2, fig. 28.2).

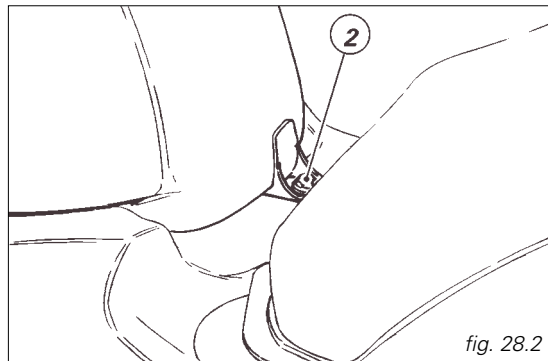
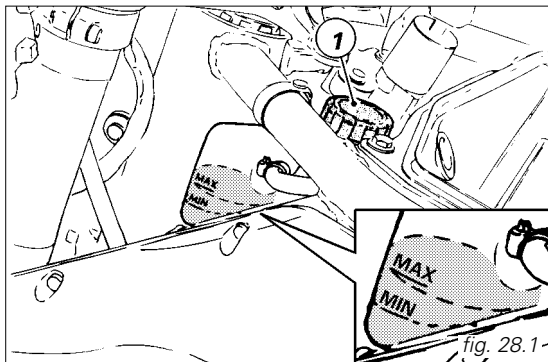
Liberar el depósito del anclaje delantero tirándolo hacia atrás. Desplazarlo hacia la derecha sin desconectar los tubos del combustible.

Destornillar el tapón de carga (1, fig. 28.1) y añadir mezcla de agua y anticongelante SHELL Advance Coolant o Glycoshell (35÷40% del volumen) hasta alcanzar el nivel **MAX**.

Atornillar nuevamente el tapón (1) y proceder con el remontaje de las partes.

Utilizando este tipo de mezcla se obtienen mejores condiciones de ejercicio (correspondientes a -20°C comienzo congelamiento líquido).

Capacidad del circuito de refrigeración: $3,5\text{ dm}^3$ (litros).



Control nivel fluido frenos y embrague

El nivel no debe descender por debajo de la muesca de **MIN** evidenciada en los respectivos depósitos (fig. 29). Un nivel insuficiente facilita la entrada de aire en el circuito con consiguiente ineficacia del sistema. Para el rellenado o la sustitución del líquido a los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico (consultar el manual de garantía), consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.

Importante

Cada 4 años aconsejamos sustituir todos los tubos de los equipos.

Sistema embrague

Si el juego de la leva de mando es excesivo y la moto salta o se detiene al embragar la marcha, es posible la presencia de aire en el sistema. Consultar un Concesionario o un Taller Autorizado para un control y purga del sistema.

Atención

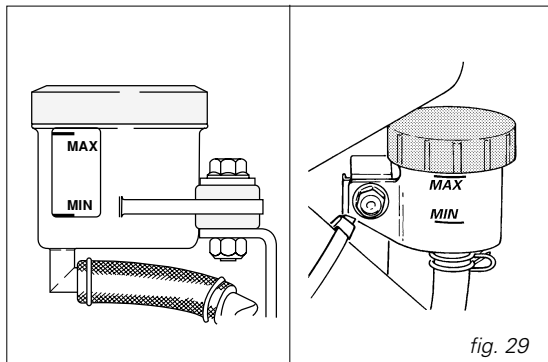
El nivel del líquido del embrague normalmente aumenta en el depósito a causa del material de consumo de los discos de fricción: por lo tanto no superar el valor indicado (3 mm. sobre el nivel mínimo).

Sistema frenos

Si comprueban un juego de la leva o del pedal del freno excesivo, a pesar que las pastillas freno se encuentren en buenas condiciones, consultar Vuestro Concesionario o un Taller Autorizado para un control del sistema y para la purga del equipo.

Atención

El líquido de los frenos y del embrague es perjudicial para las partes pintadas y plásticas, por lo tanto evitar el contacto con las mismas. El aceite hidráulico es corrosivo y puede originar daños y lesiones. No mezclar aceites de calidades diferentes. Controlar la perfecta estanqueidad de las juntas.

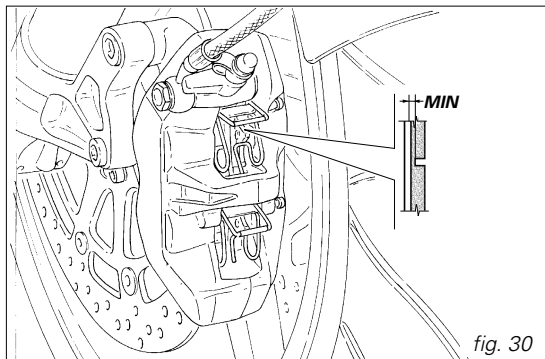


Control desgaste pastillas frenos (fig. 30)

Para facilitar el control de las pastillas de los frenos, sin que resulte necesario desmontarlas de la pinza, cada pastilla dispone de un indicador de desgaste. En una pastilla en buenas condiciones resultan evidentes las ranuras del material de fricción.

Importante

Para la sustitución de las pastillas freno consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.



Lubricación de las articulaciones

Periódicamente es necesario controlar la condición de la envoltura externa del cable de mando acelerador y del cable mando starter. No deben presentar aplastes o cortes en el recubrimiento plástico externo. Controlar el deslizamiento del cable interno actuando en el mando: si se verifican rozamientos o bloqueos dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para que proceda con la sustitución. Para prevenir estos inconvenientes es necesario lubricar periódicamente las extremidades de los cables de cada transmisión flexible empleando grasa SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

En el caso de la transmisión acelerador se aconseja abrir la tapa del mando, destornillando los dos tornillos de fijación (1, fig. 31), engrasar las extremidades del cable y de la polea.

Atención

Cerrar, prestando mucha atención, el mando introduciendo el cable en la polea.

Montar nuevamente la tapa y ajustar los tornillos (1).

Para garantizar un funcionamiento óptimo de la articulación del caballete lateral es necesario antes de todo eliminar todo resto de suciedad y luego lubricar con grasa SHELL Alvania R3 todas las posiciones sometidas a roce.

Regulación del cable mando acelerador

El puño de mando del acelerador en todas las posiciones de dirección debe disponer de una carrera en vacío, medida en el borde del puño, de $1,5 \div 2,0$ mm. Si resultara necesario regular, actuar en los específicos registros (2, fig. 31) situados en correspondencia del mando mismo.

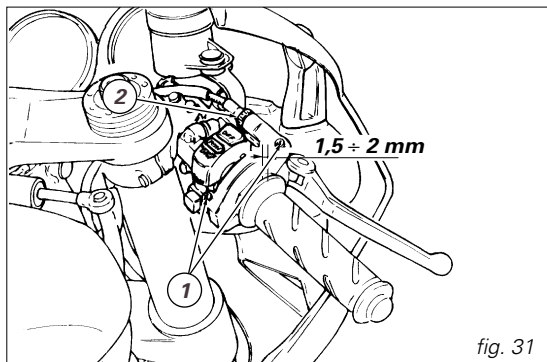


fig. 31

Carga de la batería (fig. 32)

Para recargar la batería se aconseja desmontarla de la motocicleta.

Desmontar el semicarenado derecho (pag. 36), destornillar el tornillo (1) y quitar el soporte de fijación superior. Desconectar respetando el siguiente orden, el terminal negativo (-) negro, luego el positivo (+) rojo.

Atención

La batería produce gases explosivos, conservar lejos de fuentes de calor.

Cargar la batería en un sitio bien ventilado.

Conectar los conductores del carga batería respectivamente a los bornes: rojo en el positivo (+), negro en el negativo (-).

Importante

Empalmar la batería en el carga batería antes de accionarlo. Este sistema evita la formación de chispas en correspondencia de los terminales de la batería que pueden incendiar los gases contenidos en los vasos.

Empalmar siempre antes el terminal positivo rojo (+).

Posicionar nuevamente la batería en el soporte y bloquear el sostén superior con el tornillo (1), luego proceder con el empalme de los terminales engrasando los tornillos de fijación para mejorar la conductividad.

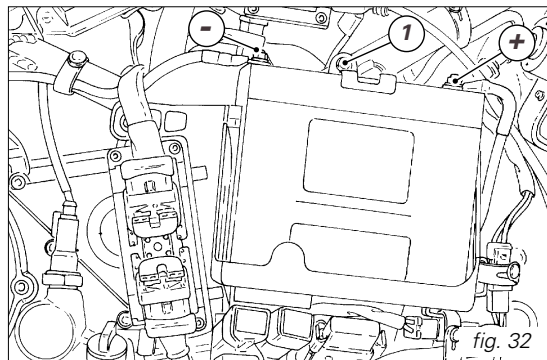


Atención

Conservar la batería lejos del alcance de los niños.

Cargar la batería a 1 A durante $5 \div 10$ horas.

E



Variación de la inclinación del tubo de dirección

(fig. 33.1)

Para modificar la inclinación del tubo de dirección es necesario aflojar los dos tornillos (1) sobre el lado derecho del chasis. Destornillar completamente el tornillo (2) y con una llave de sector, girar de 180° la extremidad del tubo (3). Controlar que el agujero en el excéntrico sea coaxial con el agujero pasadizo de la tija de dirección. Para facilitar su identificación en la parte superior del excéntrico ha sido impresa una flecha que indica la fase. Atornillar nuevamente a tope el tornillo (2). Engrasar la rosca de los tornillos (1) con SHELL Retinax HDX2 y ajustar aplicando un par de apriete de 22 Nm.



Nota

Mientras se efectúa esta operación mantener los semimanillares no completamente girados.

Después de haber modificado el ángulo de dirección es necesario posicionar nuevamente en forma correcta el amortiguador. Destornillar el tornillo (4, fig. 33.2), posicionar la articulación de la varilla del amortiguador en correspondencia del agujero (5) del chasis. Bloquear el tornillo (4) anteriormente destornillado, aplicando un compuesto para roscas de tipo mediano.



Importante

El bloqueo de la tija superior puede utilizarse solo si el tubo se encuentra regulado en la posición correspondiente a 24°30' de inclinación.

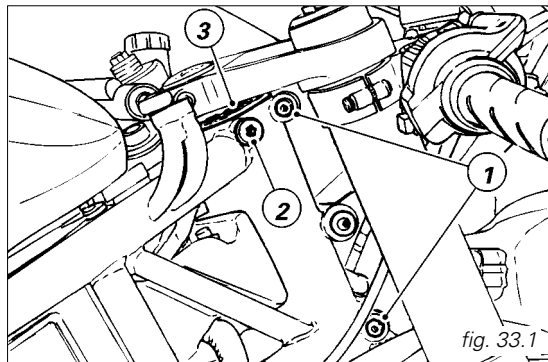


fig. 33.1

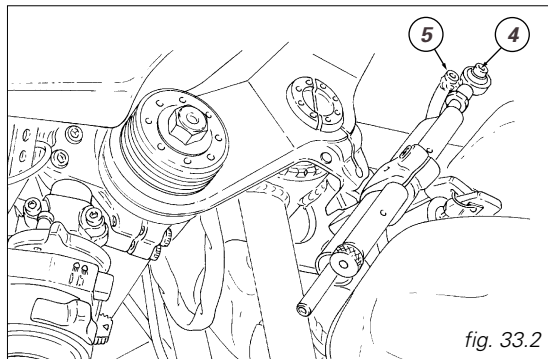


fig. 33.2

Control del tensado de la cadena de transmisión (fig. 34)

Girar lentamente la rueda trasera para localizar la posición de mayor tensado de la cadena.

Con la motocicleta sobre el caballete lateral, empujar la cadena con un dedo hacia arriba, en correspondencia de la parte central del basculante. El tramo inferior de la cadena debe cumplir una excursión de 25 mm.

En caso contrario consultar un concesionario o un taller autorizado para cumplir el tensado de la cadena.



Atención

El correcto apriete de los tornillos de bloqueo del cubo excéntrico es de fundamental importancia para la seguridad del piloto.



Importante

Una cadena tensada incorrectamente origina un rápido desgaste de los órganos de transmisión.

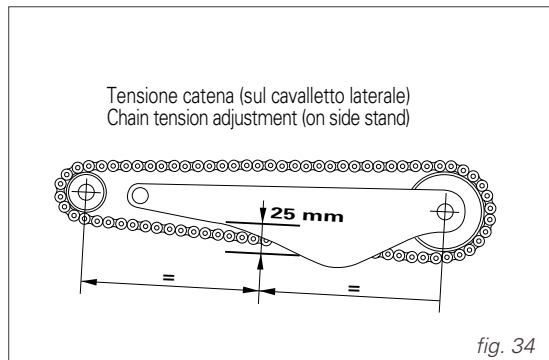
Lubricación de la cadena de transmisión

Este tipo de cadena dispone de anillos o-ring para proteger los elementos deslizantes de los agentes externos y mantener la lubricación durante mas tiempo. Para no perjudicar estas juntas es necesario emplear para la limpieza disolventes específicos y no lavar en forma violenta con hidrolimpiadoras de vapor. Secar la cadena con aire comprimida o con material absorbente y lubricar cada uno de sus elementos con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.



Importante

El utilizzo de lubricantes no específicos puede perjudicar en forma grave la cadena, la corona y el piñón del motor.



Reemplazo bombillas luces

Antes de sustituir una bombilla quemada es necesario comprobar que el foco de recambio disponga de la misma tensión y potencia como especificado en el “Sistema eléctrico” (pag. 63). Comprobar siempre el funcionamiento de la nueva bombilla, antes de proceder con el remontaje de las partes desmontadas.

Faro

Para acceder a las bombillas del faro es necesario proceder en la siguiente forma:

Desmontaje lámparas:

Luz de cruce (fig. 35.1), desconectar del cuerpo faro la protección de goma (1). Quitar el borne (2) de la lámpara presionando el pulsante de desenganche rápido inferior.

Luz de carretera lado izquierdo (fig. 35.2), desconectar el borne (3) del cable blanco de la bombilla del cable delantero, desconectar la protección de goma (1) del cuerpo faro y quitar el cable bombilla.



Nota

Para sustituir las bombillas del faro no es necesario desmontar del cuerpo faro el borne del cable negro de masa.

Desenganchar el muelle (4) que sujeta la lámpara y desmontarla de su soporte (fig. 35.1 y 35.2).



Nota

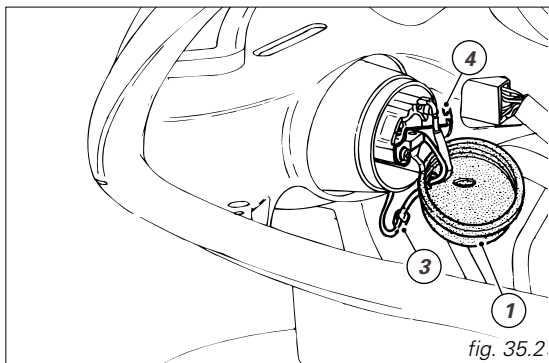
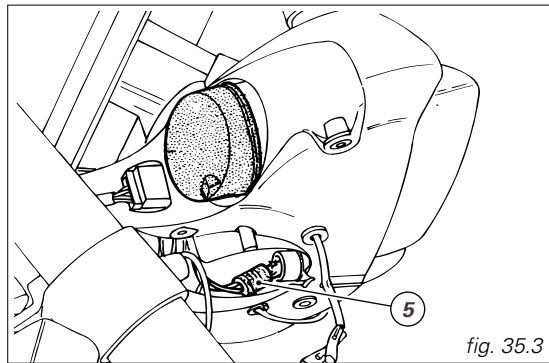
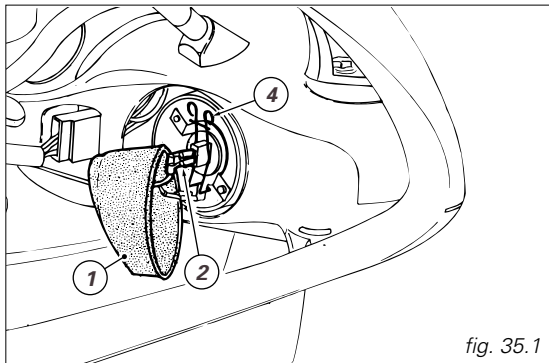
La parte transparente de la bombilla nueva no debe tocarse con las manos desnudas porque dañaría irremediablemente la luminosidad.

Remontaje lámpara

Introducir las lengüetas guía de la base bombilla en los asientos correspondientes para obtener la orientación exacta.

Enganchar la extremidad del muelle (4, fig. 35.2) a los soportes del cuerpo faro, empalmar los cables anteriormente desconectados y proceder con el remontaje de la protección de goma (1, fig. 35.2).

Para sustituir la bombilla de la luz de posición es necesario desmontar la cúpula (ver pag. 37). Desmontar el claxon destornillando el tornillo de fijación y los portalámparas (5, fig. 35.3) del soporte faro. Extraer el foco y sustituirlo.



Salpicadero (fig. 36)

Para la sustitución de las luces testigo e iluminación del tablero de instrumentos es necesario desmontar la cúpula (ver pag. 37).

Debajo de cada instrumento del salpicadero se encuentran situadas una o dos bombillas. Para proceder a la sustitución es necesario desmontar el portalámparas (1) ubicado debajo del instrumento. Extraer la bombilla y sustituirla.

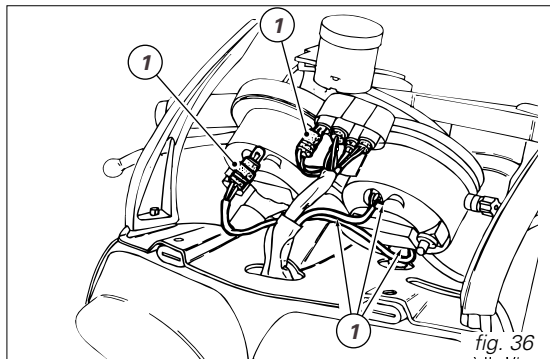


fig. 36

Indicadores de dirección (fig. 37)

Destornillar el tornillo (1) y separar la copa (2) del soporte indicador.

El foco dispone de un enganche de bayoneta, para extraerlo es necesario presionar y girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir el foco y posicionarlo nuevamente presionando y girando en sentido de las agujas del reloj hasta que se oiga el enganche en su asiento. Montar nuevamente la copa introduciendo el diente (A) en la específica fisura del soporte indicador.

Atornillar nuevamente el tornillo (1).

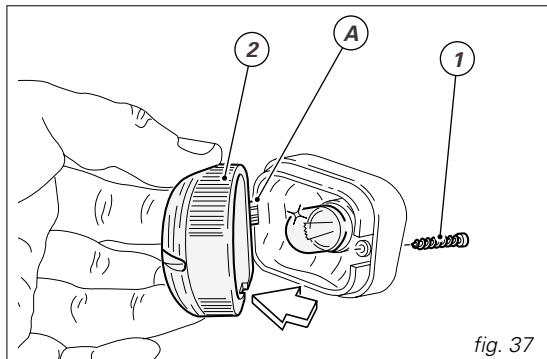
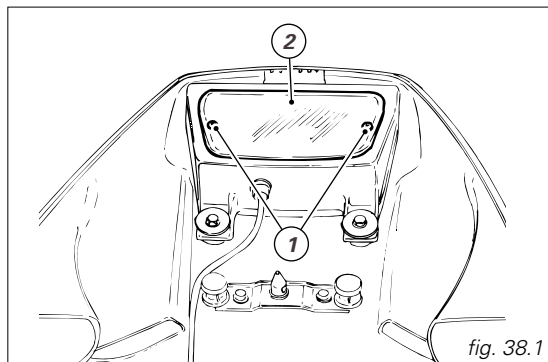


fig. 37

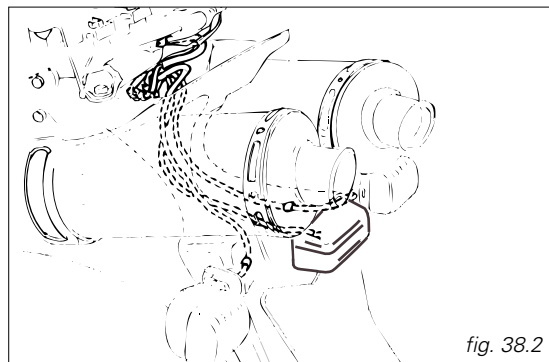
Luz parada (fig. 38.1)

Para la sustitución de los focos de la luz de parada y de posición es necesario levantar el cuerpo del asiento y destornillar los dos tornillos (1) que sujetan la tapa (2). El foco dispone de un enganche de bayoneta, para extraerlo es necesario presionar y girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Sustituir el foco y posicionarlo nuevamente presionando y girando en sentido de las agujas del reloj hasta que se oiga el enganche en su asiento. Montar nuevamente la tapa (2).



Luz matrícula (fig. 38.2)

Para acceder al foco de la luz matrícula, extraer el portalámparas del interior del porta matrícula, quitar la lámpara y proceder con su sustitución.



Orientación del faro (fig. 39.1)

Para controlar si el faro ha sido orientado correctamente, colocar la moto con los neumáticos hinchados con la presión correcta y con una persona sentada en el asiento, perfectamente perpendicular con su eje longitudinal.

Posicionarse delante de una pared o pantalla a una distancia de unos 10 m. y trazar una línea horizontal en correspondencia con la altura del centro del faro y una vertical en línea con el eje longitudinal de la moto.

Efectuar el control posiblemente en penumbra.

Encender la luz de cruce:

el límite superior entre la zona oscura y la iluminada debe resultar a una altura que no supere los $\frac{9}{10}$ de la altura desde el suelo hasta el centro del faro.

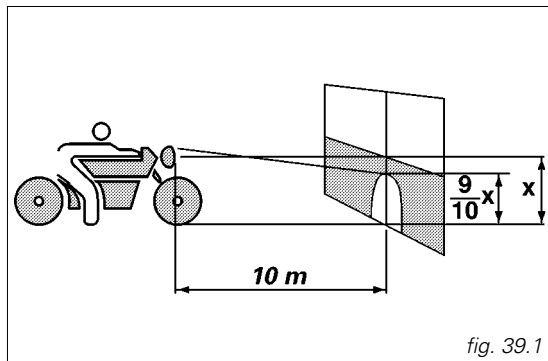


fig. 39.1

**Nota**

El procedimiento descrito es el que establece la "Norma italiana" por cuanto concierne la altura máxima de la faja de luz.

Por lo tanto el procedimiento deberá adecuarse a las normas vigentes en el país de utilizzo de la motocicleta.

Para variar la orientación vertical del faro desmontar el tapón de protección y luego actuar en el tornillo de regulación (1, fig. 39.2). Girando el tornillo en sentido de las agujas del reloj la zona iluminada bajará, viceversa se levantará.

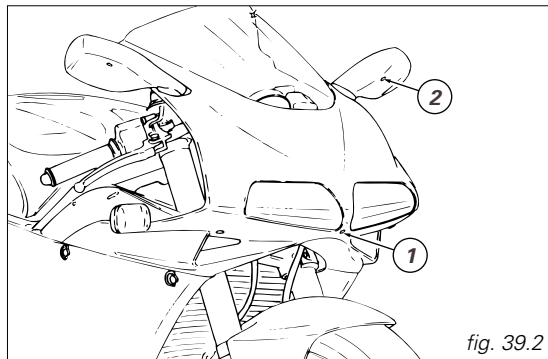


fig. 39.2

Regulación espejos retrovisores

Con un destornillador de cruz, aflojar el tornillo en el agujero (2, fig. 39.2), regular manualmente el espejo y ajustar los tornillos.

Neumáticos Tubeless

Presión delantera:

2,2 bar ÷ 2,24 Kg/cm²

Presión trasera:

2,4 bar ÷ 2,44 Kg/cm²

La presión de los neumáticos se encuentra sometida a variaciones según la temperatura exterior y a la altitud.

Por esta razón la presión de los neumáticos debería controlarse y ajustarse cada vez que se viaja a zonas con importantes variaciones térmicas o de alta montaña.



Importante

La presión de los neumáticos debe controlarse y regularse con los neumáticos fríos.

Para proteger la redondez de la llanta delantera, recorriendo carreteras con pavimento malo, aumentar la presión de hinchado del neumático de 0,2 ÷ 0,3 bar.

Reparación o sustitución de los neumáticos (Tubeless)

Los neumáticos sin cámara, en presencia de pequeños pinchazos demoran mucho tiempo antes de desinflarse en cuanto disponen de un cierto nivel de auto-retén. Si un neumático resulta ligeramente deshinchado controlar atentamente que no haya pérdidas.



Atención

En caso de pinchado sustituir el neumático, utilizar sólo neumáticos originales con características correspondientes al primer suministro. Controlar que se hayan montado en forma firme los capuchones de protección de las válvulas para evitar pérdidas de presión durante la marcha. Jamás utilizar un neumático con cámara de aire. El incumplimiento de esta norma puede causar el reventón imprevisto del neumático y graves consecuencias para el piloto.

Después de la sustitución de un neumático es necesario equilibrar la rueda.



Importante

No desmontar o desplazar los contra-pesos para el balanceado de las ruedas.



Nota

Para la sustitución de los neumáticos, dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado para una total seguridad del correcto desmontaje y remontaje de las ruedas.

Espesor mínimo de la banda de rodamiento

Medir el espesor mínimo (S , fig. 40) de la banda de rodamiento en la posición de máximo consumo: debe ser superior a los 2 mm, en todas formas no debe ser inferior a las indicaciones de la ley vigente.



Importante

Controlar periódicamente los neumáticos para localizar eventuales cortes o hendiduras, en especial en las paredes laterales, hinchazones o manchas extendidas y evidentes indican daños interiores; reemplazar los neumáticos en caso de daño grave.

Quitar pequeñas rocas u otros cuerpos extraños que puedan encastrarse en la ranura de la banda de rodamiento.

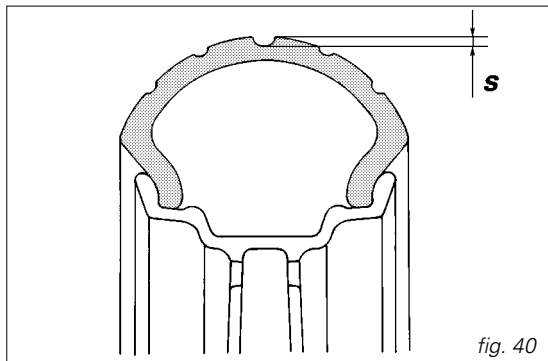


fig. 40

Control nivel aceite motor (fig. 41)

El nivel del aceite en el motor se controla a través del visor de inspección (1) ubicado en la tapa embrague. Controlar el nivel con la motocicleta en posición perfectamente vertical y con motor frío. El nivel debe mantenerse entre las muescas indicadas en correspondencia del visor mismo. Si el nivel resulta escaso es necesario proceder al rellenado con aceite motor SHELL Advance Ultra 4. Desmontar el tapón de carga (2) y añadir aceite hasta alcanzar el nivel necesario. Montar nuevamente el tapón.

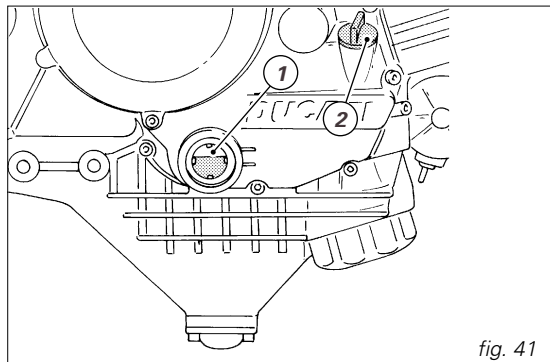


fig. 41

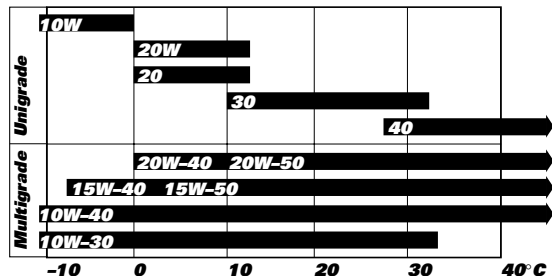
Importante

Para la sustitución del aceite motor y de los filtros aceite, en conformidad con los intervalos indicados en la tabla de mantenimiento periódico (consultar el manual de garantía), consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.

Viscosidad

SAE 10W-40

Las otras viscosidades especificadas en la tabla pueden utilizarse si la temperatura media de la zona de empleo de la motocicleta se encuentra incluida en los límites de la gama indicada.



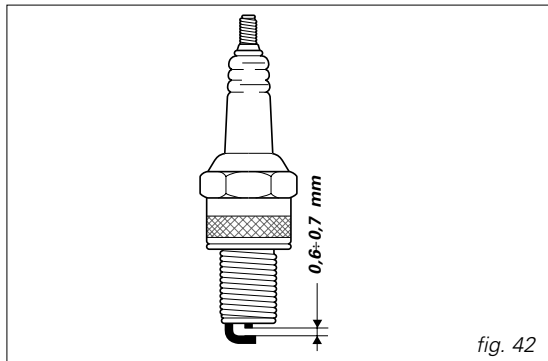
Limpieza y sustitución bujías (fig. 42)

Las bujías son un elemento importante del motor y deben controlarse periódicamente. Cumpliendo esta operación relativamente fácil es posible controlar el correcto funcionamiento del motor.

Desmontar el semicarenado izquierdo, quitar los capuchones de las bujías y desmontarlas de la culata utilizando la llave en dotación.

Controlar el color del aislante cerámico del electrodo central: un color marrón claro uniforme indica el buen estado del motor. Si encuentran colores diferentes o incrustaciones oscuras, sustituir la bujía e informar un Concesionario o un Taller Autorizado.

Controlar además el desgaste del electrodo central. Si resulta desgastado o vidrioso, sustituir la bujía.



Controlar la distancia entre los electrodos: debe ser de $0,6 \div 0,7$ mm.

Importante

Si resultara necesaria una regulación doblar con mucha atención el electrodo lateral. Una distancia mayor o menor no solo disminuye las prestaciones sino que además puede originar dificultades de encendido o problemas de funcionamiento al mínimo.

Limpiar atentamente el electrodo y el aislante con un cepillo metálico y controlar el estado de la junta.

Limpiar atentamente el asiento en la culata prestando atención que no caigan cuerpos extraños dentro de la cámara de combustión.

Montar nuevamente la bujía en la culata ajustando a tope toda la rosca. Aplicar un par de apriete de 20 Nm.

Si no disponen de una llave dinamométrica, después del ajuste manual, cumplir un ulterior giro de 1/2 vuelta con la llave en dotación.

Importante

No utilizar bujías con un nivel térmico inadecuado o con un largo de la rosca diferente. La bujía debe ajustarse correctamente.

Limpieza general

Para conservar en el tiempo la brillantez original de las superficies metálicas y de las partes pintadas, el vehículo debe lavarse y limpiarse periódicamente según el uso y la situación de las carreteras recorridas.

A tal fin, utilizar productos específicos, posiblemente biodegradables, evitando detergentes o disolventes demasiado agresivos.

Importante

No lavar el vehículo inmediatamente después de la utilización para evitar la formación de halos producidos por la evaporación del agua en las superficies aún calientes.

No dirigir hacia la motocicleta chorros de agua caliente o a alta presión.

El uso de hidrolimpiadoras puede causar agarrotamientos o graves anomalías a las horquillas, cubos rueda, equipo eléctrico, juntas de estanqueidad de la horquilla, tomas de aire y en los silenciadores de escape, con consiguiente pérdida de los requisitos de seguridad del vehículo.

Si algunas partes del motor se encuentran muy sucias o con mucha grasas, utilizar un producto desgrasante para la limpieza evitando que el mismo entre en contacto con los órganos de la transmisión (cadena, piñón, corona, etc.).

Enjuagar el vehículo con agua tibia y secar todas las superficies con piel de gamuza.



Atención

Los frenos a veces no reaccionan después del lavado de la motocicleta.

Jamás engrasar o lubricar los discos del freno, se pierde la eficacia de frenado de la motocicleta.

Limpiar los discos con un disolvente que no sea graso.

Inactividad prolongada

Si la moto no debe usarse por un periodo prolongado aconsejamos cumplir las siguientes operaciones:

limpieza general;

vaciar el depósito combustible destornillando el tapón de descarga con junta;

introducir por los asientos de las bujías un poco de aceite motor en los cilindros y girar el motor manualmente para distribuir una capa protectora en las paredes internas;
apoyar la moto en un caballete de servicio suministrado en dotación;

desconectar y quitar la batería. El control y, eventualmente, la carga de la batería son necesarios cuando el vehículo ha permanecido inactivo durante un período superior a un mes.

Cubrir la moto con una funda que no perjudique la pintura y que retenga la condensa.

La funda para cubrir la moto se encuentra disponible en el servicio recambios Ducati.

Advertencias importantes

En algunos Países (como por ejemplo Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza, etc.) las leyes locales exigen el respeto de las normas contra la contaminación y contra el ruido. Efectuar los eventuales controles periódicos previstos y sustituir las piezas necesarias con recambios originales Ducati específicos y conformes con las Leyes vigentes en los varios países.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Pesos

Predispuesto para la marcha:

190 kg.

A plena carga:

310 kg.



Atención

Si no se respetan los límites de carga indicados puede perjudicarse la maniobrabilidad y el rendimiento de su motocicleta con posible descontrol del vehículo.

Dimensiones (mm) (fig. 43)

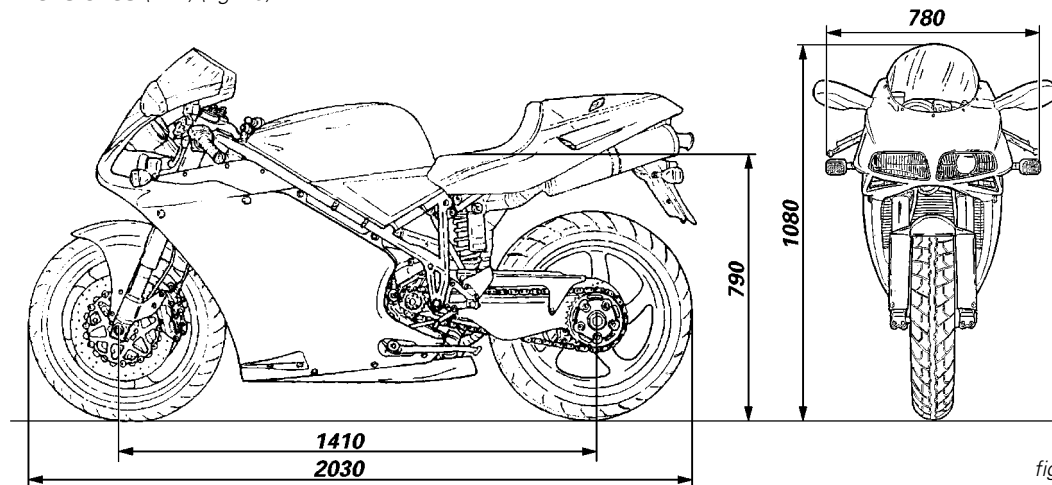


fig. 43

Abastecimientos	Tipo	dm³ (litros)
<i>Depósito combustible, incluida una reserva de 4 dm³ (litros)</i>	<i>Gasolina 95-98 RON</i>	<i>17</i>
<i>Cárter motor y filtro</i>	<i>SHELL - Advance Ultra 4</i>	<i>3,8</i>
<i>Circuito frenos del./tras. y embrague</i>	<i>Líquido especial para sistemas hidráulicos SHELL – Advance Brake DOT 4</i>	
<i>Cadena</i>	<i>Productos para cadenas con O-ring SHELL – Advance Chain o Advance Teflon Chain</i>	—
<i>Cable cuentakilómetros</i>	<i>Grasa SHELL – Alvania R3 o Retinax LX2</i>	—
<i>Cojinetes de dirección</i>	<i>Grasa SHELL – Alvania R3 o Retinax LX2</i>	—
<i>Protector para contactos eléctricos</i>	<i>Spray para tratamiento de sistemas eléctricos SHELL – Advance Contact Cleaner</i>	—
<i>Horquilla delantera</i>	<i>SHELL – Advance Fork 7.5 o Donax TA</i>	<i>0,480 (por varilla)</i>
<i>Circuito de refrigeración</i>	<i>Líquido anticongelante SHELL – Advance Coolant o Glycoshell 35÷40% + agua.</i>	<i>3,5</i>



Importante

No se admite el uso de aditivos en el combustible ni en los lubricantes.

Motor

Bicilíndrico de 4 tiempos en "L" longitudinal de 90°.

Diámetro interno mm.:

100

Carrera mm.:

63,5

Cilindrada total cm³:

998

Relación de compresión:

1:11,4 ± 0,5

Potencia máxima cigüeñal (95/1/CE), KW/CV:

100/136 a 10.200 rpm;

Par max. al cigüeñal (95/1/CE):

10,3 Kgm a 8.000 rpm;

Régimen máximo, rpm:

10.500

Importante

En ninguna condición de marcha se debe superar el régimen máximo.

Distribución

Desmodrómica con cuatro válvulas por cilindro accionadas por ocho balancines (cuatro de apertura y cuatro de cierre) y por dos árboles de levas en la culata. Está accionada por el cigüeñal mediante engranajes cilíndricos, poleas y correas dentadas.

Esquema de distribución desmodrómica (fig. 44)

- 1) Balancín de apertura (o superior).
- 2) Registro balancín superior.
- 3) Registro balancín de cierre (o inferior).
- 4) Muelle de retorno balancín inferior.
- 5) Balancín de cierre (o inferior).
- 6) Árbol de levas.
- 7) Válvula.

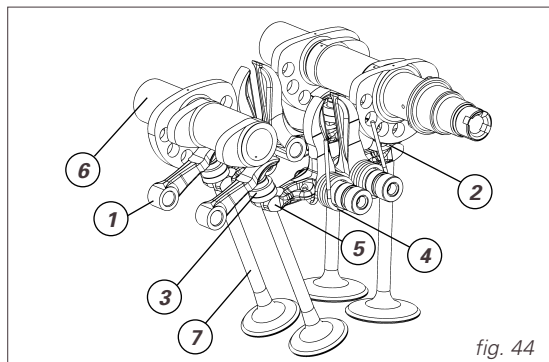


fig. 44

Bujías de encendido

Marca:
CHAMPION
Tipo:
RG 4 HC

Prestaciones

La velocidad máxima con cada marcha se obtiene solo respetando escrupulosamente las normas de rodaje indicadas y cumpliendo periódicamente las operaciones de mantenimiento recomendadas (consultar el manual de garantía).

Velocidad máxima: superior a los 270 Km/h.

Frenos**Delantero**

De doble disco semiflotante agujereado

Material:
acero.

Diámetro disco:
320 mm

Mando hidráulico mediante palanca situada en el lado derecho del manillar.

Superficie de frenado:
79 cm²

Pinzas freno a pistones diferenciados.

Marca:
BREMBO

Tipo:
34-4 pistones.
Material de fricción:
TOSHIBA TT 2172
Tipo bomba:
PSC 15

Trasero

de disco fijo agujereado en acero

Diámetro disco:
220 mm

Mando hidráulico mediante pedal situado en el lado derecho.

Superficie de frenado:
25 cm²

Marca:
BREMBO

Tipo:
32 - 2 pistones
Material de fricción:
FERIT I/D 450 FF
Tipo bomba:
PS 11

**Atención**

El líquido empleado en el sistema de frenado es muy corrosivo. En caso de contacto accidental con los ojos o con la piel lavar abundantemente con agua corriente la parte interesada.

Transmisión

Embrague en seco mandada por medio de leva situada en el lado izquierdo del semimanillar.

Transmisión entre el motor y el eje primario del cambio de engranajes con dientes rectos.

Relación:

32/59

Cambio con 6 marchas con engranajes de toma constante, pedal de mando a la izquierda.

Relación piñón/corona:

15/36

Relaciones totales:

1ª 15/37

2ª 17/30

3ª 20/28

4ª 22/26

5ª 23/24

6ª 24/23

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera mediante una cadena:

Marca:

DID

Tipo:

525 HV

Dimensiones:

5/8"x5/16"

N. eslabones:

94



Importante

Recordar que las relaciones indicadas han sido homologadas y no podrán cambiarse por motivo alguno.

Si se desea adaptar la moto para recorridos especiales o competiciones, Ducati Motor Holding S.p.A. está a Vs. disposición para indicar otras relaciones diferentes de aquellas de serie; Consultar un Concesionario o un Taller Autorizado.



Atención

Si se desea sustituir la corona trasera es indispensable dirigirse a un Concesionario o a un Taller Autorizado. Una sustitución imperfecta de este componente puede comprometer gravemente la seguridad del piloto y causar daños irreparables a la motocicleta.

Chasis

Multitubular con jaula superior en tubos de acero a alta resistencia.

Ángulo tubo de dirección (por parte):

27°

Para utilizar lo mejor posible su motocicleta en circuitos cerrados ha sido prevista la posibilidad de modificar el ángulo de inclinación del tubo de dirección (ver pag. 44).

La geometría de dirección ESTÁNDAR para empleo en carretera es la siguiente:

Ángulo tubo:

24°30'

Carrera de ida:

97 mm

Para empleo en pista la geometría puede ser modificada para adecuar la moto a las características del circuito en la siguiente forma:

Ángulo tubo:

23°30'

Carrera de ida:

91 mm

**Nota**

Con el tubo regulado en 23°30' el bloqueo tija no funciona.

Ruedas

Llantas de aleación ligera con cinco radios.

Delantera

Dimensiones:

3.50x17"

Trasera

Dimensiones:

5.50x17"

La rueda delantera es con perno extraíble.

La rueda trasera se encuentra fijada, sobresaliente, al cubo porta corona mediante una tuerca y muelle de seguridad. Este sistema permite un rápido reemplazo.

Neumáticos**Delantero**

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

120/70-ZR17

Trasero

Radial tipo "tubeless".

Dimensión:

190/50-ZR17

Suspensiones

Delantera

Horquilla hidráulica invertida, está equipada con sistema de regulación externo del freno hidráulico en extensión, compresión y precarga de los muelles internos a las varillas.

Diámetro tubos portadores:

43 mm.

Carrera en el eje varillas:

120 mm

Trasera

Con accionamiento progresivo obtenido por medio del montaje de un balancín entre el chasis y el fulcro superior del amortiguador.

El amortiguador regulable en extensión, compresión y precarga del muelle, se encuentra fijado en la parte inferior a un basculante en aleación ligera. El basculante gira alrededor del perno central pasadizo por el chasis y por el motor.

Este sistema confiere al vehículo una estabilidad excepcional.

Carrera:

71 mm

Excursión rueda:

130 mm.

Sistema eléctrico

Está compuesto por las siguientes partes principales:

Faro delantero formado por:

Unidad de cruce poliéipsoidal con condensador **12V-55W.**

Unidad de carretera 12V – 55 W.

Luz de posición con dos bombillas **12V-5W.**

Salpicadero, luces testigo **12V-1,2W** y bombillas de iluminación instrumento **12V y 2W.**

Mandos eléctricos situados en el manillar.

Indicadores de dirección, bombillas **12V-10W.**

Claxon.

Interruptores luces de parada.

Batería, 12V-10 Ah.

Alternador 12V-520W.

Regulador electrónico, protegido con fusible de **40 A** ubicado en el lado de la batería.

Motor de encendido, 12V-0,7 kW.

Faro trasero, bombilla doble cableaje **12V-5/21W** para indicar la parada y **luz de posición; bombilla 12V-5W para la luz matrícula.**



Nota

Para la sustitución de las bombillas consultar en las pag. 46 el párrafo “Sustitución focos luces”.

Fusibles

La caja porta-fusibles principal (fig. 45.1) se encuentra posicionada en el lado derecho del chasis. Es posible acceder a los fusibles utilizados quitando la tapa de protección, en cuya superficie ha sido indicado el orden de montaje y el amperaje.

El fusible montado al lado de la batería (fig. 45.2) protege el regulador electrónico. Para acceder al fusible es necesario desmontar el capuchón de protección (2).

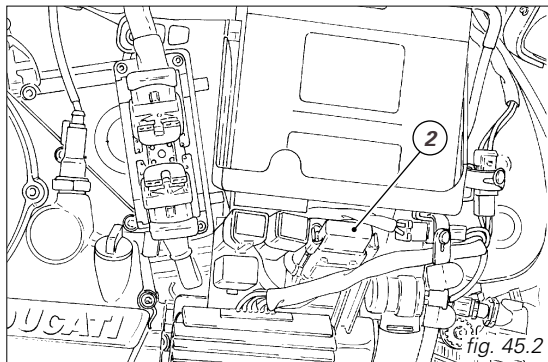
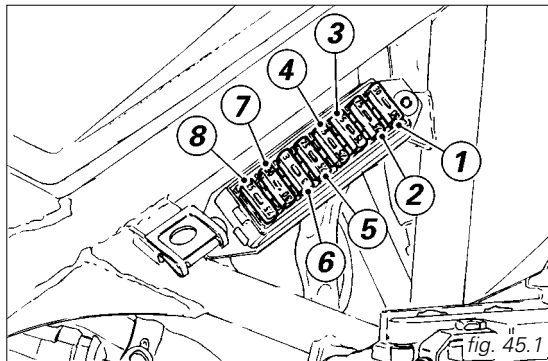
Un fusible quemado se reconoce por la interrupción del cable conductor interno (3, fig. 45.3).

Importante

Para evitar posibles cortocircuitos sustituir el fusible con llave de encendido en posición **OFF**.

Atención

Jamás utilizar un fusible con características diferentes de las previstas. El incumplimiento de esta norma puede causar daños graves al sistema eléctrico o incluso incendios.



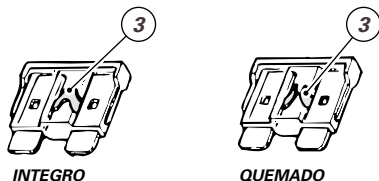


fig. 45.3

Lista esquema sistema eléctrico/inyección

- 1) Conmutador derecho
- 2) Conmutador llave
- 3) Relé de encendido
- 4) Caja de fusibles
- 5) Intermitencia
- 6) Sensor temperatura agua
- 7) Electroventilador derecho
- 8) Motor de arranque
- 9) Telerruptor de encendido
- 10) Batería
- 11) Fusible regulador
- 12) Regulador
- 13) Alternador
- 14) Indicador de dirección trasero derecho
- 15) Faro trasero
- 16) Luz matrícula
- 17) Indicador de dirección trasero izquierdo
- 18) Depósito combustible
- 19) Conexión autodiagnóstico
- 20) Relé inyección
- 21) Bobina cilindro horizontal
- 22) Bobina cilindro vertical
- 23) Bujía cilindro horizontal
- 24) Bujía cilindro vertical
- 25) Inyector cilindro horizontal
- 26) Inyector cilindro vertical
- 27) Potenciómetro de mariposa
- 28) Sensores vueltas/fase
- 29) Sensor temperatura agua
- 30) Interruptor caballete lateral
- 31) Unidad encendido/inyección
- 32) Electroventilador izquierdo
- 33) Interruptor de desembrague
- 34) Interruptor presión aceite
- 35) Interruptor stop trasero
- 36) Interruptor stop delantero
- 37) Conmutador izquierdo
- 38) Sensor temperatura aire/presión
- 39) Instrumentos
- 40) Indicador de dirección delantero izquierdo
- 41) Claxon
- 42) Relé luces de carretera
- 43) Faro
- 44) Indicador de dirección delantero derecho

Lista color cables**W-Y** Blanco-Amarillo**P** Rosa**Y-G** Amarillo-Verde**G** Verde**R-G** Rojo-verde**W-R** Blanco-Rojo**W** Blanco**V-Bk** Violeta-Negro**Y** Amarillo**W-G** Blanco-Verde**Bn** Marrón**G-W** Verde-Blanco**W-Bk** Blanco-Negro**R-BK** Rojo-Negro**R-B** Rojo-Azul**Gr-R** Gris-Rojo**R** Rojo**W-Bn** Blanco-Marrón**O** Naranja**Bn-W** Marrón-Blanco**Y-Bk** Amarillo-Negro**Gr** Gris**B-Bk** Azul-Negro**Lb** Azul claro**Bk** Negro**V-W** Morado-Blanco**Y-B** Amarillo-Azul**Bn-G** Marrón-Verde**G-Gr** Verde-Gris**O-G** Naranja-Verde**Gr-Y** Gris-Amarillo**Gr-B** Gris-Azul**O-B** Naranja-Azul**Lista caja fusibles (4)**

Pos.	Utilizadores	Val.
1-9	General	30 A
2-10	Bomba combustible, inyectores, bobinas	20 A
3-11	Key sense	7,5 A
4-12	Alimentación centralita	3 A
5-13	Luces de carretera y luces de cruce	15 A
6-14	Indicadores de dirección, testigos, luces de posición y salpicadero	10 A
7-15	Stop - Claxon	7,5 A
8-16	Electroventilador refrigeración	7,5 A

**Nota**

El esquema del sistema eléctrico se encuentra al final del manual.

PROMEMORIA MANTENIMIENTO PERIODICO



<i>km</i>	<i>Nombre Ducati Service</i>	<i>Kilometraje</i>	<i>Fecha</i>
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

オーナーズ マニュアル

DUCATI996R

J



我々は、お客様の素晴らしい選択を祝福し、喜んでドゥカティストの一員としてお迎えいたします。

お客様は、このモーターサイクルを日常の用途以外に、もちろんロングツーリングにも使われると思いますが、*Ducati* モーター・ホールディング社は、常にその走行が快適で楽しいものであるよう願っています。

お客様を常によりよく援助しつづける努力の一つとして、*Ducati* モーター・ホールディング社はお客様にこのマニュアルに記載された正しい使用方法、特に慣らしの項に関して順守していただくようアドバイスいたします。そうすることで、お客様の *Ducati* モーターサイクルは常にお客様の要求に応じてくれるでしょう。

あらゆる修理作業や適切なアドバイスが必要な場合は、*Ducati* 正規ディーラーの修理工場におまかせ下さい。他のどこよりも *Ducati* を熟知したエキスパート達がいつも万全の体制でお客様のご要望にお答え致します。

楽しいライディングを！

Ducati モーター・ホールディング社は、本マニュアルに記載された可能性のある誤りについて、いかなる責任も負うものではありません。

ここに記載された情報は、印刷された時点において最新のものです。

Ducati モーター・ホールディング社は、製品を改良、発展させていくために必要とされる、あらゆる変更を行う権利を保有します。

安全性、保証、信頼性、そして *Ducati* モーターサイクルの価値の為に、*Ducati* 純正部品だけをご使用下さい。



警告

本マニュアルは車両の一部を形成するもので、車両を譲渡する場合には、常に新しい所有者に譲渡しなければなりません。

目次

J

イントロダクション 6

- 保証について 6
- シンボルマーク 6
- 安全運転上の注意 7
- 許容最大積載量 8
- 装備 8
- 製造番号 9

操作系 10

- 操作類の位置 10
- メーターパネル 11
- キー 12
- イグニッションスイッチ/ステアリングロック 12
- ハンドルバー左側スイッチ 13
- クラッチレバー 14
- スターター・レバー 15
- ハンドルバー右側スイッチ 16
- スロットルグリップ 16
- フロントブレーキレバー 16
- リアブレーキペダル 17
- ギアシフトペダル 17
- ギアチェンジ、リアブレーキ・ペダルの位置調整 18

主要構成部品 / 装備 19

- 配置 19
- 燃料タンクキャップ 20
- シートロック / ヘルメットフック 21
- サイドスタンド 22
- ステアリングダンパー 23
- フロントフォーク・アジャスター 24
- リアショックアジャスター 26
- 車高の調整 27

運転のしかた 28

- 慣らしの方法 28
- 走行前のチェック 29
- エンジンの始動 30
- モーターサイクルの発進 32
- ブレーキング 32
- モーターサイクルの停止 33
- 燃料補給 33
- パーキング 34
- 工具セットとアクセサリ類 35

主な整備作業とメンテナンス 36

- フェアリングの脱着 36
- エアフィルターの交換 38
- 冷却水量のチェック 39
- ブレーキ / クラッチ液量のチェック 40
- ブレーキパッドの摩耗チェック 41
- ケーブル / ジョイント部への給油 42
- スロットルケーブルの調整 42
- バッテリーの充電 43
- キャスト角の変更 44

チェーンテンションの調整	45
チェーンの給油	45
電球の交換	46
ヘッドライトの光軸調整	50
バックミラーの調整	51
チューブレス・タイヤ	51
エンジンオイル量のチェック	53
スパークプラグの清掃と交換	54
モーターサイクルの手入れ	55
長期間の保管	55
いくつかの国のオーナーにとって重要な事項	56

テクニカルデータ 57

全体寸法	57
重量	57
指定油脂類	58
エンジン	59
タイミングシステム	59
スパークプラグ	60
性能データ	60
ブレーキ	60
トランスミッション	61
フレーム	62
ホイール	62
タイヤ	62
サスペンション	63
電装	63

定期点検メモ 67

イントロダクション

J

保証について

お客様のため、また製品の信頼性を保証するために、特に専門的技術が要求される整備作業は、*Ducati* 正規ディーラーの修理工場にお任せ頂くよう強くお勧めします。

Ducati 正規ディーラーの熟練したスタッフは、実施に特殊な器材が要求されるどのような整備作業もベストで行えます。

また「ロングライフ」「円滑な作動」「完璧な互換性」について最良な保証が望める、*Ducati* 純正部品だけをご使用下さい。

正規輸入された全ての *Ducati* モーターサイクルは保証されています。しかし、車両を競技やそれに類することに使用した場合には保証の対象外となります。また保証期間中に、たとえ車両の一部でも *Ducati* 純正品でない物と交換したり、改造したり、変更した場合、*Ducati* モーター社の保証は適用されません。

シンボルマーク

Ducati モーター・ホールディング社はお客様がモーターサイクルをより良く理解できるよう、当マニュアルを注意深く読まれることをお勧めします。

ここに記載された情報はお客様の走行に役立つでしょう。お客様のモーターサイクルについて、より詳しくお知りになりたい場合には、ご購入先の正規ディーラーにお尋ね下さい。また *Ducati* モーター・ホールディング社は、当マニュアルが、快適で楽しい走行と、お客様のモーターサイクルの素晴らしい性能を長い間変わらずに保てる一助となることを望んでいます。

本マニュアルには注意事項として、下記のシンボルマークが使用されています：



警告

この説明を順守しなかった場合、お客様を重度の負傷および死亡に至らしめる危険性があります。



重要

車両ならびに車両構成部品に損傷の可能性があります。



注意

作業上の追加注意事項。

文中の「右」、「左」の表記は乗車位置から見た場合で示してあります。

安全運転上の注意



警告

運転する前に読んで下さい。

多くの事故はしばしば不慣れなために起こります。走行する際は常に免許証を所持しているか確かめて下さい。免許証は期限が有効であなたのモーターサイクルの運転に適したものがが必要です。

お客様のモーターサイクルを未経験者、および有効免許証を持っていないライダーに貸してはいけません。

ライダーは常に安全なヘルメットを被らなければなりません。

視界を制限したり、操作の妨げになるアクセサリーや物がぶら下がっていない、適切なライディングウエアを着用して下さい。

屋内では絶対にエンジンを始動したり、作動させたりしないで下さい。排気ガスは有毒で意識を喪失させ、短時間の内に死に至らしめます。

モーターサイクルが動いている間は足をフットレストに乗せていて下さい。

急な進路変更や、路面状況の変化に対処できるよう、ライダーは常に両手でしっかりとハンドルバーを保持して下さい。

走行地域の道交法、法律を遵守して運転して下さい。

常に指示された速度制限を厳守するとともに、視界や道路条件、混雑の割合に合わせて、常に速度を調節して下さい。

レーンチェンジする時や曲がろうと思った時は、常に適時にウインカーを使用して合図して下さい。また、常に周囲からの視認性を保ち、前方の車両の“死角”に入らずに走行しないようにして下さい。

高速道路への進入路や、駐車場、私有地の出口に近い場所、および交差点を走行する場合は十分に注意して下さい。

給油時は常にエンジンを停止し、給油の際、エンジンやエキゾーストパイプにガソリンをこぼさないよう特に注意して下さい。

給油時は絶対に、喫煙しないで下さい。

給油の際に有毒な気化したガソリンを吸い込む可能性があります。ガソリンが皮膚や衣服に付着した場合は、直ちに石鹸と水で洗浄し衣服を取り替えて下さい。

モーターサイクルから離れる場合は、常にキーを抜いて下さい。

エンジン、エキゾースト・パイプ、マフラーはエンジン停止後も長時間熱いまです。

モーターサイクルは人や物がぶつからないような場所にサイドスタンドを使用して駐車して下さい。

平坦でないところや柔らかい地面、およびモーターサイクルが倒れる可能性がある場所には駐車しないで下さい。

許容最大積載量

お客様のモーターサイクルは、許容最大重量の荷物を積載しても、長距離を安全かつ快適に走行できるよう設計されたものです。

モーターサイクル上にバランス良く重量を配分することは凸凹道を走行したり、急な進路変更を必要とする時のトラブルを避けるため、特に重要です。

J

積載容量について

走行時の全車体重量はライダー、荷物、オプションパーツの重量を含んだ合計で 310kg を越えてはなりません。

積み荷はモーターサイクルの中心に近く、できる限り低い位置に配置するよう努めて下さい。

積み荷はモーターサイクルにしっかりと固定して下さい。

積み荷が完全に固定されていないとモーターサイクル転倒の原因になります。

ハンドルバーやフロント・フェンダー部に、体積や重量のあるものを載せないで下さい。ステアリングの妨げになります。

フレームのすき間に積み荷を挟み込まないで下さい。可動部分の妨げになる恐れがあります。

タイヤが、51 ページに定められた適正空気圧を保持し、また良いコンディションにあることを確かめて下さい。

装備

お客様のモーターサイクルの標準オプションパーツは下記の通りです：

モーターサイクル保護カバー；作業用リア・スタンド；カーボン製・レーシングマフラーキット；CPU。



重要

レーシング・キットの装着は、正規ディーラーのサービスメカニックに依頼して下さい。

このキットを装着したモーターサイクルは、クローズド・サーキットの中でのみ走行が認められ、公道を走行する事はできません。

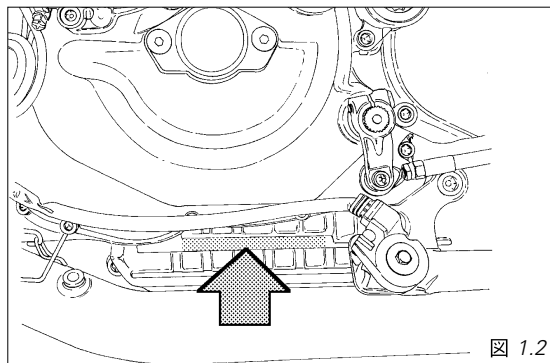
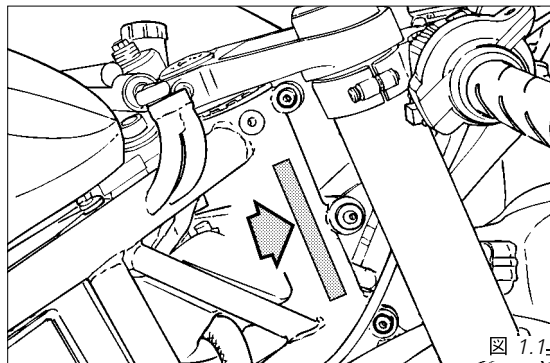
製造番号

すべての *Ducati* モーターサイクルはフレームナンバー (図 1.1) とエンジンナンバー (図 1.2) の2つの製造番号で確認できます。

フレーム N。

エンジン N。

 **注意** これらの番号は、あなたのモーターサイクルの型式を識別するもので、部品を発注する際に必ずお知らせ下さい。



操作系

J



警告

警告本ページにはお客様がモーターサイクルを運転する上で必要な全ての操作系の機能と配置を詳しく説明しています。

操作系を使用する前に、注意深く読んで下さい。

操作系の位置 (図 2)

- 1) メーターパネル
- 2) イグニッションスイッチ / ステアリングロック
- 3) ハンドルバー左側スイッチ
- 4) クラッチレバー
- 5) スターター・レバー
- 6) ハンドルバー右側スイッチ
- 7) スロットルグリップ
- 8) フロントブレーキレバー
- 9) ギアシフトペダル
- 10) リアブレーキペダル

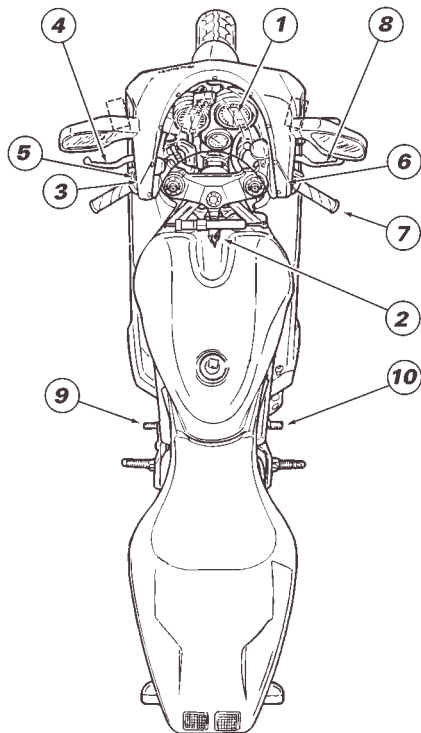


図 2

メーターパネル (図 3)

1) スピードメーター (km/h).

速度を表示。

a) オドメーター (km).

総走行距離を表示。

b) トリップメーター (km).

リセット後の走行距離を表示。

c) トリップメーター・リセットノブ。

トリップメーターのリセット “0000” に使用。

2) タコメーター (× 1000).

エンジン回転数を表示 (rpm).

3) グリーンランプ .

ギアポジションがニュートラルの時に点灯。

4) イエローランプ .

燃料タンクの燃料が約 4 リットルになった時に点灯。

5) グリーンインジケーター .

ウインカー作動時に点灯。

6) レッドランプ .

エンジンオイル圧力が低すぎる時に点灯。イグニッションスイッチを **ON** にすると点灯し、通常はエンジン始動後 2 ~ 3 秒で消灯。

エンジン温度が高い時に、場合によって数秒間点灯することがありますが、回転数が上がると消灯します。

重要

エンジンに重度の破損をもたらす恐れがあるので、このインジケーター (6) が点灯したままの時にはエンジンを停止して下さい。

7) ブルーランプ .

右ハイビームが **ON** の時に点灯。

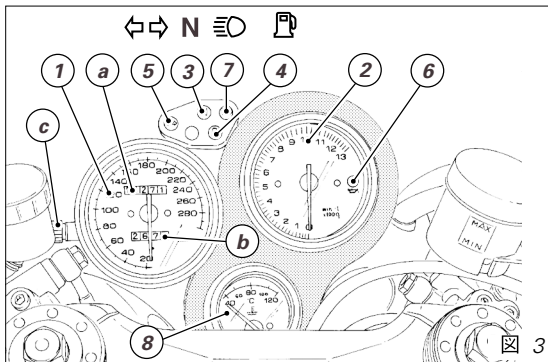
8) 冷却水温度インジケーター .

エンジン冷却水の温度を表示します。

重要

エンジンに重大な損傷をもたらしますので、温度が上限レベルに達したときは、モーターサイクルを使用しないで下さい。

パーキングライトを点灯すると、メーターパネルライトが点灯します。



キー (図 4)

お客様の *Ducati* にはイグニッション、ステアリングロック、シートロックに使用できるユニバーサル・キー (2個) と、キーの認識番号の書かれたプレート (1) が付いています。



注意

キーとプレートは別にして、安全な場所に保管して下さい。

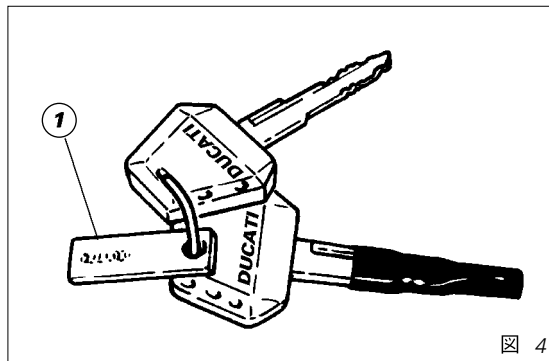


図 4

イグニッションスイッチ / ステアリングロック (図 5)

燃料タンクの前に配置され、4つのポジションがあります。

A) **ON**: エンジンとライトが作動中。

B) **OFF**: エンジンとライトが停止

C) **LOCK**: ステアリングロック

D) **P**: パーキングライトとステアリングロック



注意

キーを (C), (D) の位置にするには、押してから回して下さい。(B), (C), (D) の位置ではキーを引き抜くことができません。

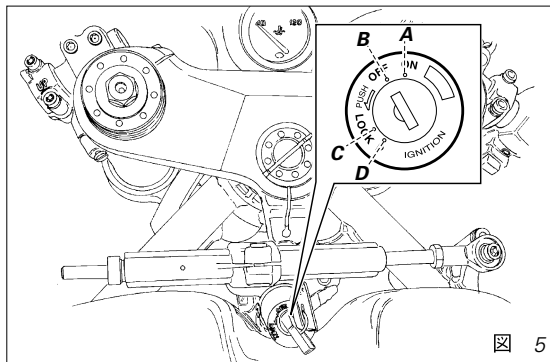


図 5

ハンドルバー左側スイッチ (図 6)

1) ライトスイッチには3つのポジションがあります：

下 **●** = ライト OFF；

中央 **☉** = パーキングライト、ナンバープレートライト、メーターパネルライト ON；

上 **☆** = ヘッドライト、パーキングライト、ナンバープレートライト、メーターパネルライト ON。



注意

ライトの ON/OFF スwitch はオーストラリア及び日本向けバージョンには装備されていません。

2) ライト切り替えスイッチには2つのポジションがあります：

■ **☉** = ロービーム ON；

— **☉** = ハイビーム ON。

3) スイッチ **↵↵** = ウインカーには3つのポジションがあります：

中央 = OFF；

↵ = 左折；

↵ = 右折；

ウインカーを消すには、中央に戻ってきたレバーを押して下さい。

4) スイッチ **📢** = 警告ホーン。

5) スイッチ **☹** = ハイビーム点滅。

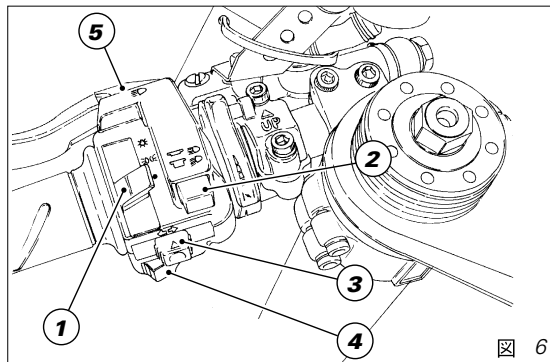


図 6

クラッチレバー (図 7)

レバー (1) でクラッチの接続を操作します。
この機種にはアジャスター (2) がついており、レバーとグリップとの間隔の調整が可能です。
レバーの間隔の調整は、レバー (1) を完全に前にして、アジャスター (2) を 4 つあるポジションの 1 つに定めます。
ポジション no.1 はレバーとグリップの間隔が最大で、反対にポジション no.4 は間隔が最小です。
レバー (1) を引くと、エンジンの回転がトランスミッションおよびリアホイールに伝わりなくなります。クラッチの適切な操作は、スムーズなライディング、特に発進時に重要です。



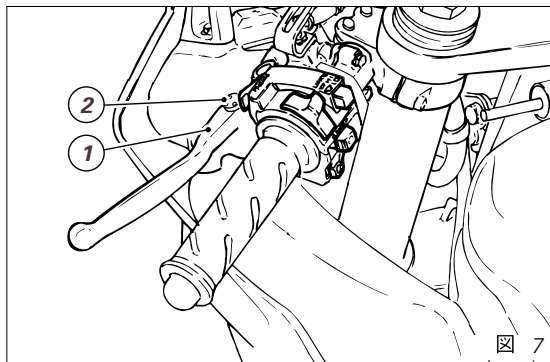
警告

レバーの調整は、モーターサイクル停止時に行ってください。



重要

クラッチレバーを正しく操作することで、トランスミッションのダメージを回避し、モーターサイクルの寿命を延ばすことができます。



スターター・レバー (図 8)

スターター・レバー (1)は冷間時のエンジン始動、およびエンジンの回転数を上げたいときに使用します。レバーの位置は次のようになっています：

A - (垂直の位置) レバー不使用

B - レバー全開

段階的なウォームアップ (30 ページ参照) を行う場合には、レバーを中間の位置にセットすることもできます。

重要 エンジンが暖気された状態で、この装置を使用しないで下さい。
また、レバーを開けた状態では走行しないで下さい。

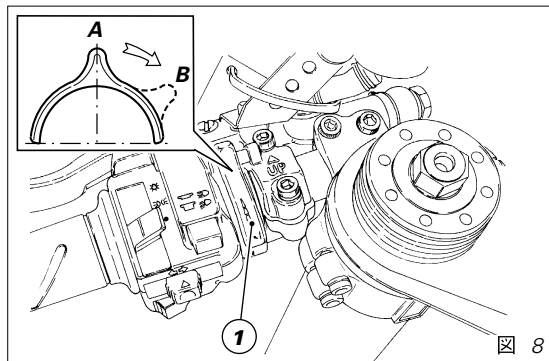


図 8

ハンドルバー右側スイッチ (図 9)

1) **ARRESTO MOTORE** (エンジン停止)スイッチには2つのポジションがあります:

- **(RUN)** = エンジン作動。
- ⊗ **(OFF)** = エンジン停止。

警告 このスイッチは、エンジンを直ちに停止させることが必要な緊急時等に使用することを目的としています。エンジン停止後は、再始動可能なようにスイッチを(○)ポジションに戻して下さい。

重要 ライトを点灯して走行した後、スイッチ(1)を使用してエンジンを停止し、イグニッション・キーを **ON** のポジションで放置すると、ライトが点灯したままとなりバッテリー切れの原因になります。

2) スタータースイッチ ⊗ = エンジン始動

スロットルグリップ (図 9)

ハンドルバー右側のスロットルグリップ (3) はスロットル・バルブを操作します。スロットルを開けている時にグリップの握りを緩めると、自動的に元の位置(アイドリング状態)に戻ります。

フロント・ブレーキレバー (図 9)

フロント・ブレーキレバー (4) をスロットルグリップの方向へ引くと、フロントブレーキがかかります。このレバーは油圧で作動するため、軽く握るだけで充分です。このブレーキレバーにはダイヤル (5) が付いており、レバーとグリップとの間隔が調整できるようになっています。

警告 このレバーを操作する前に 30,31 ページの説明をお読み下さい。

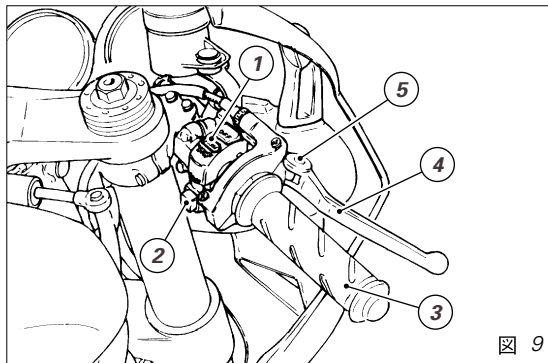


図 9

リアブレーキペダル (図 10)

ペダル (1) を下に踏むことで、リアブレーキが機能します。システムは油圧式で作動します。

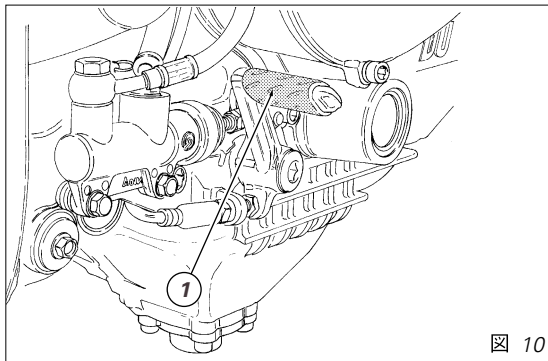


図 10

ギアシフトペダル (図 11)

ギアシフトペダルは、ニュートラルのポジション **N** の上下にシフトさせることでギア・チェンジをし、中央のニュートラルのポジション **N** に自動的に戻ります；
下へ＝1速へのチェンジおよびシフトダウンにはペダルを下に押します。ニュートラルのポジションから1速にチェンジした時に、メーターパネルの **N** ランプが消えます；
上へ＝ペダルを上へ掻き上げることで、2速から順次 3, 4, 5 と 6 速へとチェンジします。一回の操作が一速分のチェンジに相当します。

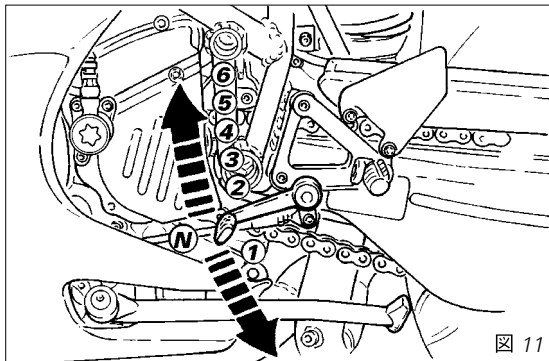


図 11

ギアチェンジ、リアブレーキ・ペダルの位置調整

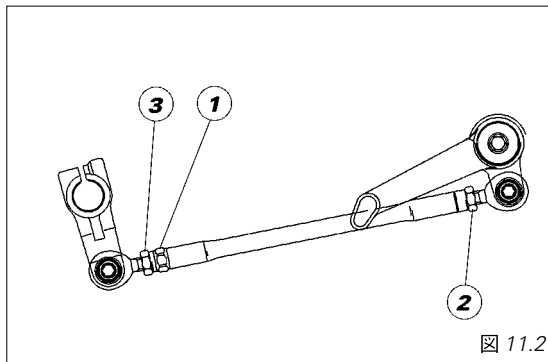
ギアシフト・ペダルとリアブレーキ・ペダルのポジションは、それぞれのライダーのライディングスタイルに合わせて、高さを調整することができます。

ギアシフト・ペダルのポジションを調整するには、リンケージ (1) を固定しながら、ナット (2) と (3) を緩めます。

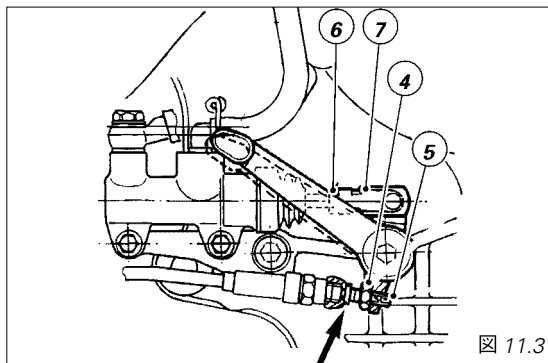
注意

ナット (2) は、逆ネジになっています。

ギアシフト・ペダルを好みの位置に定めながら、スパナでリンケージ (1) の六角部分を回します。
リンケージの両端をナットで締めこみ固定します。



リアブレーキ・ペダルの調整は以下の手順で行います：
ナット (4) を緩めます。
ペダルがお好みの位置になるまで、アジャスター (5) を回します。
ナット (4) を締めこみます。
ペダルを手で押しながら、ブレーキがかかり始めるまでに約 1.5 ~ 2 mm の遊びがあるかを確認します。
もしも上記のような遊びが確認できない場合、マスターシリンダー・ロッドの長さを以下の手順で調整します：
ロッドの上にあるナット (6) を緩めます。
フォーク (7) のロッドの遊びを増したい場合は締めこみ、逆に減らしたい場合は緩めます。
ナット (6) を締め、ロッドを固定し再度遊びを確認します。



主要構成部品 / 装備

配置 (図 12)

- 1) 燃料タンクキャップ。
- 2) シートロック。
- 3) サイドスタンド。
- 4) ヘルメット着用用ケーブル・フック。
- 5) ステアリングダンパー。
- 6) バックミラー。
- 7) フロントフォーク・アジャスター。
- 8) リアショック・アジャスター。
- 9) 車高調整リングロッド。

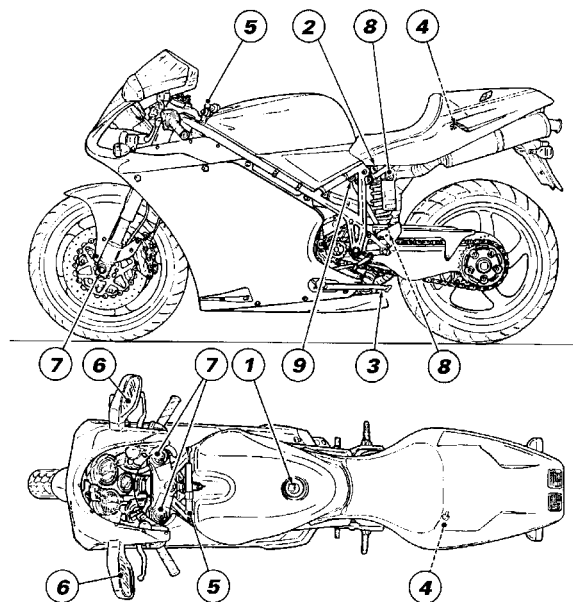


図 12

燃料タンクキャップ (図 13)

開け方

キャップのプロテクション・カバー (1) を起こし、イグニッション・キーを差し込み、時計回りに 90° 回してロックを解除すれば、キャップを開けることができます。
キャップを持ち上げて下さい。

閉め方

キーの差し込まれたキャップを閉じ、キーを反時計回りに 90° 回してから抜き取り、プロテクション・カバー (1) を閉めます。



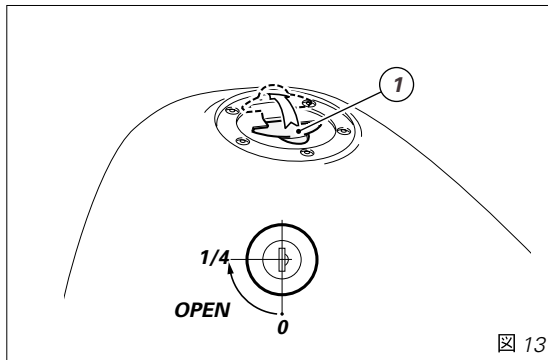
注意

キャップはキーが差し込まれていないと閉じられません。



警告

燃料補給 (33 ページ参照) 後は毎回、キャップが正しい位置で確実に閉まっていることを確かめて下さい。



シートロック / ヘルメットフック

開け方 (図 14.1)

ロック (1) にイグニッションキーを差し込み、時計回りに回します。シートを後方に引き (2)、持ち上げて燃料タンク側に倒します。

シート下の小物入れ左側には、ライダー / パッセンジャーのヘルメット固定用ケーブル・フックがあります。モーターサイクルに付いているケーブルの端 (A) をフックに掛けケーブルを外に出し、ヘルメットを固定します。ヘルメット (図 14.2) を掛けたまま、シートを取り付けると自動的にロックがかかります。



警告

このヘルメットフックは、モーターサイクルをパーキングする時のみ使用して下さい。ヘルメットをフックにつけたまま走行すると、ステアリングに影響し転倒の危険性があります。

ケーブルはモーターサイクル左側に出るようにして下さい。それ以外の位置にあると、シートを取り付けることが出来ません。

閉め方

シート下小物入れ内部の全ての物が正しく整理されているか確かめて下さい。シートの先端部を前方ホルダーに差し込み、シート後部 (2) をカチッと音がするまで押して下さい。シートがしっかり固定されている事を確認し、キーをロックから抜き取ります。

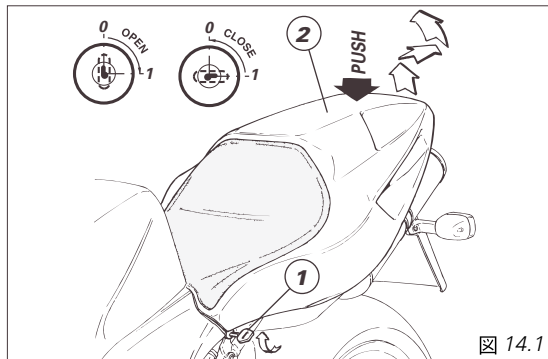


図 14.1

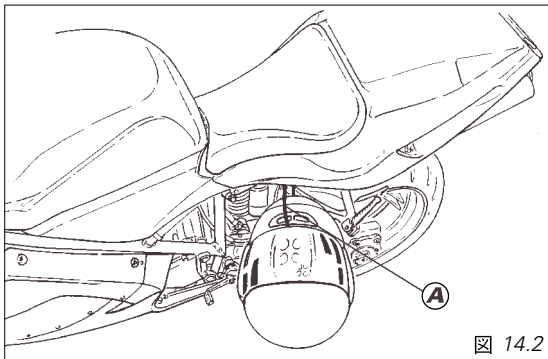


図 14.2

サイドスタンド (図 15)

● 重要

サイドスタンドを使用する前に、地面が適しているか、平らであるかを確認して下さい。

柔らかい地面、砂利、日光で柔らかくなったアスファルト等にパーキングすることは、モーターサイクルに損傷をもたらす転倒の原因となります。もしも傾斜面にパーキングする場合、常にリアホイール側を斜面の低い方になるようにして下さい。

サイドスタンドを使用するには、つま足で (ハンドルバーを掴み、モーターサイクルを支えながら) スタンドのフック (1) を矢印方向に止まるまで押します。次にモーターサイクルを、スタンドがしっかりと路面に着くまで徐々に傾けていきます。

▲ 警告

サイドスタンド使用時には、モーターサイクルにまたがらないで下さい。サイドスタンドを元の位置に戻すには、モーターサイクルを右側に傾けながら、足の甲でフック (1) を持ち上げます。

👁 注意

定期的にスタンド (内側と外側 2つのスプリングの損傷と摩耗) と安全センサー (2) の作動を点検することをお勧めします。

▲ 警告

サイドスタンドが収納されている時のみ、エンジンを始動させることができます。もしも正しいポジションにない場合は、安全センサーが作動してエンジンを始動させることができません。

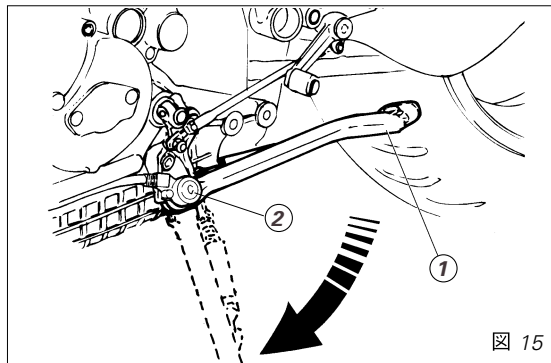


図 15

ステアリングダンパー (図 16)

ステアリングダンパーは燃料タンク前方に配置され、フレームとステアリング・ヘッドに固定されています。これはいかなる条件の元でもフレームとステアリングに正確さと安定性を増し、操縦性を向上させるものです。

ノブ (1) を時計方向に回すとダンパーをよりハード (2) にセッティングでき、半時計方向に回すとよりソフト (3) にセッティングする事ができます。

ノブを回すと“カチッ”という音がします。一回の音が1段に相当します。



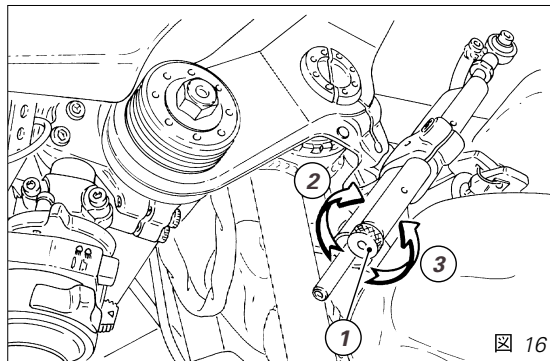
警告

モーターサイクルのコントロールを失う可能性がありますので、ノブ (1) を走行中に調整する事は避けて下さい。



重要

キャスター角の変更を行った場合は、ステアリング・ダンパーの取り付け位置も変更しなければなりません (44 ページ参照)。



J

フロントフォーク・アジャスター

このモーターサイクルのフロントフォークには、リバウンド/コンプレッション・ダンピングアジャスターが装備されています。

この調整は外部アジャスターにて行います。

- 1) (図 17.1) リバウンド・ダンピング調整
- 2) (図 17.1) スプリング・プリロード調整
- 3) (図 17.2) コンプレッション・ダンピング調整

モーターサイクルをメインテナンス・スタンドで垂直に立てて下さい。

リバウンドダンピングを調節するには 3 mm アレンキーで、各フォークの上部に配置されているアジャスター (1) を回します。アジャスター (3) の調整は、フロントフォーク下部のアクスルシャフトの貫通穴から 3 mm アレンキーを差し込むことで行います。

スクリー (1 と 3) を回すと、カチッと言う音がします。一回の音がダンピング 1 段に相当します。いっぱい締め込むとダンピングが最強にセットされます "0"。この位置から、反時計回り方向に廻してカチッという音でダンピングを 1 段目、2 段目、……と数えます。

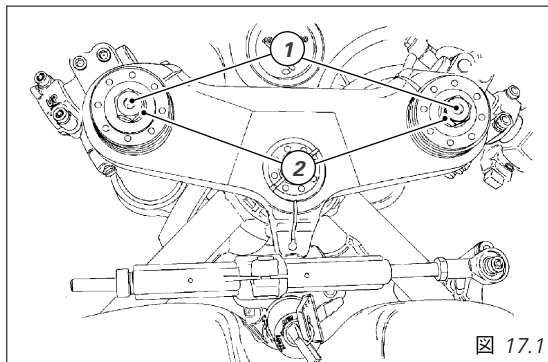


図 17.1

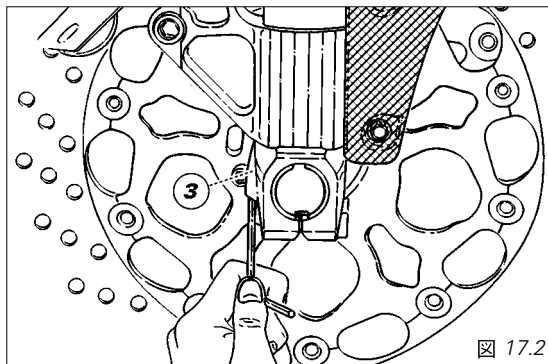


図 17.2

標準設定：

コンプレッション側：10段目；

リバウンド側：12段目；

調整範囲は、リバウンド側 24 段、コンプレッション側 28 段で、これが最弱のダンピングです。

各フォーク内部のスプリング・プリロードを変更するには、六角アジャスター・ナット (2) を 22 mm レンチで回します。

工場出荷値は 10 mm です。



重要

両方のフォークを同じセッティングにして下さい。

リアショック・アジャスター (図 .18)

リアショック・アブソーバーは荷重に合わせて調整できるように外部アジャスターを装備しています。

アジャスター (1)は、アブソーバー下部左側のスイングアームとの接続部に配置され、リバウンド側のダンピングをコントロールします。

アジャスター (2)は、フレーム左側のリザーバタンクに配置され、コンプレッションダンピングの調整に使用します。時計回り方向にアジャスター (1と 2)を回すとダンピングが強くなり、反対方向に回すと弱くなります。

標準設定：

全閉のポジションからアジャスター (1・2) をいっぱいに締め込んで (時計回り) から 14ダンピング (カチッ、という音) 戻した位置です。

アブソーバー上部の 2 枚のリングナット (3)は、スプリングプリロードの調整に使用します。

スプリング・プリロードを変更するには、上側のリングナットをピンレンチで回します。

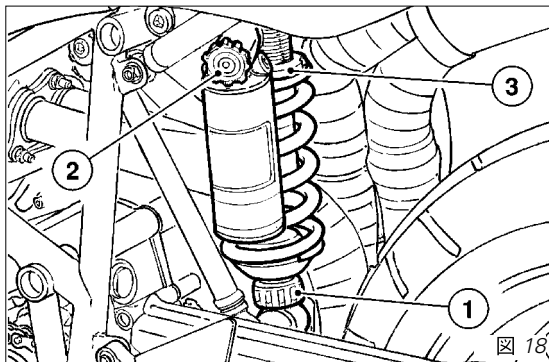
下部リングナットを時計回り、または反時計回りに回し、好みの強さに調整します。



警告

リングナットを調整するためのピンレンチは、適正なタイプのみを使用して下さい。サイズの違うピンレンチや、グリップ部の短いレンチは使用しないで下さい。また、調整中にレンチのピンがいきなりナットの溝から外れると、手をモーターサイクルの他の部分に強くぶつける恐れがあるので充分注意して下さい。

ショックアブソーバーには高圧のガスが充填されています。未経験者による分解作業は重大な損傷の原因となります。



車高の調整 (図 19.2)

この車両の車高は、私共の技術者がさまざまな走行状態でテストを行い決定しています。

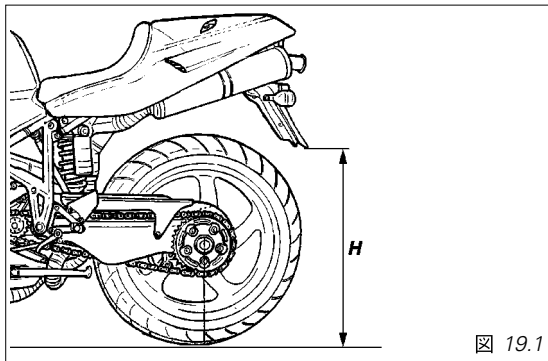
車高の調整は非常にデリケートな作業で、不適切な変更作業を行えばライダーの身体に危険をもたらします。

標準車高を変更する前に、基準値 (H , 図 19.1) を測定しておくことをお勧めします。

ライダーは自分のライディングスタイルに合わせて車高の変更が可能です。

リア・ショックアブソーバーの作動位置は、リンクロッド (2) 両端のボールジョイント (1) に付いているナット (3) で変更可能です。

調整後はナット (3) を 25 Nm のトルクで締め込んで下さい。

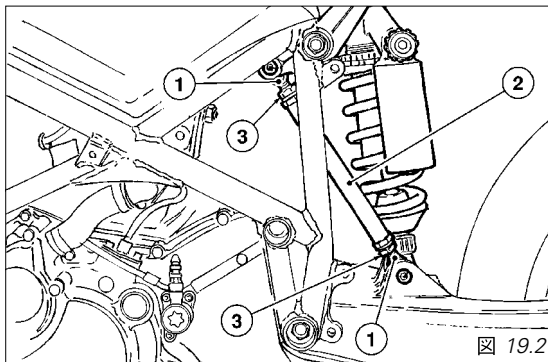


● 注意

下側のナット (3) は逆ネジですので注意して下さい。

⚠ 警告

リンクロッド (1) 両端の、ボールジョイント (2) の軸間距離は 261 mm を越えてはなりません。



運転のしかた

慣らしの方法

最高許容回転数 (図 20)

慣らし運転期間中の最高許容回転数 (rpm)

- 1) 1000 km まで ;
- 2) 1000 ~ 2500 km まで ;
- 3) 2500 km 以降。

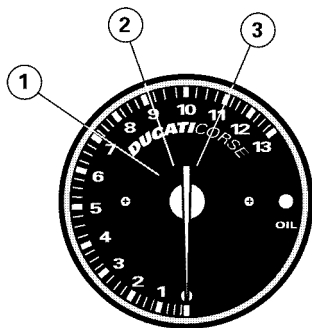


図 20

1000 km まで

最初の 1000 km までは 6500 ~ 7000 回転を絶対に超えないで下さい。

最初の間は、制限された回転数の範囲内でエンジンの負荷と回転数をさまざまに変えることをお勧めします。

このためにエンジン、ブレーキ、サスペンション、のより効果的な慣らし運転は、丘陵地帯などのカーブの多い起伏に富んだ場所を走行することが理想的です。

最初の 100 km は、優しくブレーキをかけて下さい。

また、激しいブレーキングや長い間ブレーキをかけることは避けて下さい。

これは、ブレーキディスクに対してパットの摩擦材を適切に慣らすためです。

モーターサイクルの全てのメカ部分を互いに馴染ませるため、また、エンジンの主要部分の寿命に悪影響が出ないよう、乱暴な運転と、特に登り坂での長時間の高速回転を避けて下さい。

さらに、定期的なドライブチェーンを点検し、必要があれば給油し、調整して下さい。

1000 ~ 2500 km まで

この期間では、エンジンからよりパワーを引き出せますが、それでも、2500 km までは決して 9000 rpm を超えないようにして下さい。

慣らし運転の方法を遵守することで、エンジンの寿命を延ばし、調整、オーバーホール回数を減らすことが可能です。

2500 km 以降

通常の安全走行の為に、慣らし期間以降も指示されている回転数 11000 rpm を決して超えないようにして下さい。

● 重要

慣らしの期間中は、当マニュアルに指定された点検、整備を必ず受けて下さい。これは保証の必須条件で、この条件が順守されなかった結果としてのエンジンの損傷や寿命の短縮については *Ducati* モーター・ホールディング社はいかなる責任を負うものではありません。

走行前のチェック

⚠ 警告

走行前にこれらの点検を怠った場合、モーターサイクルに損傷を与え、ライダーがケガをする恐れがあります。

走行前に以下の点検を実施して下さい。

タンク内の燃料量

メーターパネルのディスプレイで燃料の量を確認し、必要なら給油して下さい (33 ページ)。

エンジンオイル量

クランクケースの点検窓でオイルのレベルを確認し、必要なら指定オイルを補充して下さい (53 ページ)。

ブレーキ、クラッチ液量

各リザーバータンクの液量を確認し、必要なら指定液を補充して下さい。

冷却水量

冷却水タンクの液量を確認します。必要なら指定冷却水を補充して下さい (39 ページ)。

タイヤの状態

タイヤの状態と空気圧を確認します。状態が悪い場合には指定タイヤに交換して下さい (51 ページ)。

操作系

ブレーキ、クラッチ、アクセル、ギアチェンジの作動を確認します。

ライト、インジケーター

ライト、インジケーター、ホーンが適切に作動するか確認します。また、バルブが切れている場合には交換して下さい (46 ページ)。

各ロック

燃料タンク、キャップ、シート、ロックが確実に閉じているか確認して下さい。

スタンド

サイドスタンドがスムーズに作動し、適正な位置にあるか確認して下さい (22 ページ)。

⚠ 警告

もしもいづれかに不良がある場合には、モーターサイクルの使用を中止し、*Ducati* 正規ディーラーにご連絡下さい。

エンジンの始動



注意

暖機されたエンジンを始動する場合には“高い温度での始動”のやり方に従って下さい。



警告

エンジンを始動する前に、走行に必要な操作系の取り扱いに慣れておいて下さい。もしも操作系の使用方法に不明な点がある場合には、*Ducati* 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。

常温での始動

(10 ~ 35 °C)

1) イグニッションキーを **ON** の位置にします (図 21.1)。メーターパネルのグリーン **N** とオイルプレッシャーのインジケーター  が点灯していることを確認します。



重要

オイルプレッシャー・インジケーターはエンジン始動後、数秒で消えなければなりません (11 ページ)。もしも点灯したままの場合は、すぐにエンジンを停止しオイル量を確認して下さい。また、オイル・プレッシャーが不足している場合には、エンジンを始動させないで下さい。



警告

サイドスタンドは完全に上がってなければなりません (水平位置)。さもなければ安全センサーが作動して始動できません。

2) スターター・レバー (1) を (B) の位置まで押します。
(図 21.2)

3) エンジン停止スイッチ (3, 図 21.3) が **O (RUN)** の位置になっていることを確認し、始動ボタン (4) を押します。この際、スロットルグリップは回さないで始動させて下さい。



重要

始動用セルモーターは 5 秒以上押し続けしないで下さい。再始動しなければならない場合には、10 秒待ってから行います。

4) スターター・レバー (1) を垂直の位置 (A) に戻します
(図 21.2)。



重要

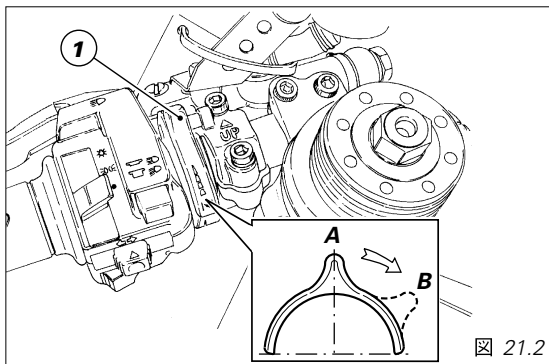
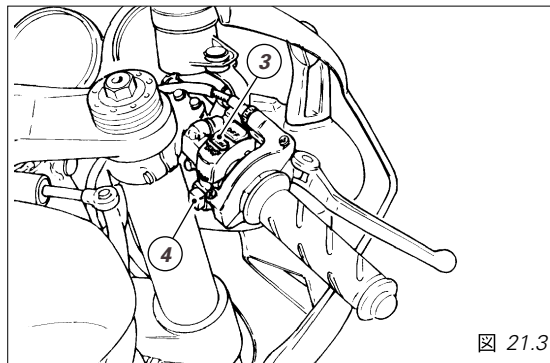
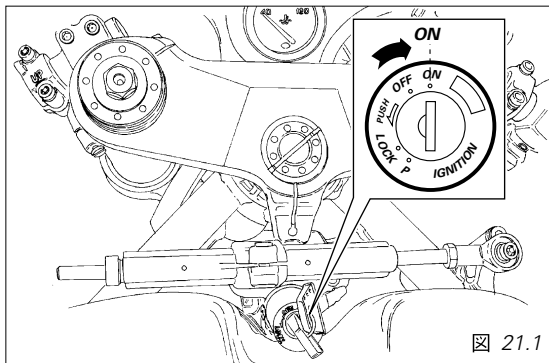
潤滑が必要な全ての部分にオイルを行き渡らせるために、この時点ではエンジンの回転を上げないで下さい。

高い温度での始動 (35 °C 以上):

常温での始動と同じ手順で行いますが、ボタン (1) は使用しないで下さい。

低い温度での始動 (10 °C 以下):

“常温での始動”と同じ手順で行いますが、エンジンのウォームアップを 5 分間行って下さい。



モーターサイクルの発進

- 1) クラッチレバーを引いてクラッチを切ります。
 - 2) 1速に変速するためにギアシフトペダルをつま先で確実に押し下げます。
 - 3) スロットルグリップを回してエンジンの回転数を上げ、同時にクラッチレバーを徐々につなぎます。この時点でモーターサイクルはスタートします。
 - 4) クラッチレバーを完全に離しエンジンの回転数を上げます。
 - 5) 2速に変速するには、エンジン回転を落とすためにスロットルを戻し、クラッチを切り、ギアシフトペダルをかき上げ、クラッチをつなぎます。
- 3, 4, 5, 6速に変速するには同じ動作を繰り返します。シフトダウンするには、スロットルグリップを戻し、クラッチレバーを引いてから、ギアを同調させやすくするためにエンジンを軽くふかしてシフトダウンし、クラッチをつなぎます。
- 操作類は適切に素早く操作しなければなりません。上り坂を走行する際には、車速が落ちてきたら躊躇することなくシフトダウンして、モーターサイクルへの異常なストレスやエンジンのノッキングを避けて下さい。

重要

トランスミッションのスナッチを招く激しいアクセル操作は避けて下さい。ギアを変速した後もクラッチレバーを引いたまましていると、メカ部の過熱や摩耗部分の異常な摩耗を引き起こします。

ブレーキング

突発時を除いて、障害物に接近しすぎたための急ブレーキの操作は避けて下さい。車速を落とすには、最初にスロットルグリップを戻してエンジンブレーキをかけ、それからブレーキングします。こうすればモーターサイクルの安定性を維持できます。

警告

効果的なブレーキングのためにレバーとペダル両方のブレーキを使用して下さい。片方しか使用しなかった場合にはブレーキ効果が低下します。

ブレーキを強く、または乱暴にかけるとホイールがロックされ、モーターサイクルのコントロールができなくなります。

雨中を走行する際や、滑りやすい路面上ではブレーキ能力が低下します。こういったコンディションでは慎重で優しいブレーキ操作を心がけて下さい。急ブレーキはモーターサイクルのコントロールを失わせる危険があります。

長く急な下り坂を走行する際にはシフトダウンしてエンジンブレーキを使用します。ブレーキは断続的に短時間使用して下さい。ブレーキの長時間にわたる連続的使用は、摩耗材の過熱を招き、ブレーキ能力の著しい低下の原因となります。

また、指定空気圧値以下のタイヤはブレーキ能力を低下させるとともに摩耗を早め、また運転の的確さと、カーブでの安定を欠きます。

モーターサイクルの停止

スロットルグリップを緩めると、モーターサイクルは徐々にスピードを落とし始めます。シフトダウンしながらクラッチをつないでいき、最後に1速からニュートラルに入れます。ブレーキをかけるとモーターサイクルを完全に停止させることができます。エンジンを停止させるには、イグニッション・キーを **OFF** (12 ページ) の位置に回すだけです。

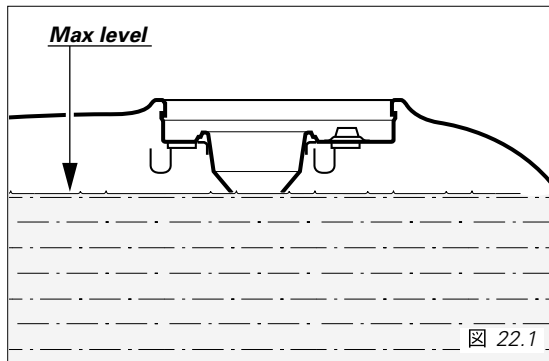
重要
電装部分に損傷を招くので、エンジン停止中には絶対にイグニッション・キーを **ON** の位置にしたままにしないで下さい。

警告
モーターサイクルの発進を妨げるようなブレーキディスク・ロック、リアスプロケット・ロック等の使用は、モーターサイクルの機能に妨害を与えたり、ライダーの安全を妨げる危険があります。

燃料補給 (図 22.1)

給油の際には決して入れすぎないで下さい。燃料は絶対に給油口の下縁を超えてはなりません。

警告
給油口の上部に燃料が溜まってないことを確認して下さい。



パーキング

モーターサイクルを停止させてから、サイドスタンドを使って駐車 (22 ページ参照) します。盗難防止のためにイグニッション・キーを押してから回し、**LOCK** (図 22.2) の位置にする ことでハンドルがロックされます。モーターサイクルをガレージ、その他の建物内に駐車する際には、その場所の換気が充分で、また、車両の近くに熱源や火花が無いことを確認して下さい。夜間、路上に駐車するには、車両を認識しやすいようにパーキングライトを点灯しておくことができます。イグニッション・キーを **P** (図 22.2) の位置に回します。

重要

このスイッチを長い間 **P** の位置に放置しておくと、バッテリー切れの原因になります。監視できない場所にイグニッション・キーを付けたままでモーターサイクルを駐車しないで下さい。

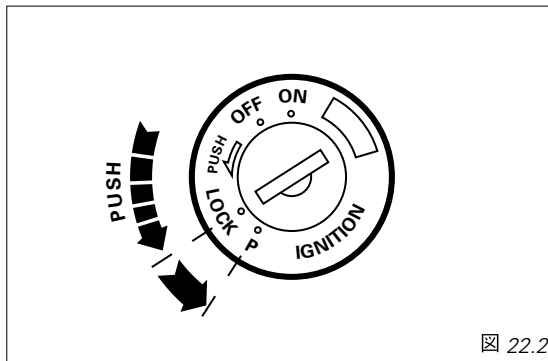


図 22.2

工具セットとアクセサリ類 (図 . 23)

テールカウル下の小物入れ (1) には、以下の物が収納されています。：

オーナーズ・マニュアル；
ヘルメット固定用ケーブル；
モーターサイクルの簡単な点検、整備をするためのレンチと工具の入ったツールバッグ。

取り出すには、ロックを解除しテールカウルを外す必要があります。(21 ページ)

ツールバッグ内の工具 (図 24)

内容：

- 1) 14mm ボックスレンチ
- 2) 4,5,6,8,10 アレンキー
- 3) ショックアブソーバー・リングナット用ピンレンチ
- 4) フロントアクスル・シャフト用レンチ
- 5) ピンレンチ用エクステンション・バー
- 6) スパークプラグ用六角レンチ
- 7) トミーバー
- 8) ドライバー
- 9) ヘルメット・ケーブル

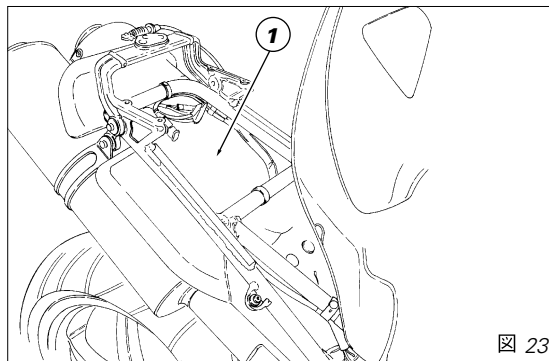


図 23

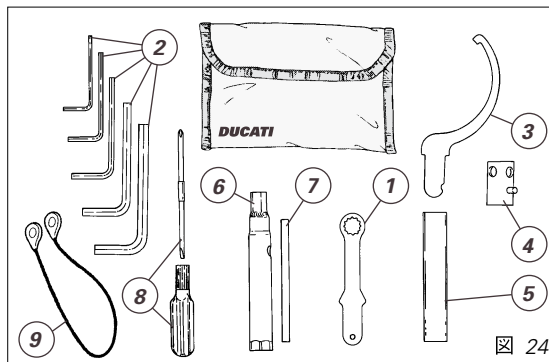


図 24

主な整備作業とメンテナンス

フェアリングの着脱

モーターサイクルを正しく整備、修理するためには、該当部分のフェアリングを取り外す必要があります。



警告

この項目で述べる取り外されたパーツが、適切に取り付けられていないと、走行中に脱落し、モーターサイクルのコントロールを失わせる危険があります。



重要

車体の塗装部分、及びスクリーンに傷を付けないために、取り付けスクリュー再装着の再には常に専用ナイロンワッシャをお使い下さい。何本かのスクリューは、セルフタッピングタイプですので、スクリューを必要以上に締め過ぎると、取り付け面に損傷を与え、その後取り付けの事が出来なくなります。

サイドフェアリング (図 .25)

フレームからサイドフェアリングを外すには以下の手順で行います：

下部で両側のハーフフェアリングを接合させている3本のクイックファスナー (1)；ヘッドライトフェアリングに接合させている4本のクイックファスナー (2)；フレームに接合させている4本のクイックファスナー (3)を外してからサイドフェアリングを取り外します。

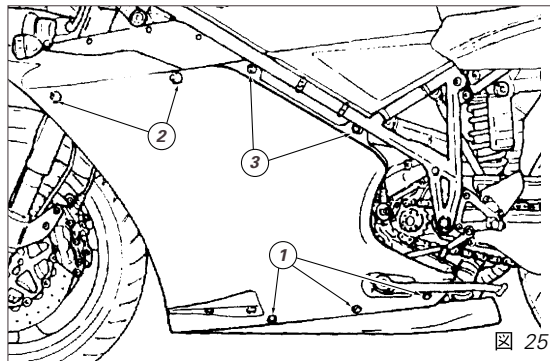


図 25

ヘッドライト・フェアリング (図 26.1)

バックミラー内側 2本のスクリュー (1, 図 26.1) を緩め、ヘッドライト・フェアリングからバックミラーを取り外します。

ヘッドライト・フェアリングの 2本のスクリュー (2) を外し、側面の 4本のクイックファスナー (3) も外します。

重要
組み付けの際にはスクリュー (1) に“専用クリーム”を塗布して下さい。

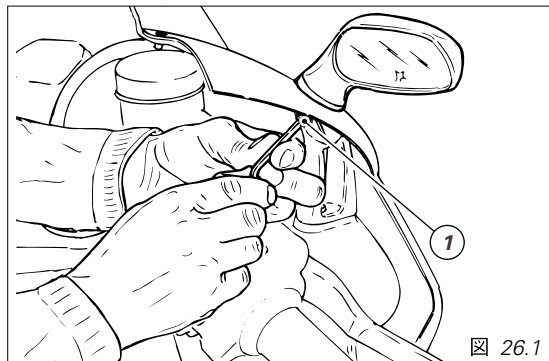


図 26.1

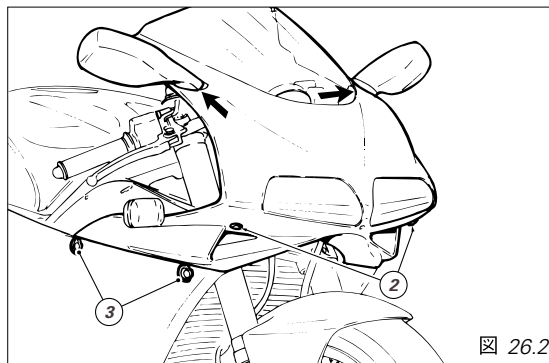


図 26.2

エアフィルターの清掃 / 交換 (図 .27.1)

エアフィルターは定期点検表 (保証書参照) に明記された一定期間毎に交換して下さい。エアボックスの作業は、ヘッドライト・フェアリングとサイドフェアリングを取り外した後にします (36 ページ参照)。

フィルターを取り外すには以下の手順で実施します。

エアボックスカバー (1, 図 .27.1) の 8 本のスクリューを外します。カバーを取り外し、ウインカーのコードは垂らしておきます。エレメント (4) は外さないで下さい。

フィルター・カートリッジ (2, 図 .27.2) をエアボックス本体 (3) から外し、圧縮空気で清掃するか新しいフィルターと交換します。

重要

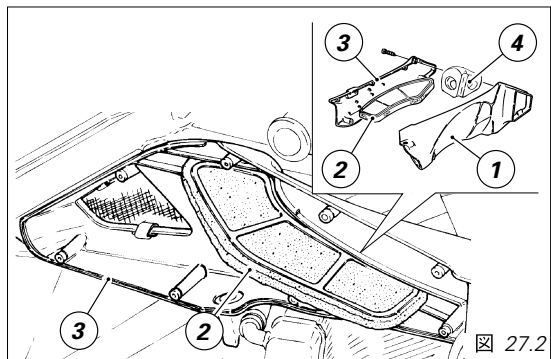
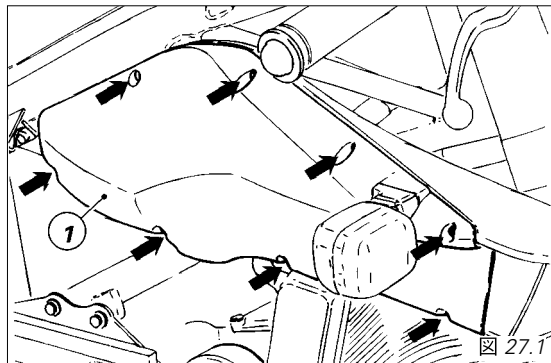
汚れたフィルターは吸気能力を減少させ、燃費を悪くし、エンジン出力の低下とスパークプラグの汚れを招きます。

また、異物を吸引するとエンジンに損傷を引き起こすので、モーターサイクルをエアフィルターの無い状態で使用しないで下さい。

フィルターを交換した後は (図 .27.2) で示されるように、エアボックスカバーその他の取り外したパーツを正しく元に取りつけて下さい。

重要

特に埃や湿気の多い環境では、点検表に指示された間隔よりも頻繁にフィルターを交換して下さい (保証書参照)。



冷却水量のチェック (図 28.1)

冷却水は、モーターサイクル右側にあるエキスパンション・タンクのレベルがタンクに記された **MAX** と **MIN** の間になければなりません。

もしも、液レベルが目盛り以下になった場合、指定冷却水を補充して下さい。

ハーフフェアリング左側を取り外し、シートカウルを持ち上げた後、燃料タンク後部固定スクリュー (2, 図 28.2) を外します。

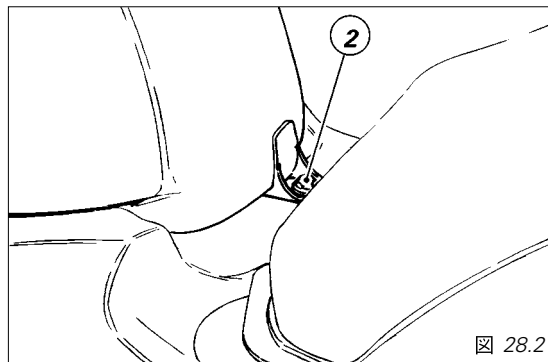
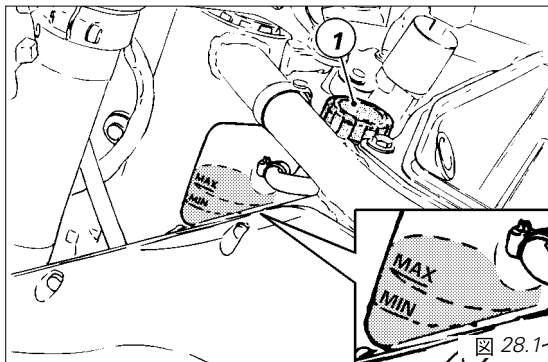
燃料タンクを後方に引きながら前方フックから外し、右側に移動させ、燃料供給パイプがつながったままフレームから外します。

冷却水ブリーザータンクの注入口キャップ (1, 図 28.1) を回して開け、水と冷却原液、*SHELL Advance Coolant* または *Glycoshell* (35 ~ 40%) の混合液を **MAX** のレベルになるまで補充します。

キャップ (1) をきちんと閉め、取り外したパーツを元通りに取り付けます。

上記に示された混合液を使用することで最良のコンディションを得ることが出来ます (- 20° C から凍結し始めます)。

冷却システム全体の容量は、3,5リットルです。



ブレーキ / クラッチ液量のチェック

ブレーキ、クラッチ液面のレベルは、絶対に各リザーバータンクの **MIN** 目盛り以下になってはいけません (図 .29)。液レベルが下がりすぎると、回路内にエアが混入し、正常なシステム作動に悪影響を及ぼします。

また、定期点検表 (保証書参照) に指示されたブレーキ / クラッチ液補充及び交換は、正規ディーラーの修理工場に依頼して下さい。

重要

全てのチューブは 4 年毎に交換しなければなりません。

クラッチシステム

クラッチレバーに過度の遊びがあり、ギアチェンジの際クラッチにスナッチやジャダーが出る場合は、システム内にエアが混入しています。システムを点検しエアを排出する必要があるため、*Ducati* 正規ディーラーにご連絡下さい。

警告

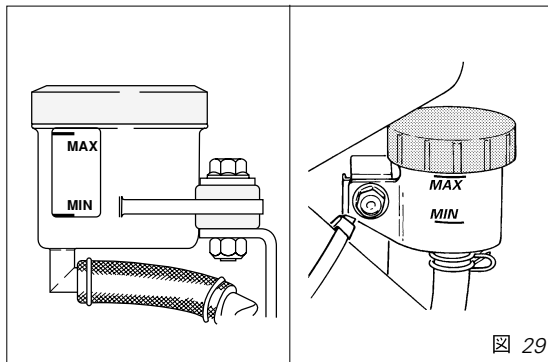
クラッチ液レベルはタンク内で、クラッチ・ディスクの磨耗にしたがって上昇しやすい性質を持っています：指示されたレベルを超えないで下さい (最小から 3 mm 上)。

ブレーキシステム

ブレーキパッドが減っていないのに、ブレーキレバー、ブレーキペダルへの過度の遊びに気付いた場合には、システムを点検しエアを排出する必要があるため、*Ducati* 正規ディーラーにご連絡下さい。

警告

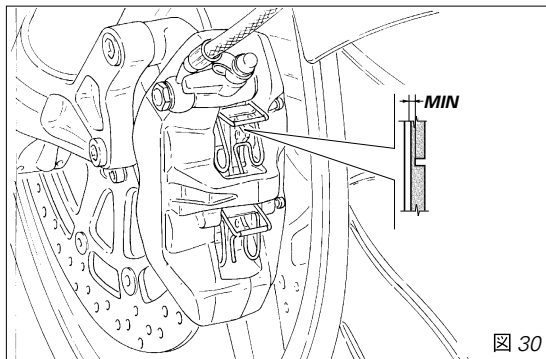
ブレーキ / クラッチ液はプラスチックの塗装部分に損傷を与えますので、こぼさないようにして下さい。ブレーキ / クラッチ液は炎症の原因となります。液を他のメーカーのものと混ぜないで下さい。ガスケットの状態をチェックして下さい。



ブレーキパッドの摩耗チェック (図 30)

ブレーキパッドには磨耗チェックマークがあり、キャリアパーからパッドを外すことなく、容易にチェックできます。磨耗材に刻まれた溝が見えているうちはパッドの通常使用範囲です。

重要
ブレーキパッドの交換は *Ducati* 正規ディーラーで実施して下さい。



J

ケーブル/ジョイント部への給油

スロットルおよびチョークワイヤーは定期的に被膜の状態をチェックしなければなりません。被膜に亀裂やツブレの形跡があってはなりません。操作類を動かして、被膜の中でワイヤーがスムーズに動くか確認して下さい。もしも何らかの抵抗や、動きにくい箇所がある場合には、Ducati 正規ディーラーでワイヤーケーブルを交換して下さい。

この様な不具合を避けるためには、ワイヤーの両端に、一定期間毎に指定 *SHELL Advance Grease* か *Retinax LX2* のグリースを塗布して下さい。

スロットルケーブルには、2本のネジ (1, 図 .31) を外してカバーを取り外し、ワイヤーの端とプーリーをグリースアップするのが最良の方法です。

警告
カバーを取り付ける時に、ワイヤーがガイドとプーリーの中を通っていることを確認して下さい。

2本のネジ (1) でカバーを固定します。

サイドスタンドのスムーズな作動を確保するために、汚れを取り除き、全ての可動部分に指定のグリース *SHELL Alvania R3* を塗布して下さい。

スロットルケーブルの調整

スロットルケーブルは、ハンドルバーのどの位置においても、スロットルグリップの遊びが $1,5 \sim 2 \text{ mm}$ なければなりません。もし調整が必要なら、スロットルグリップ基部に設けられたアジャスター (2, 図 31) で行って下さい。

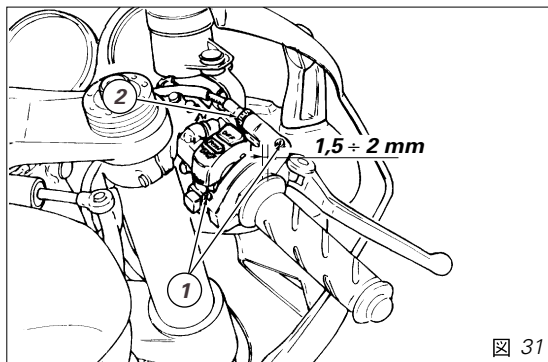


図 31

バッテリーの充電 (図 32)

バッテリーを充電する際には、電解液が飛散してフレームや他の部分を腐食させないように、バッテリーを取り外して実施して下さい。右側サイドフェアリング (36 ページ) を取り外します。上部ブラケット固定ボルト (3) を外し上部ブラケットを取り外します。ブリーザーパイプを外します (2)。常に黒のマイナス端子 (-) を最初に外し、続いて赤のプラス端子 (+) を外します。

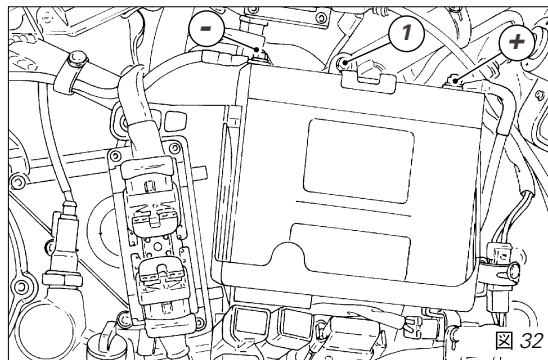
警告 バッテリーは可燃性のガスを発生させます。火気、熱源のそばに置かないで下さい。

充電は換気のよい場所で実施して下さい。
全てのセルからキャップを外し、チャージャーのジャックを電極に接続します (赤を +、黒を -)。

重要 ジャックを電極に接続する際に火花がスパークし、セル内の可燃性ガスに引火する危険があるので、電極への接続はチャージャーの電源を入れる前にしておいて下さい。
また、接続をする時は常に赤の + 極から行って下さい。

セルにキャップ (1) を取り付け、バッテリーケースにバッテリーを留め金 (3) で装着します。ブリーザーチューブ (2) を繋ぎます。導電性を向上させるために、締め付けネジに少量のグリスを塗布し、端子を電極に接続します。

警告 バッテリーは幼児の手の届かないところに置いて下さい。
バッテリーは 1 アンペアで 5-10 時間かけて充電して下さい。



キャスター角の変更 (図 33.1)

キャスター角の変更を行うには、まずフレーム右側の2本のボルト (1) を緩めます。

次にボルト (2) を完全に取り外し、専用レンチでステアリングヘッド (3) を 180° 回転させます。エキセントリックハブ上面についている矢印を基準に、エキセントリックハブの穴の位置がステアリングヘッドの通過穴と一列になっているかどうかを確かめて下さい。

ボルト (2) を止まるまで締め付け、ボルト (1) を *SHELL Retinax HDX2* でグリスアップし、 22Nm のトルクで締めます。



注意

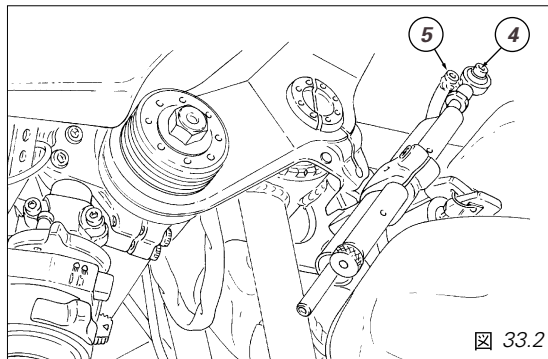
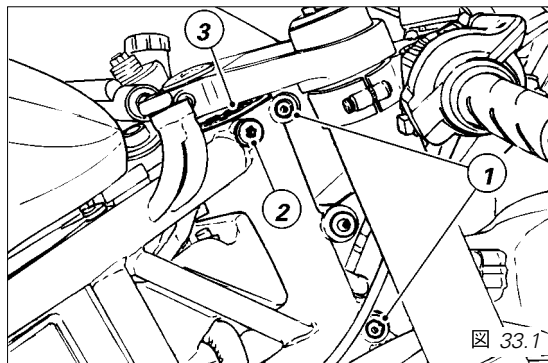
この作業中、ステアリングが一杯に切れ込まないように片方のハンドルバーで保持して下さい。

キャスター角の変更を行った場合は、ステアリング・ダンパーの取り付け位置も変更しなければなりません。取り付けスクリー (4, 図 33.2) を緩め、ダンパーロッドヘッドをフレームサポートの穴 (5) に合わせて移動させ、直前に外したスクリー (4) を締め付け、ミディアムのロックタイトで固定します。



重要

一般道路上を正規に走行するためのキャスター角は $24^\circ 30'$ で、その角度のみステアリング・ロックが使用可能です。



チェーン・テンションの点検 (図 .34)

リアホイールをゆっくり回しながら、チェーン・テンションが最大になる位置を探します。

モーターサイクルのサイドスタンドを立てた状態で、スイングアームの中央付近でドライブチェーンを指で上方に押しながら探してください。チェーン下部の遊びは25mmなければなりません。

そうでない場合には、Ducati正規ディーラーにチェーン・テンションの調整を依頼して下さい。

警告
エキセントリックハブの締め付けトルクが適正かどうかは、ライダーの安全に重大な影響を与えます。

重要
不適切なチェーンの張りは、トランスミッション・パーツの摩耗を促進させます。

チェーンの給油

このモーターサイクルには、可動部分にオイルが封入され、泥の侵入を防ぐ O - リングシールの付いたチェーンが装着されています。

チェーンを洗浄する場合には、O - リングシールの損傷を防止するため、専用の溶剤をご使用下さい。ウォッシャー等でスチームや圧力のかかった水で洗浄しないで下さい。取り返しのつかない損傷を受けます。

洗浄後は、エアでチェーンを乾かし、指定の SHELL Advance Chain もしくは Advance Teflon Chain を各リンクに塗布します。

重要
指定オイル以外を塗布した場合には、チェーン、フロント/リアスプロケットに深刻な損傷を与えます。

チェーンテンションの調整 (サイドスタンド上)

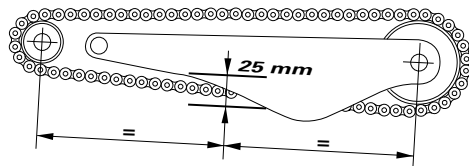


図 34

電球の交換

切れたバルブを交換する前に、新しいバルブが 63 ページの“電装表”の各仕様に適合しているか確認して下さい。新しいバルブが切れていないかを、常に取り外したソケットに取り付ける前に点検して下さい。

ヘッドライト

ヘッドライトのバルブは次の手順で行います。

バルブの取り外し：

ロービーム・バルブ右側 (図 35.1):

ヘッドライト・ボディのゴム・キャップ (1) を外し、バルブ端子 (2) をバルブから外し、下側のリリースボタンを押します。

ハイビーム・バルブ左側 (図 35.2):

バルブの白いリード線の端子 (3) を前側のコネクターから外します。ゴム・キャップ (1) をヘッドライト・ボディから外し、配線を引き抜きます。



注意

ヘッドライトのバルブは黒いアース線の端子を外すことなく取り外すことが出来ます。

バルブを固定しているクリップ (4) を解放しソケットから取り外します。(図 35.1 と 35.2) 同じ仕様のバルブと交換します。



注意

絶対にガラスの部分に指で触れないで下さい。バルブの光度が落ちる原因となります。

バルブの取り付け：

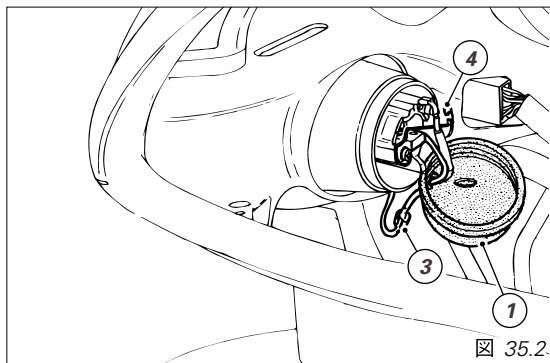
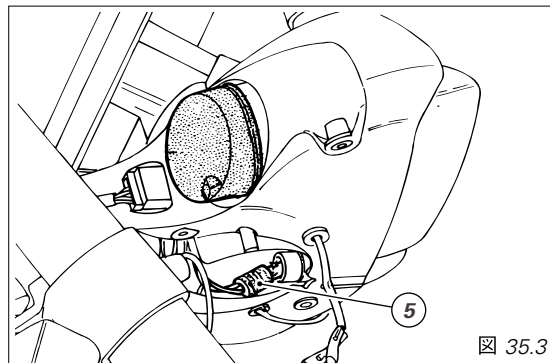
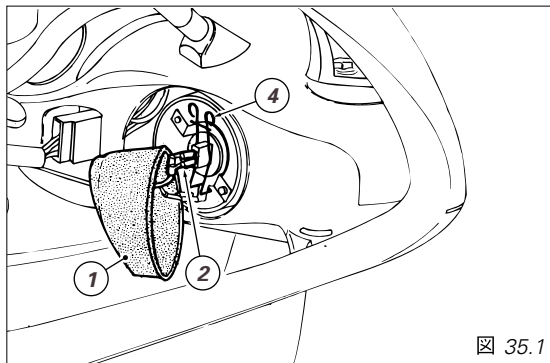
正しい照射方向を得られるよう、バルブベースのガイドピンをホルダーに差し込みます。

ヘッドライトのホルダーのクリップ (4, 図 .35.2) を掛けて留めます。

配線を接続し、ゴム・キャップ (1, 図 .35.2) を被せます。

パーキングライト・バルブを交換するには、まず 37 ページの説明にしたがってヘッドライト・フェアリングを外します。取り付けスクリューを緩めクラクション・ホーンを取り外し、バルブホルダー (5, 図 35.3) をサポートから引き抜きます。

バルブを外し新品と交換して下さい。

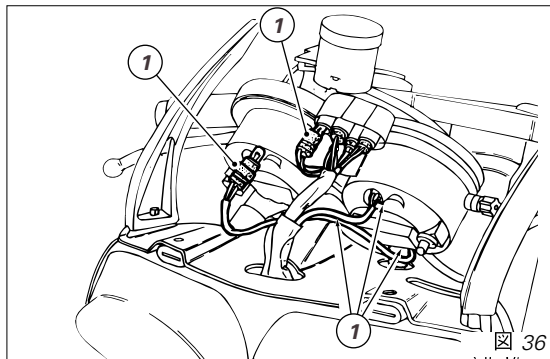


メーターパネル (図 36)

メーターパネルのインジケーター・ライトのバルブを交換するには、37 ページの説明に従ってヘッドライト・フェアリングを取り外す必要があります。

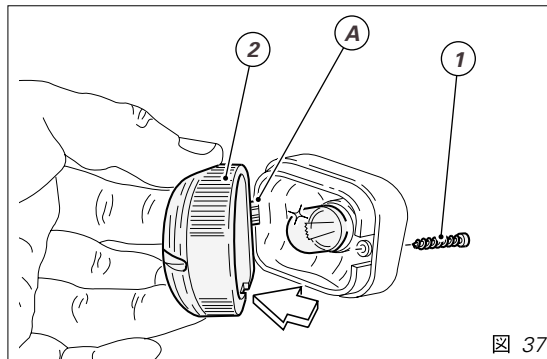
メーターパネルの二つのメーターには、バルブが 1、または 2 個ずつ配置されています。

交換はそれぞれのバルブホルダー (1) からバルブを引き抜いて、同じ仕様の新しいバルブと交換します。



ウインカー (図 37)

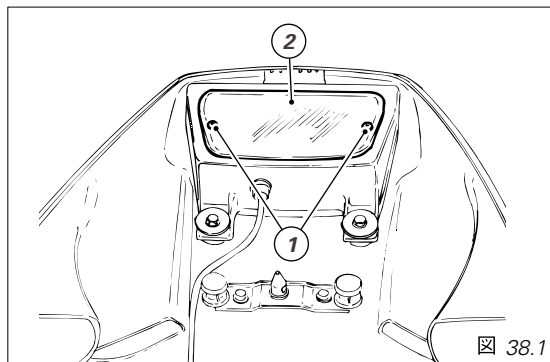
フロント／リアウインカーのバルブを交換するには、ネジ (1) を外してソケット (2) をウインカーから取り外して下さい。バルブはバヨネットベース・タイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。新しいバルブを押しながら時計回りに、カチッという音がするまで回した後、バルブホルダーを取り付けます。ソケットを付け直すには、本体のすき間にツメ (A) を差し込み、ネジ (1) で固定して下さい。



ナンバープレート・ライト/ストップライト (図 38.1)

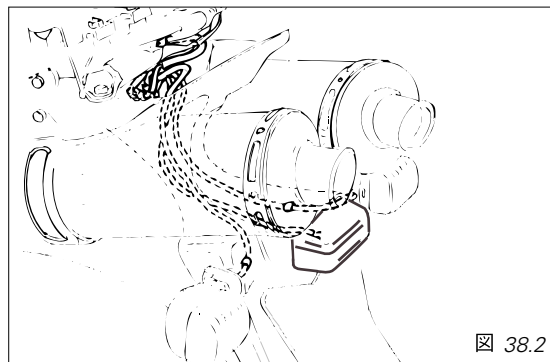
ナンバープレート・ライトのバルブを交換するには、ナンバープレートホルダーからバルブホルダーを引き抜いて、バルブを外して交換して下さい。

ストップライトとパーキングライトのバルブを交換するには、レンズ (2) を固定している 2 本のスクリュー (1) を外します。バルブはバヨネットベース・タイプなので、取り外すには押しながら反時計回りに回します。レンズを取り外し、新しいバルブを取り付けた後、スクリューを時計回りに閉めこみます。ネジでレンズ (2) を取り付けます。



ナンバープレート・ライト (図 38.2)

ナンバープレート・ライトのバルブを交換するには、ナンバープレートホルダーからバルブホルダーを引き抜いて、バルブを外して交換して下さい。



ヘッドライトの光軸調整 (図 39.1)

ヘッドライトの光軸をチェックするには、適正な空気圧のタイヤを付けたモーターサイクルにライダーが 1 名だけまたがり、車両を垂直にし、縦軸に対して正しい角度を保持します。モーターサイクルは壁またはスクリーンから 10 m の距離に置き、センター壁にヘッドライトの中心と同じ高さで水平に線を引き、また、車体の縦軸に呼応する垂直線も引きます。

この作業はできれば薄明時に実施して下さい。

ロービームを点灯し、光の照射範囲（照射された部分と闇の部分との境界の上側）の地上高が、ヘッドライトの実際の高さとの $\frac{9}{10}$ 以下でなければなりません。



注意

この方法は、“イタリアの基準”で制定された照射角度に準拠したものです。イタリア以外の各国のオーナーは、それぞれの国で有効な方法で実施して下さい。

ヘッドライト光軸の高低は、ヘッドライト左側のサポートに付いている調整スクリュー (1, 図 39.2) で行います。プロテクションキャップを外してからスクリューを反時計回りに回して光軸を上げるか、反対に回して下げます。

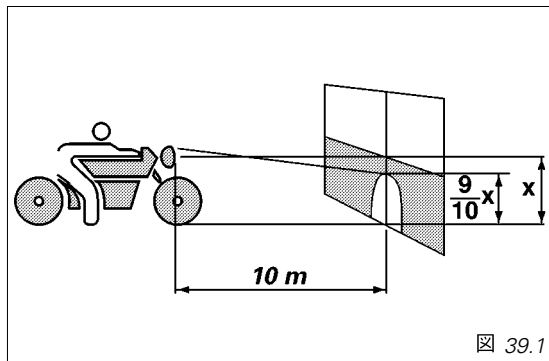


図 39.1

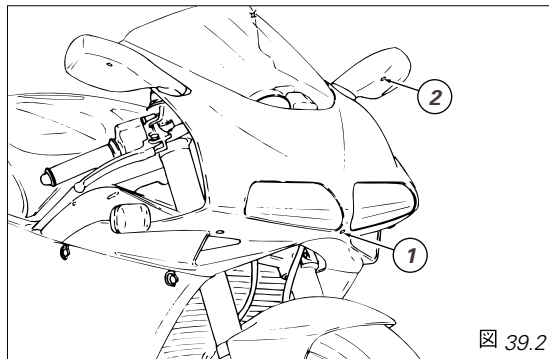


図 39.2

バックミラーの調整

プラスドライバーでスクリュー (2, 図 39.2) を緩めて、手でミラーを調整し、スクリューを締め付けます。

チューブレス・タイヤ

フロント空気圧 :

2,2 bar - 2,24 kg/cm²

リア空気圧 :

2,4 bar - 2,44 kg/cm²

タイヤの空気圧は気温と高度の変化によって影響を受けます。したがって、走行する場所の気温と高度の条件に合わせてチェックし調整することをお勧めします。

重要

タイヤの空気圧は“タイヤ冷間時”に測定しなければなりません。

フロントホイール・リムがダメージを受けないように、悪路を走行する時はタイヤの空気圧を 0,2 ~ 0,3 bar 上げて下さい。

J

タイヤの修理 / 交換 (チューブレス)

タイヤに小さな穴が開いた場合でも、チューブレスタイヤであれば、エアの減り方が遅いため、気付くまでに時間がかかります。もしも、タイヤの空気圧が下がってきた場合には、パンクの可能性をチェックして下さい。

⚠ 警告

タイヤがパンクした場合はタイヤを交換して下さい。パンクしたタイヤを交換する際は、必ず指定標準タイヤを御指定下さい。

また、タイヤのバルブキャップが確実に閉めてあることを確認して下さい。チューブタイプのタイヤは絶対に使用しないで下さい。この注意を守らなければ、突然にタイヤがバーストし、ライダーを重大な事故に巻き込む危険性があります。

タイヤ交換の後には、必ずバランスチェックを受けて下さい。

● 重要

ホイールのバランスウェイトを外したり、移動させたりしないで下さい。

👁 注意

タイヤの交換が必要な場合は、ホイールが正しく脱着されるように、Ducati 正規ディーラーの修理工場にお任せ下さい。

タイヤ摩耗限界

タイヤのトレッド面が一番摩耗している所 (S 図 40) で、溝の深さを測定して下さい：

溝の深さは 2 mm 以下、または道交法の基準値以下であってはなりません。

● 重要

タイヤに傷やヒビがないか、特に側面を注意深く目視点検し、ひどい損傷がある場合には交換して下さい。出っ張りや他と大きく異なる箇所は内部の損傷を表わしているので、タイヤを交換しなければなりません。

トレッドに入り込んだ石や異物は取り除いて下さい。

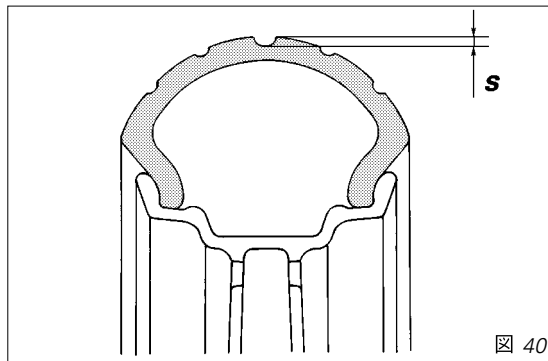


図 40

エンジンオイル量のチェック (図 .41)

エンジンオイル量は、クランクケース右側のオイル点検窓 (1) で確認できます。

オイル量のチェックは、冷間時に、車両を垂直に保って行って下さい。オイル量は、点検窓の横に指示された目盛の間になければなりません。

もしもオイル量が少ない場合には、補充する必要があります。注入キャップ (2) を開け、指定されたオイル *SHELL Advance Ultra 4* を正しいレベルまで補充します。注入キャップを閉じて下さい。

● 重要

定期点検表 (保証書参照) に指示されている、エンジンオイルとフィルターの交換は、正規ディーラーの修理工場に依頼して下さい。

粘度

SAE 10W-40

表に記載された上記粘度以外のものも、示された範囲内で、モーターサイクルの使用時の気温に合わせて使用が可能です。

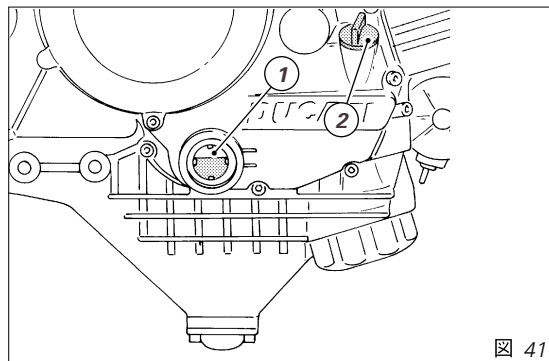
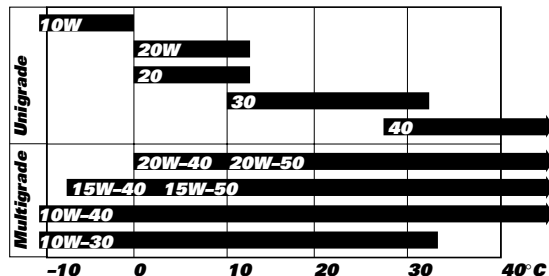


図 41

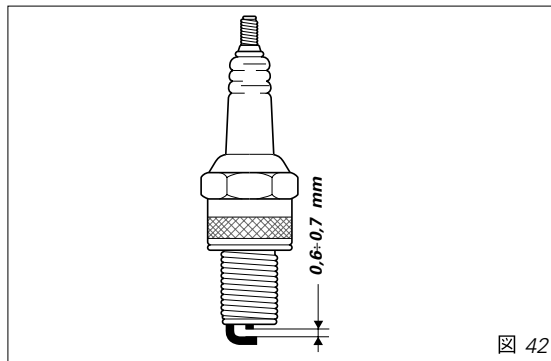


スパークプラグの清掃と交換 (図 42)

スパークプラグはスムーズなエンジンの作動に不可欠で、定期的な点検が必要です。
この作業は簡単に素早く行え、エンジン状態を良く知ることができます。

プラグキャップを外し、備品のスパークプラグ・レンチでシリンダーヘッドからプラグを外します。

中央電極のガイシの色をチェックします。明るい茶色であればエンジンの状態が良好なことを示しています。もしも変色していたり、カーボンが堆積している場合には、スパークプラグを交換し、購入先の正規ディーラーにご報告下さい。



また、電極の摩耗もチェックしますが、電極が減っていたりガラス状に溶けている場合には、スパークプラグを交換して下さい。

電極ギャップが $0,6\text{ mm} \sim 0,7\text{ mm}$ になっているかどうか確認して下さい。

重要

ギャップの調整が必要で電極を曲げる際は、慎重に実施して下さい。ギャップが広すぎたり、狭すぎたりするとエンジン性能に影響を及ぼし、また、始動困難やアイドリングの不安定を招きます。

金属ブラシを使って電極とガイシを清掃し、シールの状態をチェックします。

燃焼室に異物が混入しないように、シリンダーヘッドのプラグシートを注意して清掃します。

スパークプラグをシリンダーヘッドに取り付けるには、プラグをシリンダーヘッドの中しっかりと入るまで指で回して締め込みます。プラグは指定されたトルク 20 Nm で締め込みますトルクレンチをお持ちでない場合には、指で締めた後、備品のスパークプラグ・レンチで更に半回転締め込むことで、指定されたトルクと同じ効果が得られます。

重要

指定と異なる熱価や、ネジ長のスパークプラグは絶対に使用しないで下さい。

スパークプラグはしっかりと締め付けなければなりません。

モーターサイクルの手入れ

塗装部分と金属部分の艶を保つため、走行する道路のコンディションに合わせて、モーターサイクルを定期的に清掃、洗車しなければなりません。

モーターサイクルに損傷を与えないように、専用の洗剤と水を使って洗車して下さい。

重要

走行後のボディがまだ暖かい間は、水染み等を防ぐため、すぐには洗車をしないで下さい。

ウォッシャー等の圧力のかかった温水で洗浄しないで下さい。

機能不全や安全性の低下を招く恐れがあるので、サスペンションやホイールベアリング、電装部分、エア吸入口、マフラーの外側には流水を直接かけないで下さい。

もしもひどく汚れた部分や油脂汚れなどがある時は、油取り用洗剤を使って、トランスミッション系統(チェーン、ギア、リム等)に洗剤がかからない様に洗浄します。

水道水で良くすすぎ、モーターサイクル全ての表面部分をセーム革で拭きます。

警告

モーターサイクルを洗車した後は、ブレーキ能力が落ちることがあります。

ブレーキディスクには絶対に、グリースやその他のいかなるオイルも付けしないで下さい。

ブレーキ能力が失われ、事故を招く危険があります。ディスクは非油性の溶剤で清掃して下さい。

長期間の保管

モーターサイクルを長期間使用しない場合には、保管する前に以下の作業を実施するようお勧めします。:

モーターサイクルを清掃します;

燃料タンクをリフトし、ドレンプラグをシールと共に外すことで燃料を空にします;

スパークプラグの穴からシリンダーの中に数滴のエンジンオイルを注入し、エンジンを手で数回転させてシリンダー内壁に保護膜を形成させます;

スタンドを立てて両輪を浮かし、タイヤのエアを抜きます;

バッテリーを外し、十分に充電しておいて下さい。1ヶ月以上モーターサイクルを使用しなかった場合には、バッテリーの点検と充電を行う必要があります。

結露を防止し塗装を保護するため、モーターサイクルは *Ducati* 社スเปアパーツ部で取り扱っている純正カバーで覆って下さい。

J

いくつかの国のオーナーにとって重要な事項

いくつかの国では (フランス、ドイツ、イギリス、スイス、等)、一定期間毎の義務点検以外に、それぞれの国の基準としての排気ガス、騒音の規制を守らなければなりません。

このため、モーターサイクルのオーナーとして、これらの国々の規制に適合する *Ducati* の特別純正部品をご使用下さい。

J

テクニカルデータ

重量

装備重量 (燃料なし) :

190 kg。

最大積載重量 :

310 Kg。

全体寸法 (mm) (図 43)



警告

重量制限を遵守しなければ、操縦性と性能の低下を招き、車両のコントロールを失う原因となります。

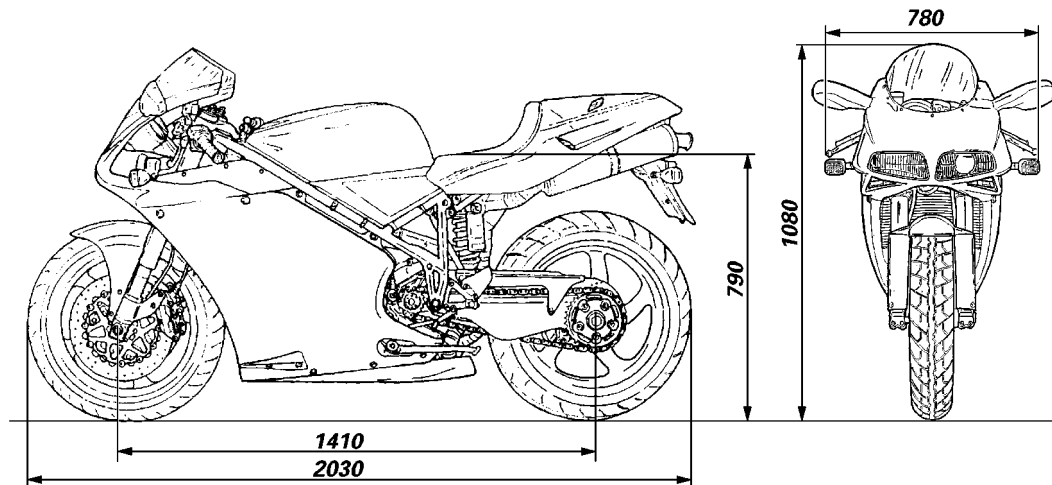


図 43



指定油脂類	タイプ	dm ³ (l)
燃料タンク、リザーブ 4l 含む	無鉛ガソリン 95-98 RON	17
クランクケース・オイルフィルター (エンジン)	SHELL - Advance Ultra 4	3,8
フロント / リアブレーキ、クラッチ	ブレーキ液、SHELL - Advance Brake DOT 4	—
チェーン	O - リング付き、グリース SHELL - Advance Chain または Advance Teflon Chain	—
タコメーター・ケーブル	グリース SHELL - Alvania R3 または Retinax LX2	—
ステアリング・ベアリング	グリース SHELL - Alvania R3 または Retinax LX2	—
電極接点保護	電極保護スプレー SHELL - Advance Contact Cleaner	—
フロントフォーク	SHELL Advance Fork 7.5 または Donax TA	0,480 (各側)
冷却システム	不凍液 SHELL - Advance Coolant または Glycoshell 35 ÷ 40% + 水の混合液	3,5



重要

燃料、オイル等には絶対に添加剤を加えないで下さい。

エンジン

縦 90° L 型・4 サイクル 2 気筒

ボア：

100mm

ストローク：

63.5mm

総排気量：

998cc

圧縮比：

1:11,4 ± 0,5

最大出力、クランクシャフト (95/1/CE)：

100kw/136PS, 10.200rpm

最大トルク、クランクシャフト (95/1/CE)：

10,3kgm, 8000rpm

許容最高回転数：

10.500rpm

● 重要

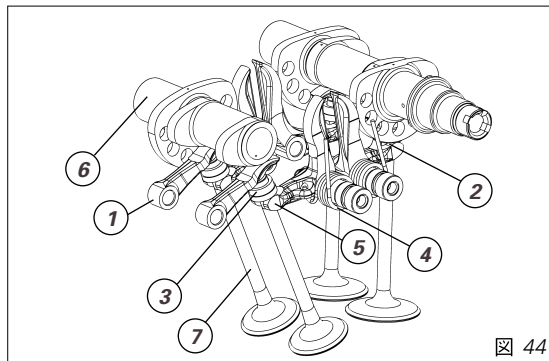
いかなることがあっても許容最高回転数を越えてエンジンを作動させてはなりません。

タイミング・システム

デスモドロミック・システム。各気筒 4 本のバルブが、クランクシャフトよりスパーギアとベルトローラー/コグドベルトで駆動されるカムシャフト・8本のロッカーアーム (4 オープニング・ロッカーアーム、4 クロージング・ロッカーアーム) によって制御される。

デスモドロミック・タイミングシステム (図 44)

- 1) オープニング (もしくは上側)・ロッカーアーム；
- 2) オープニング・ロッカー・シム；
- 3) クロージング (もしくは下側)・ロッカー・シム；
- 4) ロッカーアーム・リターン・スプリング；
- 5) クロージング (下側)・ロッカーアーム；
- 6) カムシャフト；
- 7) バルブ。



スパークプラグ

メーカー：
CHAMPION
タイプ：
RG4HC

性能データ

各ギアの最高速に到達するには、保証書に記載された点検・整備を欠かさず受けた上で、正しい慣らし運転の期間を終える必要があります。

最高速度：
270km/h 以上

ブレーキ

フロントブレーキ

孔開きセミフローティング・ダブルディスク
タイプ：
スチール
ディスク径：
320mm
ハンドルバー右側レバーによる油圧作動。
有効面積：
79cm²
ダブルピストン・ブレーキキャリパー
メーカー：
BREMBO

型式：
4ピストン・34
ブレーキパッド材質：
TOSHIBA TT 2172
マスターシリンダー形式：
PSC15

リアブレーキ

孔開き固定式スチール・シングルディスク
ディスク径：
220mm
車体右側ペダルによる油圧作動
有効面積：
25cm²
メーカー：
BREMBO
型式：
2ピストン・32
ブレーキパッド材質：
FERIT I/D 450 FF
マスターシリンダー形式：
PS11



警告

ブレーキ液は塗装部分を溶かすだけでなく、誤って目や皮膚に飛沫が付くと、ひどい炎症の原因となります。液が付着した部分は大量の水道水で洗浄して下さい。

トランスミッション

乾式クラッチ / ハンドルバー左側レバーによる操作。
エンジンとギアボックス・メインシャフト間の駆動伝達
はストレートカット・ギアによる。

減速比：

32/59

6速コンスタントメッシュギア / 車体左側ペダルによる操
作。

フロント / リア・スプロケット比：

15/36

総ギア比：

1速 15/37

2速 17/30

3速 20/28

4速 22/26

5速 23/24

6速 24/23

チェーンによるギアボックスとリアホイール間駆動伝達：

メーカー：

DID

形式：

525 HV

サイズ：

5/8"x5/16"

リンク数：

94



重要

上記のギアレシオは認可されたもので、いかなるこ
とがあっても変更してはいけません。

ただし、この車両を競技用に仕様変更する場合には、
Ducati モーター・ホールディング社から特別なギアレシ
オに関する情報を提供いたします。取り扱いと純正交換
部品に関しては、正規ディーラーにお問い合わせ下さい。



警告

リア・スプロケットの交換作業は、正規ディーラー
にお任せ下さい。この部分の誤った交換作業はライダー
の安全に深刻な危険をもたらす、車両に回復不能な損傷
を与える原因になります。

J

フレーム

ハイテンション・スチールパイプを用いたトレッスルフレーム。

ハンドル切れ角 (左右) :

27°

サーキット走行におけるハンドリング向上のため、キャスト角が変更できます (44 ページ参照)。

J

公道走行用・標準セッティング

キャスト角 :

24° 30'

トレール :

97 mm

サーキット走行用・セッティングは、下記のように特徴に合わせて変更可能です。

キャスト角 :

23° 30'

トレール :

91 mm



注意

キャスト角を 23° 30' に調整した場合、ステアリングロックは機能しません。

ホイール

5本スポーク軽合金製。

フロント

サイズ :

3.50x17"

リア

サイズ :

5.50x17"

フロントホイールのアクスルシャフトは取り外し可能です。リアホイール (片持ち) はリアスプロケットハブにナットとサークリップで固定されています。このシステムは素早い交換作業を可能とします。

タイヤ

フロント

チューブレス・ラジアルタイヤ。

サイズ :

120/70-ZR17

リア

チューブレス・ラジアルタイヤ。

サイズ :

190/50-ZR17

サスペンション

フロントサスペンション

プリロード (フォーク内部スプリング) 及びリバウンド/コンプレッション用外部アジャスター付きハイドロリック倒立フォーク。

フォーク径:

43 mm

作動長:

120 mm

リアサスペンション

ショックアブソーバー上部のピボット・ポイントとフレームの間に、ロッカーアームが配置されたプログレッシブ・タイプで、ショックアブソーバーはスプリング・プリロード及びリバウンド/コンプレッション・ダンピングの調整が可能です。

ショックアブソーバー下部のピボット・ポイントは、スイングアームに接続されています。スイングアームピボットシャフトはエンジンを貫通しています。

このシステムは、モーターサイクルに高い安定性をもたらします。

作動長:

71 mm

ホイール・トラベル:

130 mm

電装

主要構成パーツは以下の通りです:

ヘッドライト:

12V-55W キャパシター付きプロジェクター・ロービーム;

12V-55W ハイビーム;

12V-5W パーキングライト、二つロービームは、ハイビームを点灯した時も点灯したままとなっています。したがって照度は二つのビームを合計したものとなります。

メーターパネル:

12V-3W、インジケーターライト用;

12V-2W と 3W、メーターパネル・ライト。

バンドルバー・スイッチ:

ウインカー・ランプ 12V-10W;

警告ホーン;

ストップ・ライト・スイッチ;

バッテリー: 12V-10Ah;

ジェネレーター: 12V-520W;

レギュレーター: 40A 保護ヒューズ付き;

セルモーター: 12V-0,7kW;

テールライト: 12V-5 / 21W、ストップ・ライト、テールライト用ダブルフィラメント **12V-5W**、ナンバープレート用。



注意

“バルブの交換” については、46 ページの関連説明を参照して下さい。

J

ヒューズ

メインヒューズ・ボックス(図 45.1)は、ヘッドライト後ろのフレーム右側に配置されています。

各ヒューズの配置と定格が表記されたプロテクション・カバーを外すことでヒューズの交換が可能です。

バッテリー横に配置されているヒューズ(図 45.2)は、レギュレーターを保護しています。

交換するには、キャップ(2)を交換して下さい。

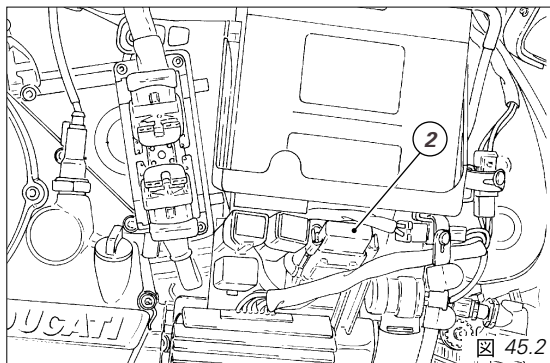
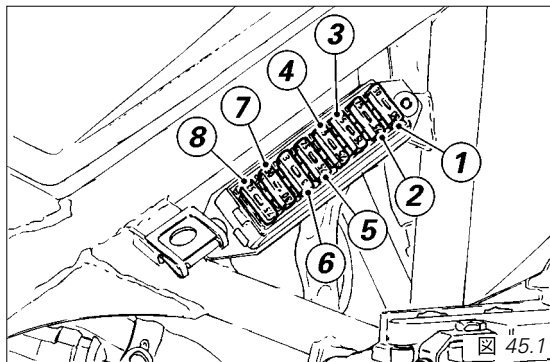
切れたヒューズは、インナー・フィラメントが断線していることで確認できます(3,図 45.3)。

重要

回路のショートを防止するために、ヒューズ交換の前には、イグニッション・キーを **OFF** にして下さい。

警告

表示されている値以外のヒューズは決して使用しないで下さい。このルールを守らない場合には、電気回路に損傷を招き、火災の原因となります。



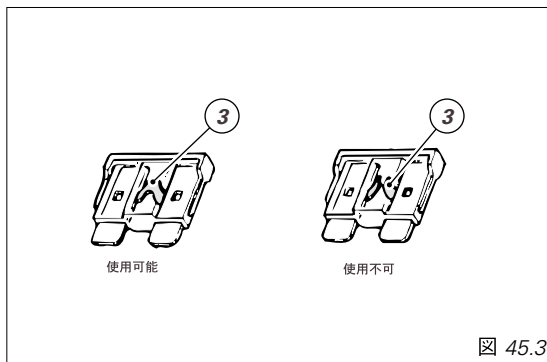


図 45.3

インジェクション / 電装図凡例

- 1) 右側ハンドルスイッチ
- 2) イグニッションスイッチ
- 3) イグニッションリレー
- 4) ヒューズボックス
- 5) ウィンカーリレー
- 6) 水温センサー
- 7) 電動ファンリレー
- 8) セルモーター
- 9) スターターソレノイド
- 10) バッテリー
- 11) レギュレーター・ヒューズ
- 12) レギュレーター
- 13) ジェネレーター

- 14) リアウインカー・右側
- 15) テールライト
- 16) ナンバープレート・ライト
- 17) リアウインカー・左側
- 18) 燃料タンク
- 19) 診断装置用ソケット
- 20) インジェクション・リレー
- 21) コイル (水平シリンダー)
- 22) コイル (縦シリンダー)
- 23) スパークプラグ (水平シリンダー)
- 24) スパークプラグ (縦シリンダー)
- 25) インジェクター (水平シリンダー)
- 26) インジェクター (縦シリンダー)
- 27) スロットルポジション・センサー
- 28) タイミング/エンジン回転センサー
- 29) 水温センサー
- 30) サイドスタンド・スイッチ
- 31) イグニッション/インジェクション・ユニット
- 32) 左電動ファン
- 33) ニュートラルインジケーター・スイッチ
- 34) オイルプレッシャー・スイッチ
- 35) リアブレーキ STOP ライトスイッチ
- 36) フロントブレーキ STOP ライトスイッチ
- 37) ハンドルスイッチ・左側
- 38) 気圧/気温センサー
- 39) メーターパネル
- 40) フロントウインカー・左側
- 41) 警告ホーン
- 42) ハイビーム・リレー
- 43) ヘッドライト
- 44) フロントウインカー・右側

配線カラー表

W-Y 白 - 黄

P ピンク

Y-G 黄 - 緑

G 緑

R-G 赤 - 緑

W-R 白 - 赤

W 白

V-Bk 紫 - 黒

Y 黄

W-G 白 - 緑

Bn 茶

G-W 緑 - 白

W-Bk 白 - 黒

R-Bk 赤 - 黒

R-B 赤 - 青

Gr-R グレー - 赤

R 赤

W-Bn 白 - 茶

O オレンジ

Bn-W 茶 - 白

Y-Bk 黄 - 黒

Gr グレー

B-Bk 青 - 黒

Lb ライトブルー

Bk 黒

V-W 紫 - 白

Y-B 黄 - 青

Bn-G 茶 - 緑

G-Gr 緑 - グレー

O-G オレンジ - 緑

Gr-Y グレー - 黄

Gr-B グレー - 青

O-B オレンジ - 青

ヒューズボックス凡例 (4)

配置	内容	A値
1-9	メインスイッチ	30A
2-10	燃料ポンプ、インジェクター、コイル	20A
3-11	キーセンサー	7.5A
4-12	コンピュータ電源	3A
5-13	ハイビーム／ロービーム	15A
6-14	ウインカー、パイロットライト、テールライト、パネルライト	10A
7-15	ストップライト、警告ホーン	7.5A
8-16	電動ファン	7.5A



注意

電装図は、このマニュアルの最後にあります。

定期点検メモ

Km	名前 Ducati ドゥカティ・サービス	走行距離	日付
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			



DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.

Via Cavalieri Ducati, 3

40132 Bologna, Italy

Tel 39.051.6413111

Fax 39.051.406580

www.ducati.com

913.7.072.1E

Stampato 02/2001

