

Manuel d'utilisation et entretien

MONSTER

M1100^{EVO}
20th ANNIVERSARY



MONSTER

M1100^{EVO}
20TH ANNIVERSARY

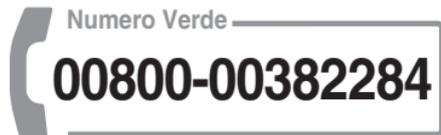
Ce manuel est partie intégrante du motorcycle et devra accompagner le motorcycle pendant toute sa vie. En cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur. Le manuel doit être conservé avec soin : en cas de détérioration ou de perte, demander immédiatement une autre copie à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati. Les standards de qualité et la sécurité des motorcycles Ducati sont constamment mis à jour avec le développement consécutif de nouvelles solutions de design, d'équipements et d'accessoires. Bien que le manuel contienne des informations mises à jour au moment de l'impression, Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment, sans préavis et sans aucune obligation. C'est pourquoi, il se peut que vous notiez des différences en comparant certaines illustrations avec votre actuel motorcycle. Toute reproduction ou divulgation, même partielle, des sujets traités dans le présent manuel, est absolument interdite. Tout droit est réservé à Ducati Motor Holding S.p.A., à laquelle il faudra demander l'autorisation (par écrit) en spécifiant la raison. Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés. De plus, notre service d'informations est à la disposition des « Ducatistes » et de tous les passionnés de moto, pour tout conseil et toute suggestion utiles.



Remarque

Le service n'est pas accessible pour les appels provenant des opérateurs de téléphonie mobile et fixe Tele Tu et Opérateur 3.

LIGNE DIRECTE DUCATI



Amusez-vous bien !

Sommaire

Introduction 7

Lignes directrices pour la sécurité	7
Symboles d'avertissement employés dans le manuel	8
Emploi autorisé	9
Obligations du conducteur	10
Formation du conducteur	12
Habillement	12
« Best Practices » pour la sécurité	13
Ravitaillement en carburant	15
Conduite à pleine charge	16
Produits dangereux - avertissements	17
Numéro d'identification du véhicule	19
Numéro d'identification du moteur	20

Tableau de bord (Dashboard) 21

Tableau de bord	21
LCD - Fonctions principales	25
LCD - Réglage / affichage des paramètres	27
Indicateur de distance totale parcourue « Compteur kilométrique »	31
Indicateur de « Vitesse »	32
Indicateur de distance journalière parcourue « TRIP »	33
Indicateur de distance parcourue sur la réserve « TRIP FUEL »	34
Indicateur d'affichage de l'horloge	35
Indicateur de température huile moteur	36
Indicateur d'interventions d'entretien	39
Indicateur de la tension de batterie (BATT)	40
Réglage du régime de ralenti (TRS/MN)	42
Réglage de l'éclairage de fond	43
Afficheur du temps sur le tour (LAP)	45
Afficheur des données mémorisées (LAP Memory)	47
Système d'acquisition DDA	49
Erase (effacer) DDA	50
Fonction désactivation ABS	52
Fonction activation / désactivation du système Ducati Traction Control	53
Objectif du système	53
Activation du système	54

Les fonctions du système	55	Commutateur gauche	83
Entretien périodique	55	Levier de commande embrayage	84
Fonction Configuration DTC (Ducati Traction Control)	56	Commutateur droit	85
Indications pour le choix du niveau	59	Poignée des gaz	86
Conseils pour l'utilisation sur piste	61	Levier de commande frein avant	87
Conseils pour l'utilisation sur route	62	Pédale de commande frein arrière	88
Fonction réglage de l'horloge	62	Sélecteur de vitesse	89
Diagnostic du tableau de bord	65	Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière	90
Fonction extinction « intelligente » du phare	70		
Fonction allumage « intelligent » du phare	70	Éléments et dispositifs principaux	92
Le système antidémarrage électronique (immobilizer)	71	Position sur le motorcycle	92
Clés	72	Bouchon du réservoir de carburant	93
Code card	73	Serrure de selle	94
Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique	74	Câble d'ancrage du casque	95
Fonctionnement	77	Béquille latérale	96
Double des clés	78	Éléments de réglage de la fourche avant	98
		Éléments de réglage de l'amortisseur arrière	100
Commandes pour la conduite	81		
Position des commandes pour la conduite du motorcycle	81	Mode d'emploi	102
Commutateur d'allumage et antivol de direction	82	Précautions pendant la période de rodage de la moto	102
		Contrôles avant la mise en route	104
		Démarrage du moteur	106

Démarrage et mise en route du motorcycle	108
Freinage	109
Arrêt de la moto	111
Ravitaillement en carburant	112
Stationnement	113
Accessoires standard	114

Principales opérations d'utilisation et entretien 115

Remplacement du filtre à air	115
Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de freins	115
Vérification de l'usure des plaquettes de frein	117
Lubrification des articulations	118
Réglage du câble des gaz	119
Charge et tamponnement hivernal de la batterie	120
Dépose de la batterie	122
Repose de la batterie	129
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission	140
Graissage de la chaîne de transmission	142
Remplacement des ampoules de feux	143
Orientation du phare	144
Pneus	146

Contrôle du niveau d'huile moteur	149
Nettoyage et remplacement des bougies	151
Nettoyage général	152
Inactivité prolongée	154
Instructions importantes	154

Entretien 155

Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire	155
Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client	158

Caractéristiques techniques 159

Poids	159
Encombrements (mm)	160
Moteur	162
Distribution	162
Performances	163
Bougies d'allumage	163
Alimentation	163
Freins	164
Transmission	165
Cadre	166
Roues	166

Pneus 166
Suspensions 166
Système d'échappement 166
Coloris disponibles 166
Circuit électrique 167

Aide-mémoire pour l'entretien
périodique 172
Aide-mémoire pour l'entretien périodique 172

Introduction

Lignes directrices pour la sécurité

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

Votre motorcycle est le fruit d'un travail constant dans la recherche et le développement de Ducati Motor Holding S.p.A. : il est important que le standard de qualité soit maintenu en respectant scrupuleusement le programme d'entretien et en utilisant des pièces détachées d'origine. Le manuel contient des instructions pour l'exécution de petites opérations d'entretien. Les opérations d'entretien les plus importantes sont indiquées dans le manuel d'atelier qui est à la disposition des ateliers agréés Ducati Motor Holding S.p.A.

Dans votre intérêt, pour votre sécurité et pour garantir un produit fiable, nous vous conseillons vivement de vous adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé pour toutes opérations prévues par le plan d'entretien programmé, voir page 155.

Notre personnel, hautement qualifié, dispose des instruments spéciaux et de l'outillage nécessaire pour effectuer toute opération dans les règles de l'art, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati qui garantissent une parfaite interchangeabilité, un bon fonctionnement et une longue durée de vie.

Tous les motorcycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie.

La garantie ne sera pas reconnue en cas d'utilisation du motorcycle dans des compétitions sportives. L'altération ou la modification, même partielle, de composants comporte la déchéance du droit de garantie. Des opérations d'entretien erronées ou insuffisantes et l'utilisation de pièces détachées non d'origine ou pas explicitement approuvées par Ducati peuvent comporter l'annulation de la garantie, outre les éventuels dommages ou la perte des performances attendues.

Votre sécurité et la sécurité des autres sont extrêmement importantes, c'est pourquoi Ducati Motor Holding S.p.A. vous recommande de conduire votre motocycle de façon responsable.

Avant de monter en selle de votre motocycle et de vous mettre en route pour la première fois, lisez attentivement ce manuel du début à la fin et suivez fidèlement les lignes directrices ; cela vous permettra d'avoir toutes les informations relatives au bon emploi et à l'entretien correct. En cas de doute, adressez-vous à un concessionnaire ou à un atelier agréé.

Symboles d'avertissement employés dans le manuel

Par rapport aux dangers potentiels auxquels vous-même ou d'autres personnes pourraient s'exposer, on a utilisé différentes formes d'information, à savoir :

- Étiquettes de sécurité appliquées sur le motocycle ;
- Messages de sécurité précédés d'un symbole d'avertissement et de l'un des deux termes ATTENTION ou IMPORTANT.



Attention

L'inobservation des instructions peut déterminer une situation de danger et causer de graves lésions personnelles au pilote ou à d'autres personnes, voire même la mort.



Important

Risque de dommages au motocycle et/ou à ses composants.



Remarque

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications à DROITE ou à GAUCHE se rapportent au sens de marche du motocycle.

Emploi autorisé

Ce motorcycle doit être utilisé exclusivement sur des routes asphaltées ou sur des chaussées planes et régulières.

Ce motorcycle ne peut pas être utilisé sur des chemins de terre battue ou sur des parcours accidentés.



Attention

L'utilisation tout-terrain peut compromettre la stabilité du motorcycle en causant la perte de contrôle : d'où le risque d'endommager le motorcycle ou le risque de lésions, voire même la mort.



Attention

Ce motorcycle ne doit pas être utilisé pour tracter une remorque ou ajouter un side-car parce que cela pourrait causer la perte de contrôle et donc un accident.

Cette moto est uniquement conçue pour le transport du pilote et éventuellement d'un passager.



Attention

La masse totale du motorcycle en ordre de marche avec conducteur, passager, bagages et accessoires additionnels ne doit pas dépasser 390 kg / 859 lb.

Obligations du conducteur

Tous les conducteurs doivent être en possession du permis de conduire.

Attention

Conduire sans permis est illégal et puni par la loi. S'assurer d'avoir toujours avec soi le document lorsqu'on s'apprête à utiliser le motorcycle. Ne jamais prêter le motorcycle à des pilotes inexpérimentés ou dépourvus d'un permis de conduire.

Ne jamais se mettre en route sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues.

Attention

Conduire sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues est illégal et puni par la loi.

Éviter de prendre des médicaments avant de se mettre en route sans s'être préalablement informé auprès de son propre médecin traitant des effets secondaires.

Attention

Certains médicaments peuvent amener un état de somnolence ou causer d'autres effets qui réduisent les réflexes et la capacité du pilote de contrôler le motorcycle avec le risque de provoquer un accident.

Certains pays requièrent une couverture d'assurance obligatoire.

Attention

Vérifier les lois de son propre pays. Souscrire une police d'assurance et conserver avec soin le document avec les autres documents du motorcycle.

Pour la sauvegarde de la sécurité du conducteur et/ou d'un éventuel passager certains pays ont imposé par la loi l'utilisation d'un casque homologué.

Attention

Vérifier les lois de son propre pays ; conduire le motorcycle sans casque peut être sanctionné.



Attention

Le fait de ne pas porter le casque, en cas d'accident, augmente le risque de graves lésions physiques, voire même la mort.



Attention

Vérifier que le casque est conforme aux spécifications de sécurité : il doit donner une bonne visibilité, être de taille appropriée à la tête, porter l'étiquette de certification spécifique du pays d'origine. Les lois qui régissent la circulation routière varient selon le pays. Vérifier les lois en vigueur dans son propre pays avant de se mettre en route avec le motorcycle et toujours s'y conformer.

Formation du conducteur

Beaucoup d'accidents sont dus au manque d'expérience du conducteur du motorcycle. La conduite, les manœuvres et les freinages doivent être effectués différemment des autres véhicules.



Attention

L'impréparation du pilote ou l'usage impropre du motorcycle peut causer la perte de contrôle, la mort ou de graves dommages.

Habillement

L'habillement de moto revête une importance considérable au point de vue de la sécurité ; le motorcycle ne donne pas la possibilité de protéger la personne des chocs aussi bien qu'une automobile.

L'habillement approprié consiste en : un casque, une protection pour les yeux, des gants, des bottes, une veste à manches longues et un pantalon long.

- Le casque doit avoir les caractéristiques indiquées à page 10 ; si le modèle du casque ne prévoit pas l'écran, mettre des lunettes adéquates ;

- Les gants doivent être à 5 doigts, en cuir ou en matériau résistant à l'abrasion ;
- Les bottes ou les chaussures de moto doivent avoir des semelles antidérapantes et une protection chevilles ;
- La veste et le pantalon, ou même la combinaison une pièce de protection, doivent être en cuir ou en matériau résistant à l'abrasion et de couleur avec inserts nettement visibles.



Important

En tout cas éviter d'utiliser des vêtements ou des accessoires flottants susceptibles de se prendre dans les organes de la moto.



Important

Pour la sécurité ce type de vêtement doit être utilisé en été et en hiver.



Important

Pour la sécurité du passager, faire en sorte qu'il utilise lui aussi un habillement adéquat.

« Best Practices » pour la sécurité

Avant, pendant et après l'utilisation, ne jamais oublier de suivre quelques simples indications qui sont extrêmement importantes pour la sécurité des personnes et pour garantir l'efficacité du motorcycle.

Important

Pendant la période de rodage observer rigoureusement les règles indiquées au chapitre « Mode d'emploi » dans ce carnet. L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité en cas de dommages au moteur ou de réduction de sa durée de vie.

Attention

Ne pas se mettre en route si l'on est peu familiarisé avec les commandes à utiliser durant la conduite.

Avant chaque démarrage, effectuer les contrôles prévus dans ce manuel (voir page 108).

Attention

L'inexécution des contrôles peut porter préjudice au motorcycle et être la cause de lésions graves au pilote et/ou passager.

Attention

Veiller à faire démarrer le moteur en plein air ou dans un lieu adéquatement aéré du moment qu'il ne faut jamais mettre le moteur en marche dans un lieu clos.

Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps. Pendant la marche prendre de bonnes positions et faire en sorte que le passager en fasse autant.

Important

Le pilote doit TOUJOURS tenir les mains sur le guidon.

Important

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



Important

Le passager doit toujours se tenir des deux mains aux poignées passager sous la selle.



Important

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



Important

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



Important

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



Important

Garer le motorcycle en le mettant sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs. Ne jamais la garer sur un sol accidenté ou instable, car elle pourrait tomber.



Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur ; les remplacer en cas de dommages graves. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.



Attention

Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux restent chauds longtemps, même après avoir arrêté le moteur : prendre garde qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et veiller à ne pas garer le motorcycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).



Attention

Lorsqu'on laisse le motorcycle sans surveillance, toujours retirer la clé de contact et la conserver dans un lieu inaccessible aux personnes inaptes à l'utilisation de la moto.

Ravitaillement en carburant

Effectuer les opérations de ravitaillement en plein air et le moteur à l'arrêt.

Ne jamais fumer ni utiliser des flammes libres pendant le ravitaillement.

Veiller à ne pas faire couler du carburant sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Pendant le ravitaillement ne pas remplir complètement le réservoir : le niveau de carburant doit rester au-dessous du trou de remplissage dans le puisard du bouchon.

Pendant le ravitaillement éviter au possible d'inhaler de vapeurs de carburant et que celui-ci entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements.

Attention

Le motorcycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10).

L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motorcycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

Attention

En cas de malaise causé par une inhalation prolongée de vapeurs de carburant, rester à l'air libre et consulter le médecin traitant. En cas de contact avec les yeux, les rincer abondamment à l'eau ; en cas de contact avec la peau, se laver immédiatement avec de l'eau et du savon.

Attention

Le carburant est hautement inflammable ; en cas de déversement accidentel sur les vêtements, se changer.

Conduite à pleine charge

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

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

Attention

Ne pas dépasser le poids total admis du motorcycle et faire attention aux informations sur la charge transportable qui suivent.

Renseignements sur la charge transportable

Important

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

Important

Ne pas fixer d'objets volumineux et lourds sur le té supérieur ou sur le garde-boue avant, car ils causeraient une instabilité dangereuse du motorcycle.

Important

Fixer solidement les bagages aux structures du motorcycle ; des bagages mal fixés risquent de compromettre la stabilité du motorcycle.

Important

Ne pas insérer des objets à transporter dans les interstices du cadre car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motorcycle.

Attention

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression correcte et en bon état.

Se référer au paragraphe « Pneus » à page 146.

Produits dangereux - avertissements

Huile moteur usée

Attention

L'huile moteur usée, si laissée plusieurs fois au contact de la peau pendant longtemps, peut être à l'origine de tumeur épithéliale. Si l'on manie l'huile moteur usée quotidiennement, il est conseillé de laver au plus tôt et soigneusement les mains avec de l'eau et du savon après l'avoir maniée. À tenir hors de portée des enfants.

Poussière des freins

Ne jamais utiliser des jets d'air comprimé ou des brosses sèches pour nettoyer l'ensemble freins.

Fluide pour freins

Attention

Le renversement du fluide sur les parties en plastique, en caoutchouc ou peintes du motorcycle peut causer des dommages aux parties en question. Avant de procéder à l'entretien du système, poser un chiffon d'atelier sur ces parties chaque fois que l'on procède à l'exécution des opérations de service. À tenir hors de portée des enfants.

Attention

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

Liquide de refroidissement

Dans certaines conditions, le glycol éthylénique présent dans le liquide de refroidissement du moteur est combustible et sa flamme n'est pas visible. Si le glycol éthylénique devait brûler, sa flamme n'est pas visible mais il peut causer de très graves brûlures.

Attention

Éviter de verser le liquide de refroidissement du moteur sur le système d'échappement ou sur les parties du moteur.

Tenir les mains et les vêtements à l'écart du ventilateur de refroidissement, car celui-ci démarre automatiquement.

Batterie



Attention

La batterie dégage des gaz explosifs ; tenir à l'écart d'étincelles, de flammes et de cigarettes. Durant la recharge de la batterie, vérifier que la ventilation de la zone est adéquate.

Numéro d'identification du véhicule

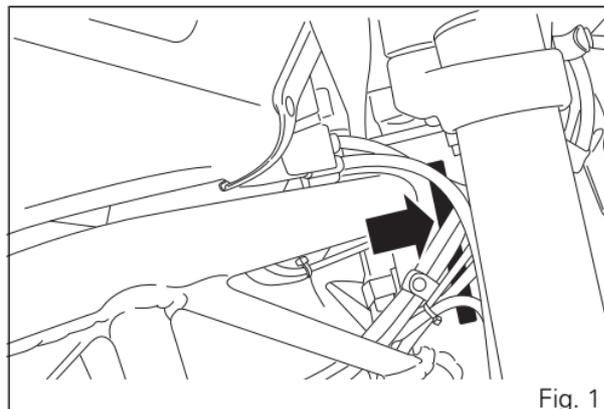


Remarque

Ces chiffres identifient le modèle du motorcycle et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

Il est conseillé de noter le numéro de cadre du motorcycle dans l'espace ci-dessous.

Cadre N°



Numéro d'identification du moteur



Remarque

Ces chiffres identifient le modèle du motorcycle et sont indispensables pour la commande de pièces détachées.

Il est conseillé de noter le numéro de moteur du motorcycle dans l'espace ci-dessous.

Cadre N°

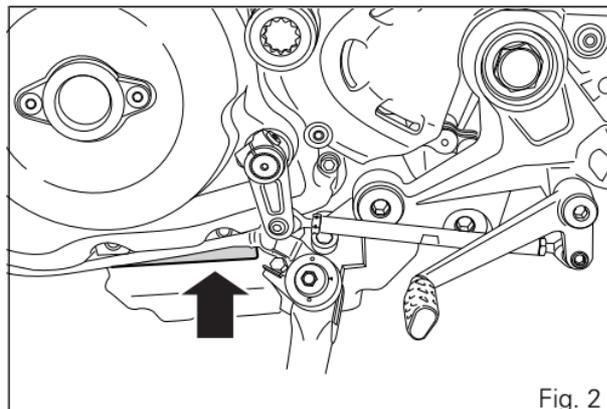


Fig. 2

Tableau de bord (Dashboard)

Tableau de bord

1) LCD.

2) COMPTE-TOURS (trs/mn).

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

3) TÉMOIN DE POINT MORT N (VERT).

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

4) TÉMOIN RÉSERVE DE CARBURANT  (JAUNE AMBRE).

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

5) TÉMOINS DES CLIGNOTANTS  (VERT).

Ils s'allument et clignotent lorsque le clignotant correspondant est activé.

Si un clignotant ne fonctionne pas (ex. ampoule grillée), le mauvais fonctionnement est signalé par le clignotement du témoin à fréquence doublée par rapport au fonctionnement normal.

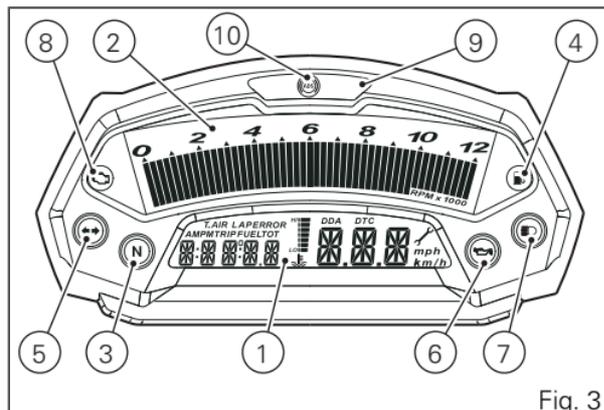


Fig. 3



Important

Ne pas utiliser la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

6) TÉMOIN DE PRESSION DE L'HUILE MOTEUR  (ROUGE).

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lorsqu'on positionne le commutateur d'allumage sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.

Ce témoin peut s'allumer brièvement si le moteur est très chaud, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

7) TÉMOIN DU FEU DE ROUTE  (BLEU) (Fig. 3).

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

8) TÉMOIN « DIAGNOSTIC VÉHICULE/MOTEUR - EOBD »  (JAUNE AMBRE) (Fig. 3).

Il s'allume suite à des erreurs « moteur » et/ou « véhicule » et, dans certains cas, pour signaler le blocage du moteur.

9) TÉMOIN LIMITEUR « OVER REV » / TÉMOIN DE CONTRÔLE DE TRACTION « DTC » (ROUGE) (Fig. 3).

	Témoin Over Rev
Aucune coupure	OFF
1er seuil - nombre de trs/mn avant le limiteur (*)	On - FIXE
Limiteur (coupure par surrégime) (*)	On - clignotant

(*) chaque calibrage de la centrale de commande moteur, selon le modèle, peut avoir un « réglage »

différent des seuils précédant l'intervention du limiteur et du limiteur lui-même.

	Témoin Intervention DTC
Aucune intervention	OFF
Intervention DTC	On - Fixe



Remarque

Dans le cas particulier où le témoin d'activation de la fonction Over Rev et celui d'intervention du DTC s'allumeraient en même temps, le tableau de bord donnera la priorité à la fonction Over Rev.

10) TÉMOIN ABS (JAUNE AMBRE)(Fig. 3).

Moteur arrêté/vitesse inférieure à 5 km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
-	ABS désactivé à travers la fonction « DISAB ABS » du menu (**)	ABS activé mais encore hors service
Moteur en marche / vitesse inférieure à 5 km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
-	ABS désactivé à travers la fonction « DISAB ABS » du menu	ABS activé mais encore hors service
Moteur en marche / vitesse supérieure à 5 km/h		
Témoin éteint	Témoin clignotant	Témoin fixe
ABS activé et en service	ABS désactivé à travers la fonction « DISAB ABS » du menu	ABS désactivé et hors service à cause d'un problème

(**) L'ABS ne doit être considéré comme étant effectivement désactivé que lorsque le témoin reste clignotant après avoir mis en marche le moteur.

11) BOUTON DE COMMANDE

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec deux positions A « ▲ » et B « ▼ ».

12) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH

Ce bouton, qui permet normalement de faire un appel de phares, peut être utilisé pour l'enregistrement du temps sur un tour de circuit (fonction LAP) et l'acquisition USB du tableau de bord.

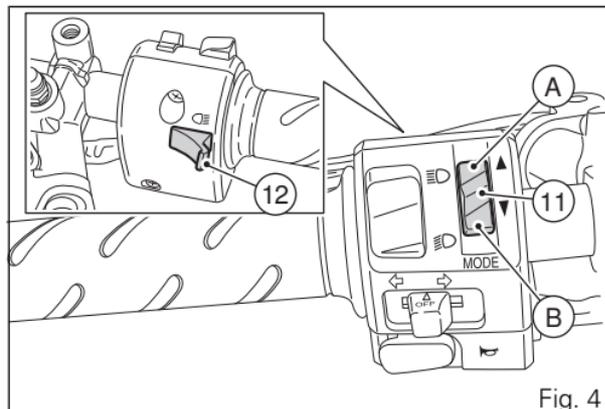


Fig. 4

LCD - Fonctions principales



Attention

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

1) INDICATEUR DE VITESSE.

Il indique la vitesse de marche.

2) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE.

Il indique la distance totale parcourue par le motorcycle.

3) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE JOURNALIER.

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

4) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE TRIP FUEL.

Il indique la distance parcourue en réserve.

5) HORLOGE.

6) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE L'AIR.

7) CHRONOMÈTRE DU TEMPS SUR LE TOUR.

8) INDICATEUR DES TOURS MOTEUR (TRS/MN).

9) TEMPS SUR LE TOUR (LAP).

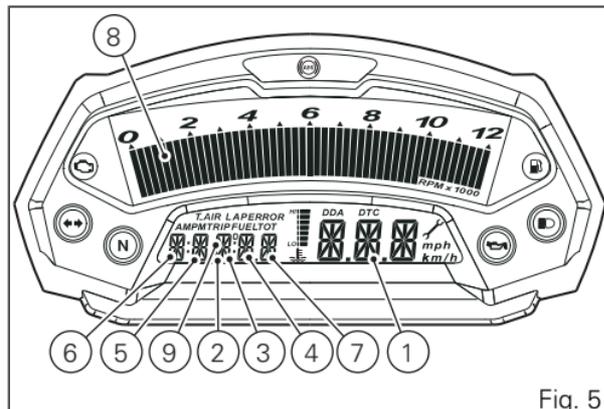


Fig. 5

10) INDICATEUR D'ENTRETIEN PRÉVENTIF

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

L'indicateur restera sur l'afficheur jusqu'à la remise à zéro du système qui sera exécutée par le Concessionnaire ou l'Atelier agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.

11) FONCTION LAP. Indique l'activation de la fonction LAP.

12) FONCTION DDA. Il indique l'activation du système d'acquisition DDA.

Important

Le tableau de bord est un instrument permettant de diagnostiquer le système d'injection/allumage électronique. Il ne faut en aucun cas utiliser ces menus car ils sont réservés au personnel spécialisé. En cas d'entrée accidentelle dans cette fonction, placer la clé sur OFF et s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour effectuer les vérifications nécessaires.

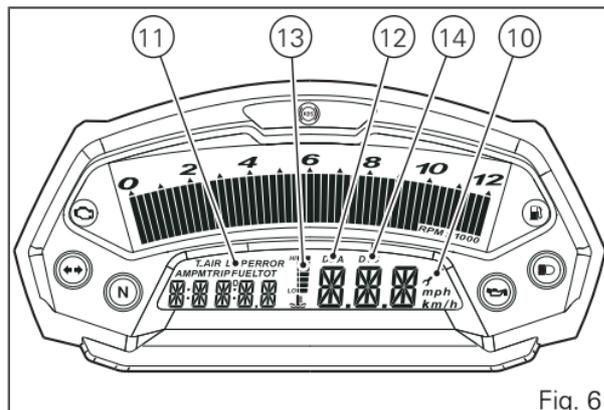


Fig. 6

13) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE HUILE MOTEUR

Important

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

14) CONTRÔLE TRACTION (DTC)

Indique l'activation du système DTC.

LCD - Réglage / affichage des paramètres

Quand on met le contact (en tournant la clé de la position OFF à la position ON), le tableau de bord active pendant 1 seconde tous les caractères de l'afficheur LCD et allume les témoins alternativement.

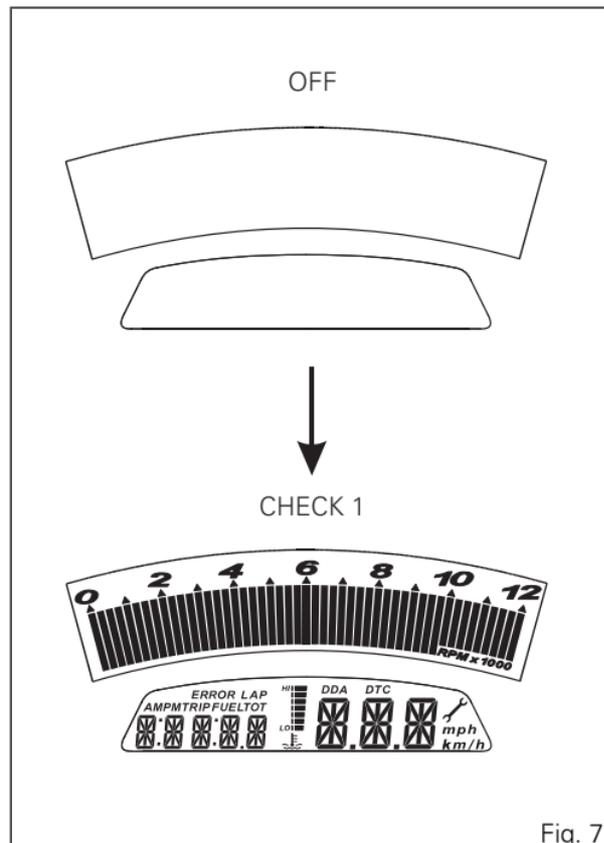


Fig. 7

Il passe ensuite en mode d'affichage « normal » et visualise le modèle du véhicule et, pendant 2 secondes, la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) à la place de la vitesse.
L'affichage du modèle se fait par « défilement » pour une seule fois.

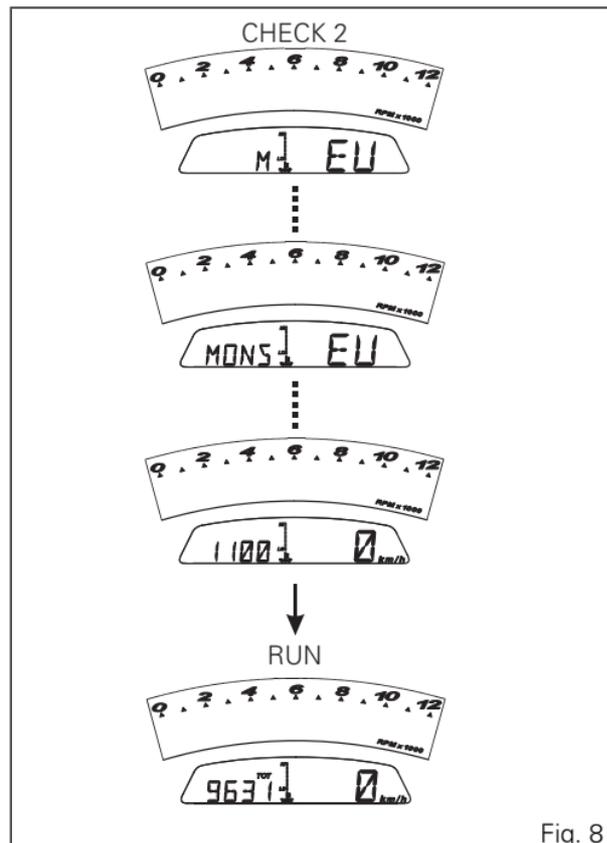


Fig. 8

Lors du Key-On, le tableau de bord affiche toujours les informations suivantes (et désactive les fonctions précédemment activées) :

COMPTEUR KILOMÉTRIQUE

VITESSE

GRAPHIQUE EN BARRES DES TOURS MOTEUR

GRAPHIQUE EN BARRES DE LA TEMPÉRATURE DE L'HUILE MOTEUR

Par la suite, en déplaçant le bouton ((1, Fig. 9)) sur la position B « ▼ », il est toujours possible de passer de la fonction TOT (compteur kilométrique) aux fonctions suivantes :

TRIP

TRIP FUEL

HORLOGE

Pour revenir à la fonction TOT.

Par contre, en déplaçant le bouton (1, Fig. 9) sur la position A « ▲ », le système entre dans le menu et affiche alternativement les fonctions suivantes :

ERROR (uniquement s'il est actif)

BATT

TRS/MN

LIGHT SET

LAP (OFF ou ON)

LAP MEM

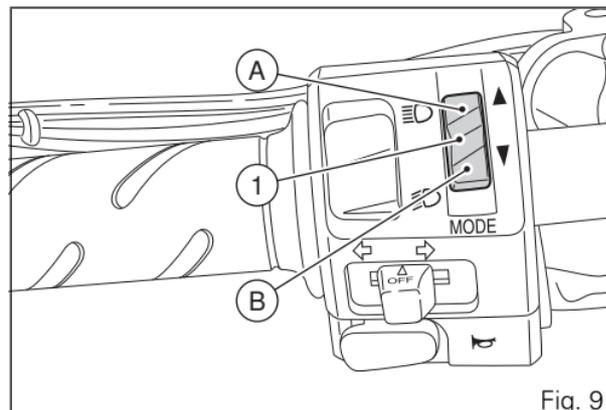


Fig. 9

DDA (OFF ou ON)

ERASE DDA

DISAB ABS

DTC (OFF ou ON)

DTC SET

RÉGLAGE DE L'HORLOGE

CODE (uniquement s'il est actif)



Important

Ce menu n'est actif que si la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h. Si le véhicule dépasse 20 km/h quand ce MENU est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales.

Il est possible de quitter ce menu à tout moment en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ ».

Indicateur de distance totale parcourue

« Compteur kilométrique »

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

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

La distance est mémorisée de manière définitive et ne peut pas être remise à zéro.

Si la distance parcourue est supérieure à 99999 km (ou 99999 mi), l'indication « 99999 » reste affichée en permanence.

vers. EU, CND, FRA, JAP



vers. UK, USA

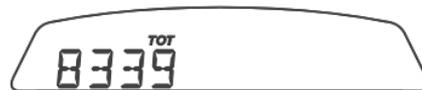


Fig. 10

Indicateur de « Vitesse »

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

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

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

La vitesse de 299 km/h (186 mph) dépassée, le tableau de bord affiche les tirets « - - - » (fixes).

vers. EU, CND, FRA, JAP



vers. UK, USA

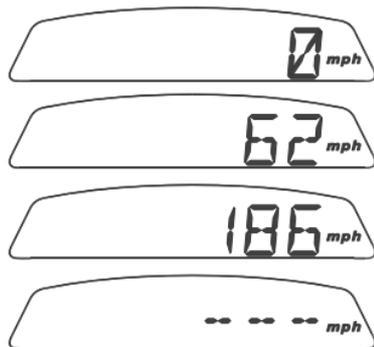


Fig. 11

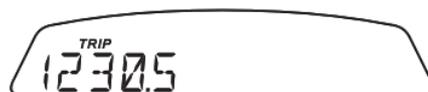
Indicateur de distance journalière parcourue « TRIP »

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

Quand on se trouve dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, la donnée est remise à zéro.

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

vers. EU, CND, FRA, JAP



vers. UK, USA

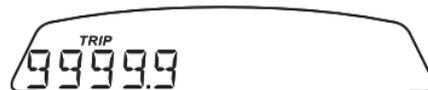
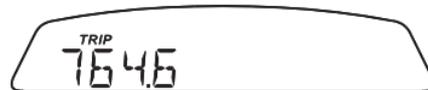


Fig. 12

Indicateur de distance parcourue sur la réserve « TRIP FUEL »

Cette fonction permet d'afficher l'indication de la distance parcourue avec le véhicule roulant sur la réserve.

La fonction TRIP FUEL s'active automatiquement chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume, indépendamment de la fonction affichée. La donnée sera conservée en mémoire tant que le motorcycle sera sur la réserve, même après le Key-Off.

Le comptage s'interrompt automatiquement quand le véhicule ne roule plus sur la réserve. Quand la distance parcourue atteint 999.9 km (ou mi), le comptage est remis à zéro et repart automatiquement.

vers. EU, CND, FRA, JAP



vers. UK, USA



Fig. 13

Indicateur d'affichage de l'horloge

Cette fonction permet d'afficher l'indication de l'heure.

L'heure est toujours affichée selon la séquence suivante :

a. m. de 0 : 00 à 11 : 59

p. m. de 12 : 00 à 11 : 59

Au cas où la batterie serait débranchée (Batt-OFF), dès que la tension sera rétablie et dès le prochain Key-On, l'horloge sera remise à zéro et reprendra automatiquement à partir de « 0:00 ».

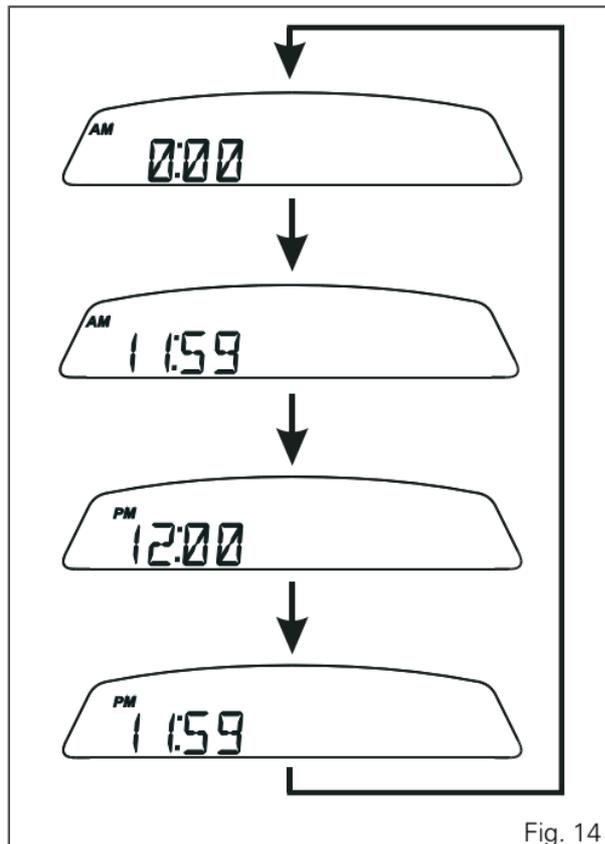


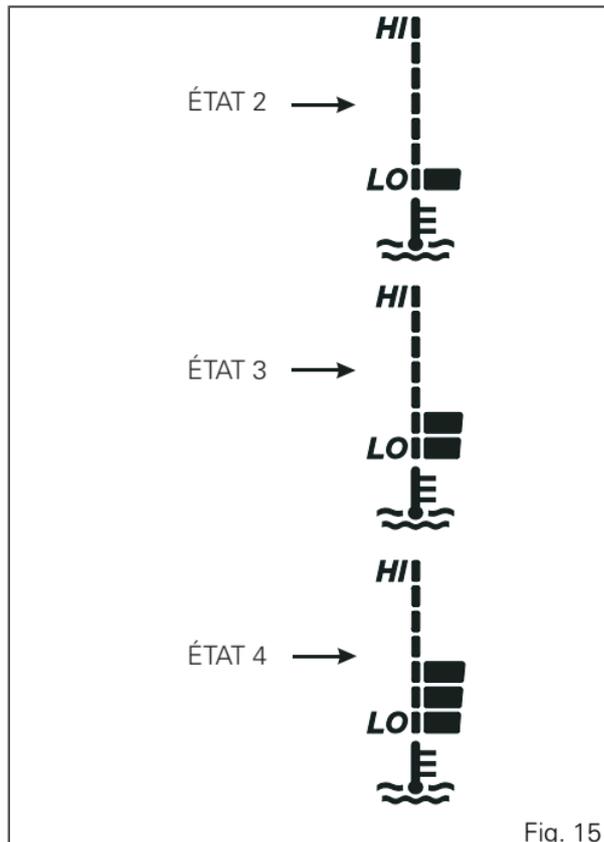
Fig. 14

Indicateur de température huile moteur

Cette fonction décrit le fonctionnement de l'indication de la température d'huile moteur.

Affichages :

- si la température est comprise entre $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+80\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 2 » ;
- si la température est comprise entre $+81\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+110\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 3 » ;
- si la température est comprise entre $+111\text{ }^{\circ}\text{C}$ et $+135\text{ }^{\circ}\text{C}$, l'écran affiche l'« ÉTAT 4 » ;



- si la température est comprise entre +136 °C et +160 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 5 » ;
- si la température est comprise entre +161 °C et +175 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 6 » ;
- si la température est comprise entre +176 °C et +190 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 7 » ;

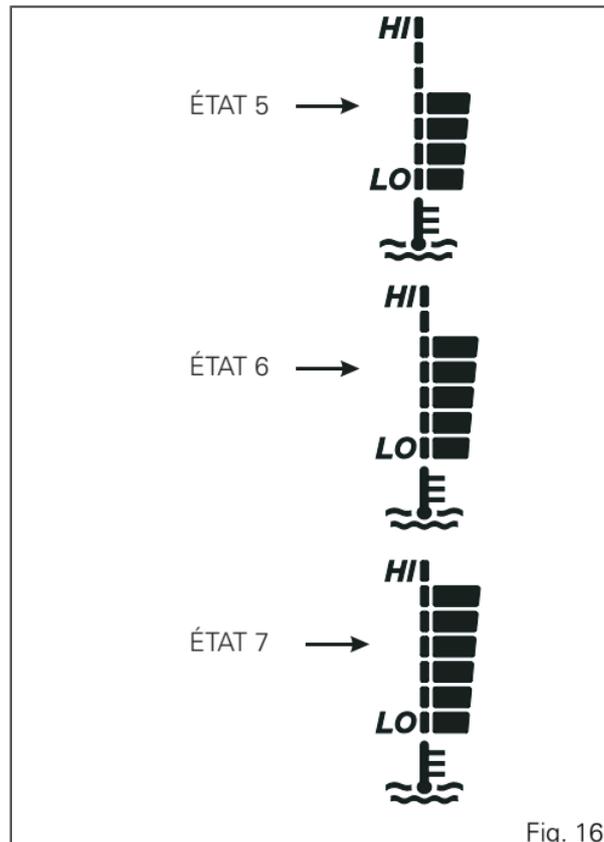
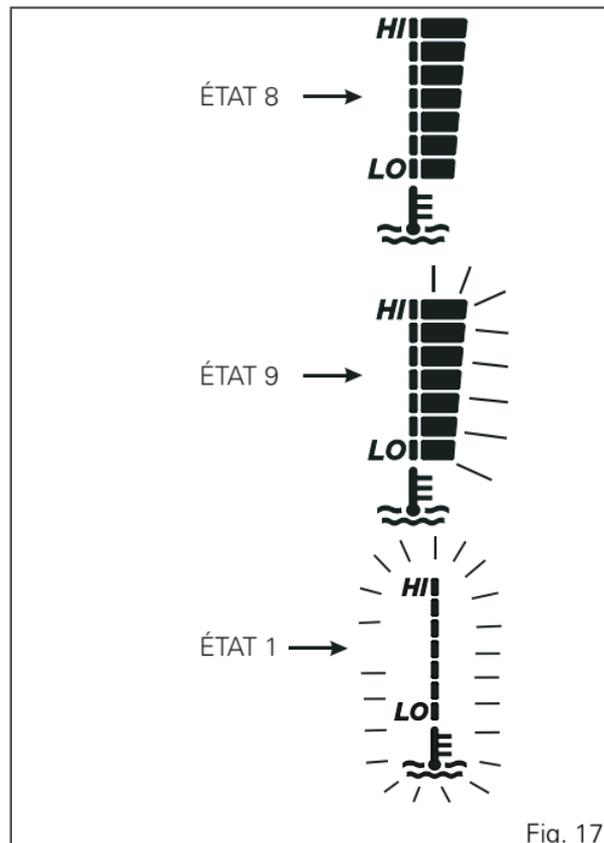


Fig. 16

- si la température est comprise entre +191 °C et +200 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 8 » ;
- si la température est supérieure ou égale à 201 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 9 » et les barres clignotent.
- En cas d'ERREUR du capteur, l'« ÉTAT 1 » s'affiche en clignotant.



Indicateur d'interventions d'entretien

Il affiche l'exigence d'entretien programmé (révision).

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

Le tableau de bord affiche l'indication de l'entretien aux kilométrages suivants :

- après les 1 000 premiers km du compteur kilométrique ;
 - tous les 12 000 km du compteur kilométrique.
- L'indication reste affichée tant qu'elle ne sera pas remise à zéro.

Attention

Seuls les concessionnaires ou les ateliers agréés Ducati peuvent remettre à zéro l'indication, après avoir effectué l'entretien correspondant.

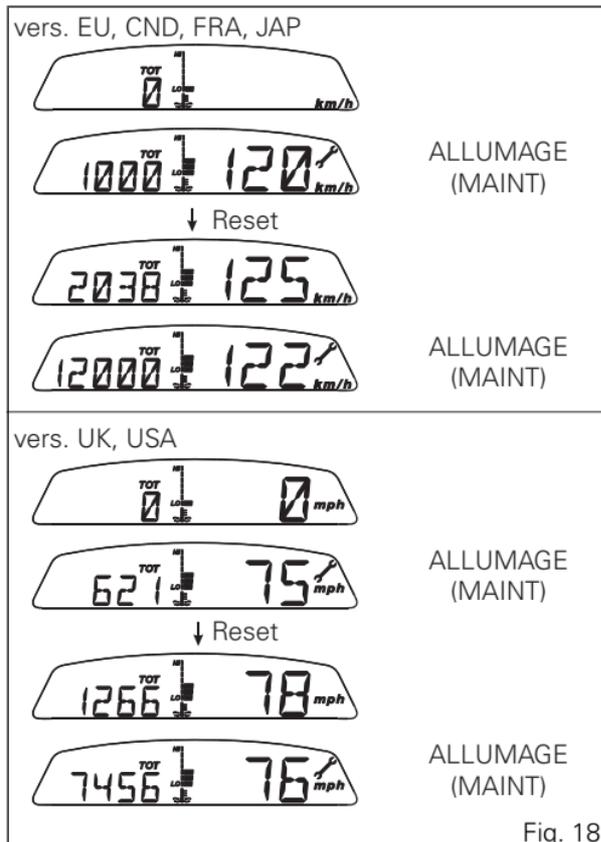


Fig. 18

Indicateur de la tension de batterie (BATT)

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

Pour afficher la fonction, il faut entrer dans le menu à la page « BATT ».

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

si la donnée est comprise entre 12,1 et 14,9 Volt, elle est affichée fixe ;

si la donnée est comprise entre 10,0 et 12,0 V ou si elle est comprise entre 15,0 et 16,0 V, elle est affichée en mode clignotant ;

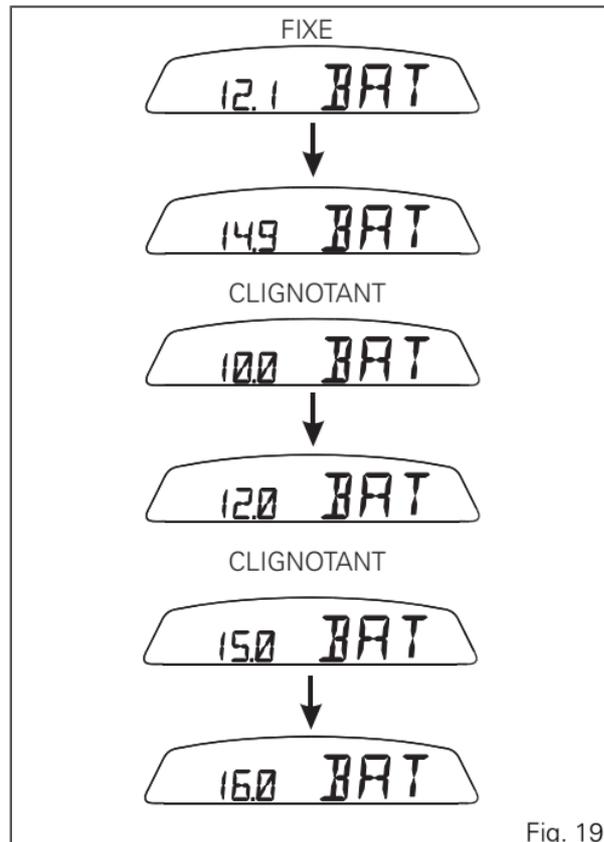


Fig. 19

si la donnée est égale ou inférieure à 9.9 Volt,
l'indication « LO » est affichée en clignotant et le
témoin « Diagnostic Véhicule / Moteur - EOBD »
(8, Fig. 3)s'allume ;
si la donnée est égale ou supérieure à 16.1 Volt,
l'indication « HI » est affichée en clignotant et le
témoin « Diagnostic Véhicule / Moteur - EOBD »
(8, Fig. 3)s'allume.



Fig. 20

Réglage du régime de ralenti (TRS/MN)

Cette fonction décrit le fonctionnement du réglage du ralenti du moteur.

Pour afficher cette fonction, il faut accéder au menu et choisir la page « RPM ».

L'afficheur visualise le compte-tours supérieur et le régime du moteur (trs/mn) en valeur numérique pour permettre un réglage plus précis du ralenti.

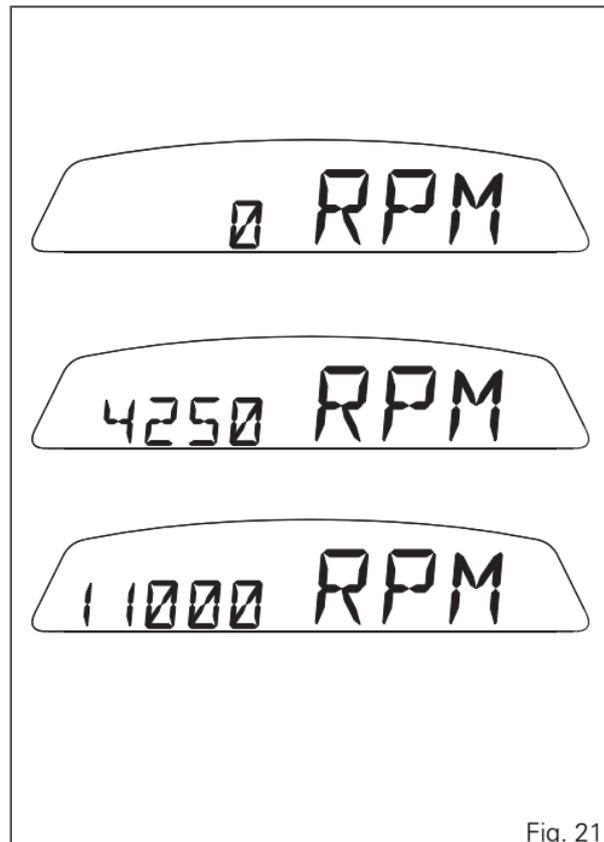


Fig. 21

Réglage de l'éclairage de fond

Cette fonction permet de régler la puissance de l'éclairage de fond du tableau de bord.

Pour régler l'éclairage de fond, il faut entrer dans le menu à la page « LIGHT SET ».

Dans cette page, si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on entre dans la fonction de réglage et les pages suivantes s'affichent dans l'ordre :

- page 1 – réglage « LIGHT MAX » :
Dans cette page la puissance de l'éclairage de fond est maximale ; si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », on passe à la page 2.
- page 2 – réglage « LIGHT MID » :
Dans cette page l'éclairage de fond est réduit d'environ 30% par rapport à sa puissance maximale ; si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », on passe à la page 3.
- page 3 – réglage « LIGHT MIN » :
Dans cette page l'éclairage de fond est réduit d'environ 70% par rapport à sa puissance maximale ; si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », on passe à la page 1.

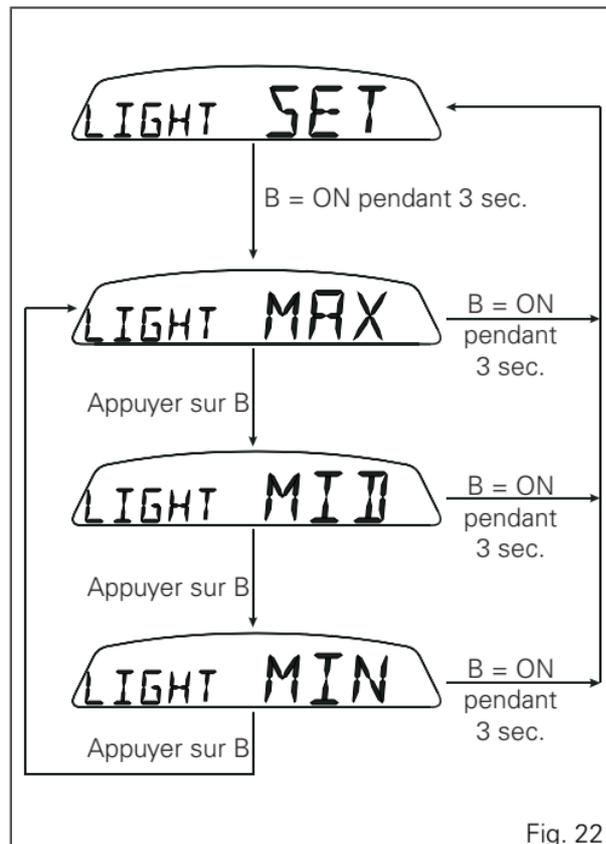


Fig. 22

Si dans l'une des trois pages le bouton (1Fig. 9) est enfoncé dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, le tableau de bord revient à la page « LIGHT SET », mémorise la puissance de l'éclairage de fond sélectionnée et la met en mémoire.

Par contre, en cas de coupure de la batterie, une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-On, l'éclairage de fond est réglé sur sa puissance maximale.

Afficheur du temps sur le tour (LAP)

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

Pour activer cette fonction, il faut entrer dans le menu et régler la fonction « LAP » sur « ON » en appuyant sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes.

Le DÉMARRAGE et l'ARRÊT du chronomètre doivent être activés au moyen du bouton d'appel de phares FLASH (12, Fig. 4) sur le commutateur gauche. Chaque fois qu'on appuie sur le bouton FLASH lorsque la fonction LAP est activée, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le temps sur le tour puis retourne à l'affichage « normal ».

Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours. Si la mémoire est pleine, la pression du bouton FLASH ne déclenchera aucune mémorisation du temps sur le tour et le tableau de bord affichera le message « FULL » en mode clignotant pendant 3 secondes jusqu'à la remise à zéro des temps mémorisés.

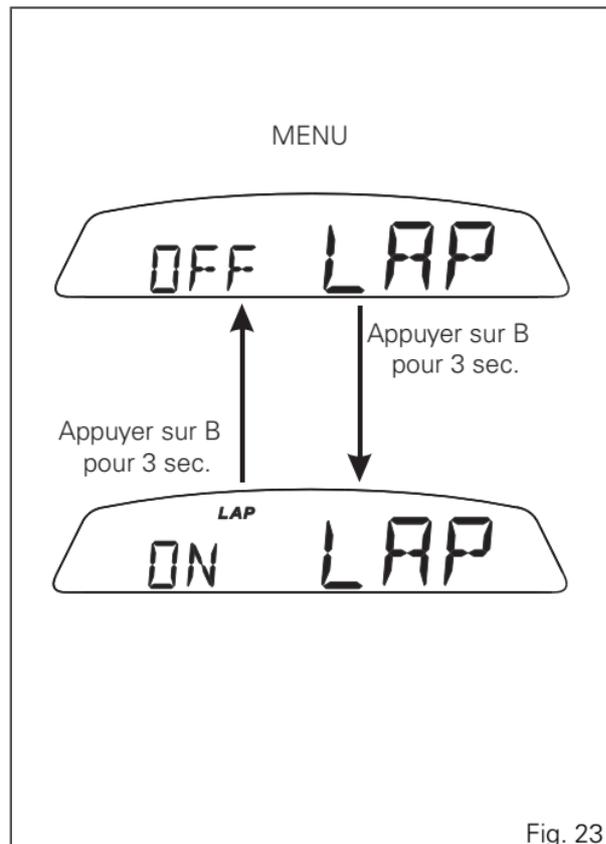
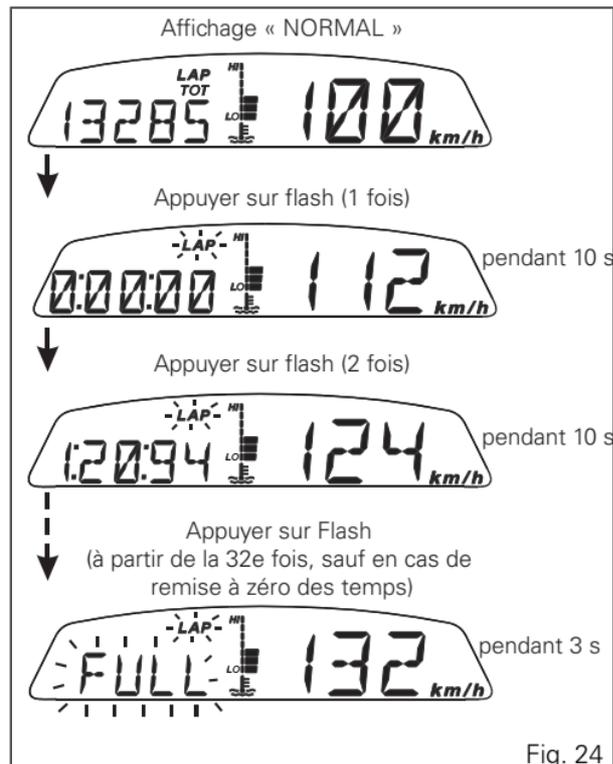


Fig. 23

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

Si on éteint l'afficheur (Key-Off) quand la fonction LAP est active, celle-ci est automatiquement désactivée (si le chronomètre était aussi en marche, le temps sur le tour en cours n'est pas mémorisé). Si le temps n'est jamais « arrêté », dès qu'on atteindra un temps de 9 minutes, 59 secondes, 99 centièmes, le chronomètre recommencera à compter à partir de 0 (zéro) et le comptage du temps continuera jusqu'à ce que la fonction soit désactivée. Par contre, si la fonction LAP est activée et la « mémoire » n'a pas été mise à zéro, mais les tours mémorisés sont inférieurs à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), l'afficheur mémorise les éventuels tours restants jusqu'à « saturation » de la mémoire (dans ce cas on pourra mémoriser 12 autres tours). Cette fonction prévoit seulement l'affichage des temps sur le tour ; toutefois, ils sont également mémorisées pour un prochain affichage complet dans la fonction Lap Memory.



Afficheur des données mémorisées (LAP Memory)

Cette fonction affiche les données mémorisées avec la fonction LAP : numéro et temps sur le tour.

Pour afficher les temps mémorisés, il faut entrer dans le menu et sélectionner la page « LAP MEM ».

Quand on se trouve dans cette page du menu, si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B ▼ pendant 3 secondes, on entre dans l'affichage du « 1^{er} tour » ; le tableau de bord affichera le numéro du tour, le temps sur le tour, le nombre de trs/mn MAX atteint sur ce tour.

En appuyant sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », on obtient le défilement des 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1^{er} tour.

Si pendant l'affichage des temps mémorisés on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, l'afficheur met instantanément à zéro tous les temps mémorisés ; dans ce cas, si la fonction LAP était active, elle est automatiquement désactivée.

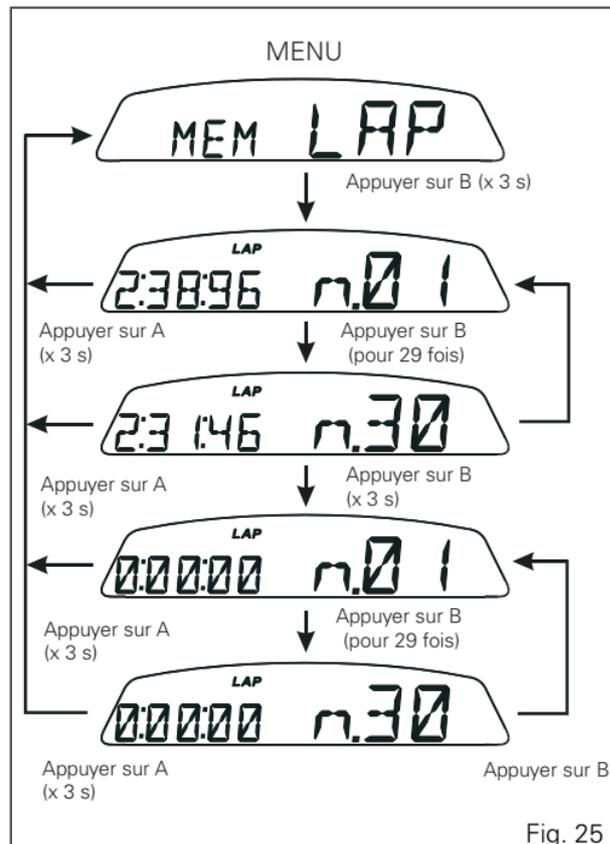


Fig. 25

La vitesse MAX mémorisée est celle indiquée sur l'afficheur pendant la fonction LAP.

Pour quitter l'affichage des temps mémorisés, il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ ».

Si la mémoire ne contient aucune donnée, l'écran affiche les 30 temps et le chronomètre qui indique « 0.00.00 ».

Si le moteur a atteint le seuil du limiteur pendant le tour, le témoin correspondant « LIMITEUR - OVER REV. » (9, Fig. 3) s'allumera lors de l'affichage des temps mémorisés.

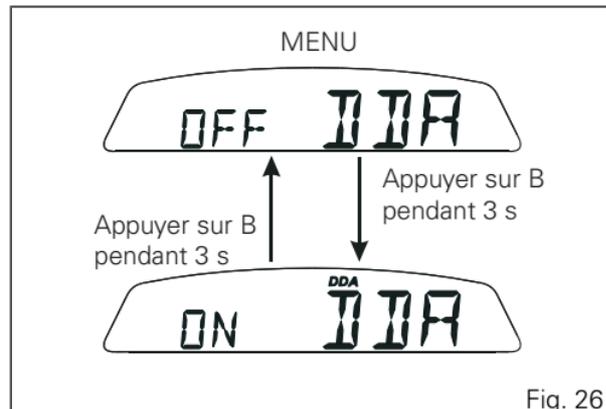
Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet d'activer le système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule. Pour activer le système d'acquisition, il faut entrer dans le menu et régler le système d'acquisition « DDA » sur « ON » en appuyant sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes. Le DÉMARRAGE et l'ARRÊT du séparateur de tours de l'acquisition sont activés au moyen du bouton d'appel de phares FLASH (12, Fig. 4) sur le commutateur gauche. Si l'on éteint l'afficheur (Key-Off) quand la fonction DDA est active, celle-ci sera automatiquement désactivée.



Remarque

Un service d'assistance en ligne (<http://dda.prosa.com>) est à la disposition des possesseurs du Ducati Data Analyzer (DDA). Ce service offre tout ce dont on a besoin pour une utilisation correcte du DDA dans le PC, relativement au dispositif ainsi qu'au logiciel d'analyse des données saisies.



Attention

Après l'avoir utilisé, débrancher le système d'acquisition DDA du câblage principal.

Erase (effacer) DDA

Cette fonction permet d'effacer les données sauvegardées dans le système d'acquisition DDA : le système d'acquisition doit être relié au câblage véhicule.

Pour effacer les données, il faut entrer dans le menu et sélectionner la page « Erase DDA ».

Si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes et que le système d'acquisition DDA ne saisit aucune donnée, l'afficheur visualise pendant 10 secondes le message « WAIT... » ; au bout de ces 10 secondes, il visualise le message « Erase OK » pendant 3 secondes pour confirmer que les données du système d'acquisition DDA ont été effacées.

Par contre, si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes et le système d'acquisition DDA est en train de saisir des données, la mémoire du système d'acquisition de données n'est pas effacée et l'écran affiche le message « FAIL » pendant 3 secondes.

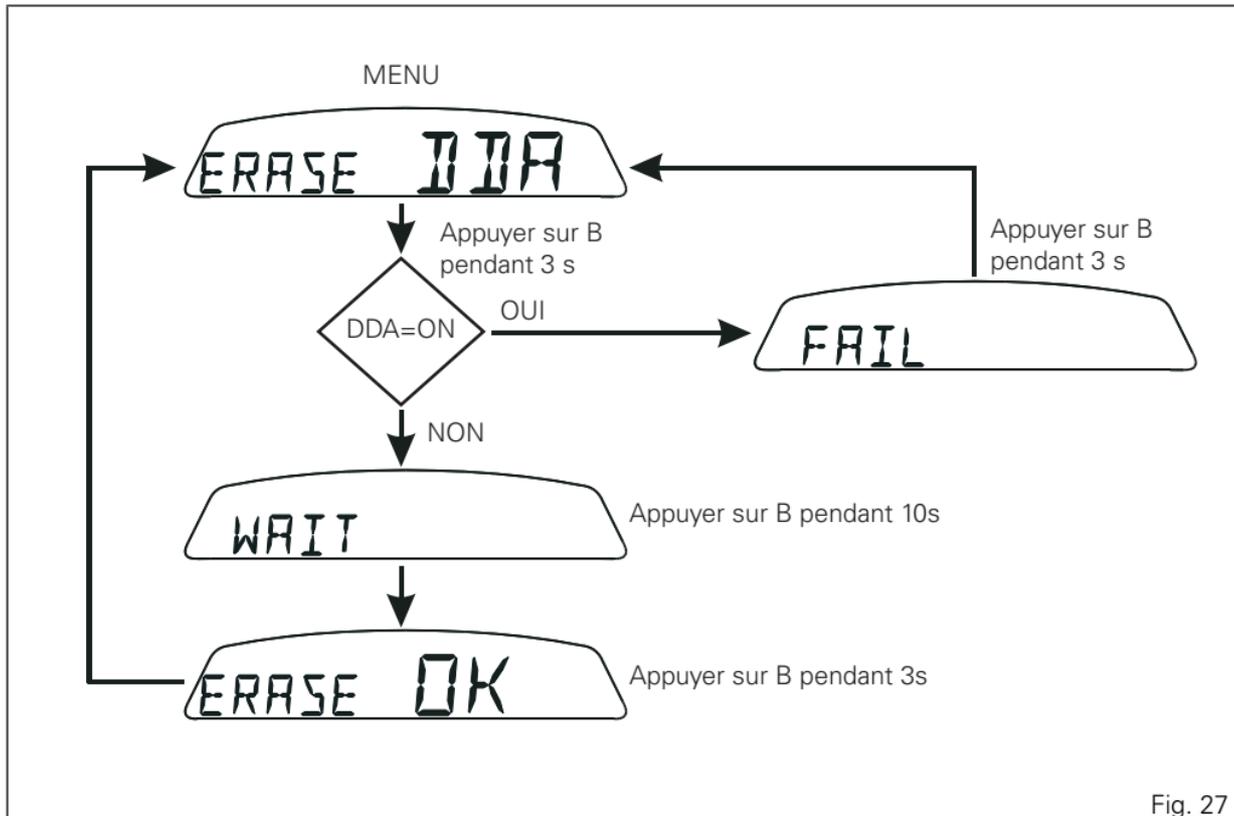


Fig. 27

Fonction désactivation ABS

Cette fonction permet de désactiver le boîtier électronique ABS.



Attention

Il ne faut réaliser cette opération que lorsque le véhicule est arrêté (clé sur ON).

Pour désactiver le boîtier électronique ABS, il faut entrer à la page « DISAB ABS » du menu et appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes.

Au bout de ces 3 secondes, le tableau de bord confirme la désactivation en faisant clignoter le témoin ABS (10Fig. 3).

Dès ce moment-là le boîtier électronique ABS reste désactivé ; il se réactivera automatiquement lors du prochain Key-off/Key-on.

Lors du prochain Key-on, le tableau de bord signalera son fonctionnement effectif en gardant le témoin ABS (10Fig. 3) éteint.

En cas de problèmes du système ABS, le tableau de bord signale son mauvais fonctionnement par l'allumage fixe du témoin ABS (10Fig. 3) et du témoin EOBD (8Fig. 3) et par l'activation de l'erreur ABS dans le menu.

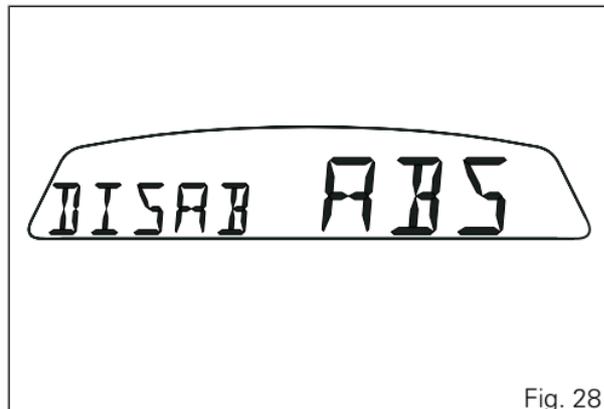


Fig. 28



Important

Cette indication ne s'activera que lorsque la vitesse sera égale ou supérieure à 10 km/h ; si la vitesse est inférieure à 10 km/h, aucun diagnostic ne sera réalisé par le boîtier électronique ABS.

Fonction activation / désactivation du système Ducati Traction Control

Cette fonction permet l'activation du système Ducati Traction Control : DTC.

Objectif du système



Attention

Le DTC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur circuit. Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter et rendre plus sûre la conduite du motorcycle, mais il n'exempte pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir ses erreurs et celles des autres et il devra, en tout état de cause, activer des manœuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.

Le pilote doit toujours être conscient que les systèmes de sécurité jouent un rôle préventif. Les éléments actifs aident le pilote à contrôler le motorcycle afin que sa gestion soit plus aisée et sûre. Sous prétexte que les systèmes de sécurité sont actifs, le pilote ne doit pas conduire à des vitesses

supérieures à celles raisonnablement admises, indépendamment du contexte dans lequel se déplace le motorcycle, des lois physiques, des règles comportementales citées et du code de la route.

Activation du système

Pour activer le système, le motorcycle doit être à l'arrêt et en position de sécurité.

Pour intervenir sur le système Contrôle de Traction, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction « DTC » sur « ON » en appuyant sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes : au bout de ces 3 secondes, l'inscription « DTC » s'affiche pour signaler l'activation du DTC. Quand l'inscription « DTC » est active, elle est visible non seulement dans l'affichage normal, mais aussi à l'intérieur des pages du menu.

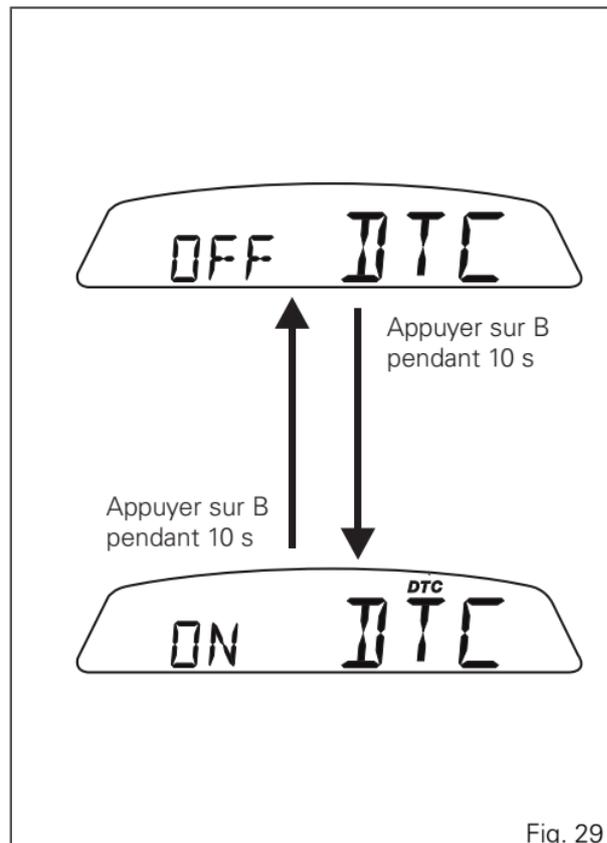


Fig. 29

Les fonctions du système



Remarque

Pour agir sur le système, le motorcycle doit être à l'arrêt et en position de sécurité.

Chaque fois que le DTC est activé, le système Contrôle de Traction configure le dernier niveau d'intervention mémorisé ; par la suite il sera possible de modifier le niveau d'intervention avec la fonction « Configuration Niveau d'Intervention du système Contrôle de Traction (DTC SETUP) ».

Pour désactiver le système Contrôle de Traction, il faut entrer dans le menu et configurer la fonction « DTC » sur « OFF » en appuyant de nouveau sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes : au bout de ces 3 secondes, l'inscription « DTC » est désactivée pour signaler la désactivation du système Contrôle de Traction.

Au cas où le système Contrôle de Traction serait actif et le motorcycle s'arrêterait à l'improviste ou le pilote couperait le contact (Key-Off), la fonction ne sera pas désactivée et dès le prochain allumage (Key-On) elle sera encore active (DTC ON).

Au cas où la batterie serait débranchée (Batt-OFF) à l'improviste, dès que la tension sera rétablie et dès le prochain Key-On, la fonction ne sera plus activée (DTC OFF).

Entretien périodique

Pour assurer un bon fonctionnement au système, il est nécessaire de respecter le programme d'entretien du fabricant.

Fonction Configuration DTC (Ducati Traction Control)

Cette fonction permet de configurer le niveau d'intervention du système DTC (Ducati Traction Control).

Pour configurer le système Contrôle de Traction, il faut entrer dans le menu, moto à l'arrêt, à la page « Setup DTC ». La partie droite de l'afficheur visualise le niveau d'intervention du système Contrôle de Traction (N.1.....N.4) qui a été configuré ; les niveaux d'intervention vont de « 1 » à « 4 » et l'intervention du DTC augmente au fur et à mesure que le numéro du niveau configuré augmente (voir paragraphe suivant). Une fois cette page de menu affichée, appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes pour accéder au mode configuration.

page 1 : le message « Setup LEV. 1 » est affiché. Si l'on désire mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; le tableau de bord quittera automatiquement cette page et entrera dans l'affichage initial en indiquant à droite de l'afficheur le niveau mémorisé. Pour passer au niveau suivant, il

faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ ».

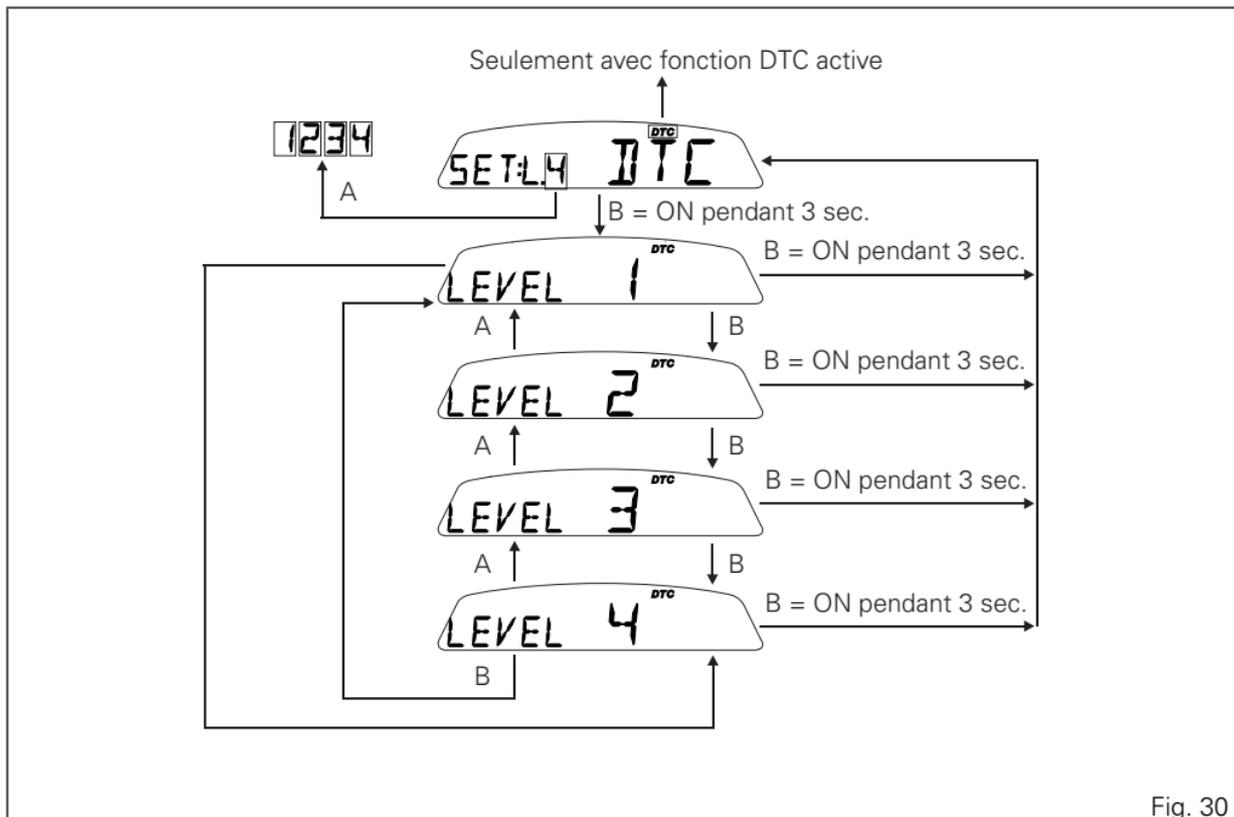


Fig. 30

page 2 : le message « Setup LEV. 2 » est affiché.
Si l'on désire mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; le tableau de bord quittera automatiquement cette page et entrera dans l'affichage initial en indiquant à droite de l'afficheur le niveau mémorisé.

Par contre, pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1 Fig. 9), dans la position A « ▲ ».

page 3 : le message « Setup LEV. 3 » est affiché.
Si l'on désire mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; le tableau de bord quittera automatiquement cette page et entrera dans l'affichage initial en indiquant à droite de l'afficheur le niveau mémorisé.

Par contre, pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ ».

page 4 : le message « Setup LEV. 4 » est affiché.

Si l'on désire mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; le tableau de bord quittera automatiquement cette page et entrera dans l'affichage initial en indiquant à droite de l'afficheur le niveau mémorisé.

Par contre, pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ ». Le réglage est toujours conservé en mémoire, même quand on coupe le contact (Key-Off).

Au cas où la batterie serait débranchée (Batt-OFF) à l'improviste, dès que la tension sera rétablie et dès le prochain Key-On, la fonction ne sera plus activée (DTC OFF) et le réglage sera toujours sur L4.

Indications pour le choix du niveau



Attention

Les 4 niveaux du système DTC en dotation avec la moto ont été réglés avec les pneus de première monte (marque, modèle et taille caractéristiques).

Le remplacement des pneus de première monte par des pneus de taille différente peut altérer le fonctionnement du système.

En cas de petites différences comme par exemple, dans le cas de pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, mais toutefois appartenant à la même classe dimensionnelle (ar = 180/55-17 ; av = 120/70-17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du système.

En cas d'utilisation de pneus appartenant à une autre classe dimensionnelle ou toutefois de dimensions sensiblement différentes de celles de première monte, il se peut que le fonctionnement du système soit altéré à tel point qu'aucun des 4 niveaux à sélectionner ne soit satisfaisant. Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

En choisissant la position 4, le système DTC interviendra dès le moindre signe de glissement du pneu arrière.

Entre la position 4 et la position 1, il y a encore 2 autres positions intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant de la position 4 à la position 1.

Avec les positions 1 et 2 le système DTC permet au pneu arrière aussi bien le patinage que le dérapage à la sortie des virages ; ces niveaux ne devraient être utilisés que par des pilotes très chevronnés.

Le choix du bon niveau sera fait en fonction de 3 variables, à savoir :

- 1) L'adhérence (type de pneu, usure du pneu, type asphalte, météo, etc.)
- 2) Le tracé/parcours (virages avec vitesse de roulage très semblable ou très différente)
- 3) Le style de conduite (plus « harmonieux » ou plus « anguleux »)

Rapport entre la position choisie et les conditions d'adhérence :

La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du circuit/

parcours (voir, ci-après, les conseils d'utilisation sur circuit et sur route).

Rapport entre la position choisie et le type de circuit :
Si le circuit/parcours comporte des virages permettant une vitesse homogène, il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention satisfaisant pour chaque virage ; par contre, si le circuit/parcours comporte des virages beaucoup plus serrés que d'autres, il faudra trouver un compromis, soit le niveau d'intervention qui convient (dans le virage plus serré, le DTC tendra toujours à intervenir plus que dans les autres virages).

Influence du style de conduite sur le niveau du système :

Le système DTC tend à intervenir davantage si le pilote a une conduite « douce » et incline fortement la moto que si le pilote à une conduite « nerveuse » et redresse rapidement la moto à la sortie des virages.

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser la position 4 sur les deux premiers tours de piste (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; après quoi, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 3, 2, 1, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le plus approprié (en faisant toujours deux tours de piste complets pour chaque niveau, pour permettre la mise en température des pneus).

Si le pilote a trouvé une position satisfaisante pour tous les virages, sauf pour un ou deux virages plus serrés où l'intervention du système est excessive, il peut tenter de modifier légèrement son style de conduite en adoptant un style plus « nerveux » et en redressant plus rapidement la moto à la sortie du virage, au lieu d'essayer de changer immédiatement le niveau d'intervention.

Conseils pour l'utilisation sur route

Activer le DTC, sélectionner le niveau 4 et conduire la moto selon son propre style de conduite ; si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 3, 2, 1, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.

En cas de changements dans les conditions d'adhérence et/ou du type de parcours et/ou du style de conduite et si le niveau programmé n'est plus satisfaisant, passer au niveau suivant et procéder de même pour rechercher le niveau le plus approprié (par exemple, si avec le niveau 3, l'intervention du DTC est excessive, passer au niveau 2 ; si avec le niveau 3 le DTC n'intervient plus, passer au niveau 4).

Fonction réglage de l'horloge

Cette fonction permet la configuration et le réglage de l'horloge.

Pour régler l'horloge, il faut entrer à la page « SET » du menu.

RÉGLAGE DE L'HEURE

Dans cette page, si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on entre dans la fonction de réglage. Quand on entre dans cette fonction, l'indication « AM » clignote ; en appuyant sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », on passe au clignotement de l'inscription « PM » ; en appuyant sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », on retourne au pas précédent (si l'heure est 00 : 00, quand on passe de « AM » à « PM » l'heure 12 : 00 s'affichera).

- Si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ », on passe au réglage des heures qui commencent à clignoter. À chaque pression du bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par pas d'une heure ; si l'on garde l'appui dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par pas d'une heure toutes les secondes (durant la pression prolongée du bouton, les heures ne clignotent pas).
- Si l'on appuie sur ce bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ », on passe au réglage des minutes qui commencent à clignoter. À chaque pression du bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par pas d'une minute ; en gardant l'appui dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par pas d'une minute toutes les secondes. Si l'on appuie sur ce bouton dans la position B « ▼ » pendant plus de 5 secondes, le comptage augmente à raison d'un chiffre toutes les 100 ms (durant la pression prolongée dans la position B « ▼ », les secondes ne clignotent pas).
- Si l'on appuie sur ce bouton dans la position A « ▲ », on sort du mode de réglage et la nouvelle heure programmée est affichée.

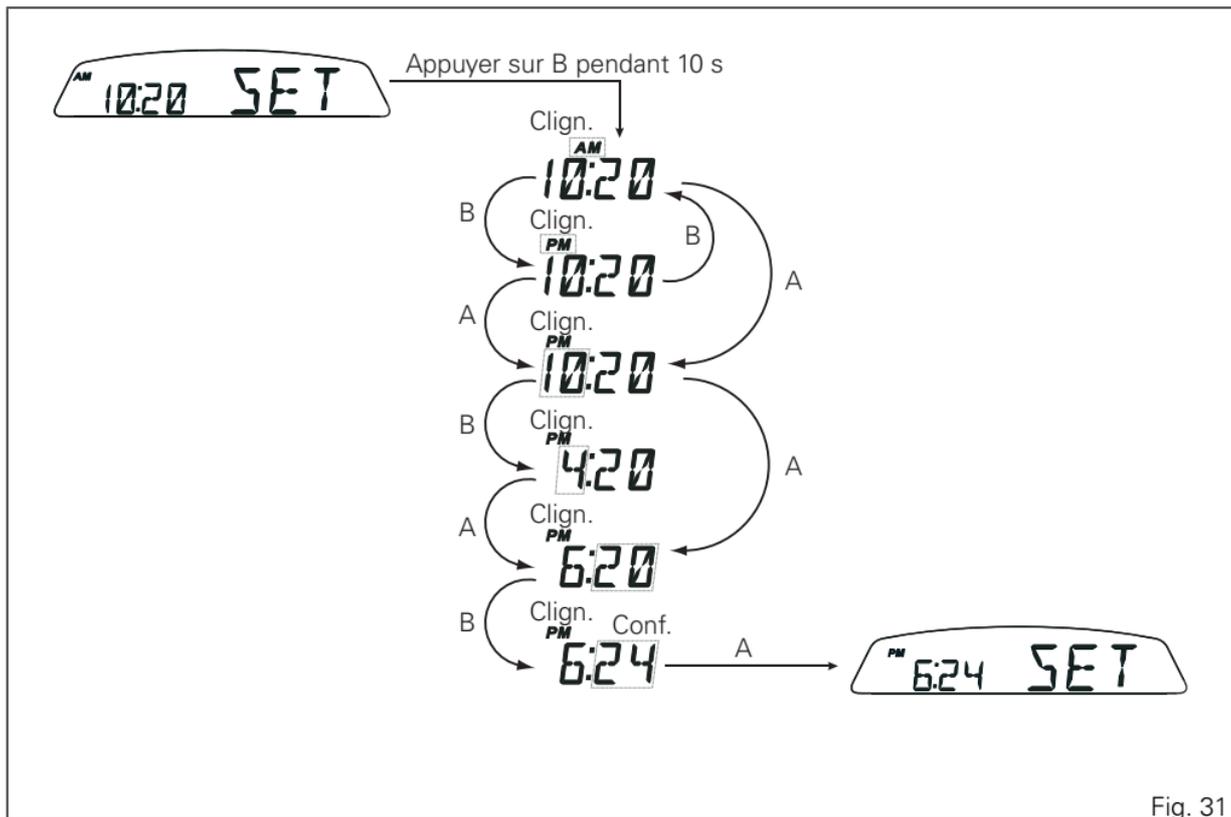


Fig. 31

Diagnostic du tableau de bord



Important

Le tableau de bord réalise correctement le diagnostic 60 secondes après le dernier arrêt moteur (Key-Off).

Cette fonction permet d'afficher et d'identifier les comportements anormaux de la moto et de savoir si les pièces défectueuses sont remplaçables.

Pour afficher la fonction, il faut entrer à la page « Error » du menu.

Ce menu n'est actif que lorsqu'il existe au moins une erreur ; autrement, cette page N'EST PAS affichée.

Si plusieurs erreurs sont détectées, elles sont affichées alternativement toutes les 3 secondes. Dans tous les cas, il est toujours possible d'effectuer un diagnostic plus détaillé à l'aide du Ducati Diagnostic System.



Attention

Quand une erreur est affichée, toujours s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR

ERREUR

	TPS	01	Potentiomètre du papillon C.C. Vcc ou c.a.
	TPS	01	Potentiomètre du papillon C.C. GND
	PRESS	02	Capteur de pression C.C. Vcc
	PRESS	02	Capteur de pression C.C. GND ou c.a.

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR		ERREUR	
	OIL	03	Capteur NTC d'huile C.C. Vcc ou c.a.
	OIL	03	Capteur NTC d'huile C.C. GND
	T AIR	04	Capteur de Température de l'Air C.-C. GND ou c.a.
	T AIR	04	Capteur de Température de l'Air C.C. Vcc
	BATT	05	Tension de batterie, niveau LOW
	BATT	05	Tension de batterie, niveau HIGH
	LAMB	06	Sonde lambda (écart)
	LAMB	06	Réchauffeur de la sonde lambda C.C. Vcc
	LAMB	06	Réchauffeur de la sonde lambda C.C. GND ou c.a.
	FUEL	07	Capteur NTC de la réserve de carburant C.C. Vcc ou c.a.

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR		ERREUR	
	FUEL	07	Capteur NTC de la réserve de carburant C.C. GND
	DTC	08	Contrôle de Traction
	COIL	09	Bobine verticale (n° 2) C.C. Vcc
	COIL	09	Bobine verticale (n° 2) C.C. GND ou c.a.
	COIL	09	Bobine horizontale (n° 1) C.C. Vcc
	COIL	09	Bobine horizontale (n° 1) C.C. GND ou c.a.
	INJE	10	Injecteur vertical (n° 2) C.C. Vcc
	INJE	10	Injecteur vertical (n° 2) C.C. GND ou c.a.
	INJE	10	Injecteur horizontal (n° 1) C.C. Vcc
	INJE	10	Injecteur horizontal (n° 1) C.C. GND ou c.a.

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR		ERREUR	
	FAN	11	Relais des Ventilateurs C.a.
	START	12	Solénoïde de démarrage C.C. Vcc
	START	12	Solénoïde de démarrage C.C. GND ou c.a.
	R INJ	13	Relais d'injection c.a.
	STEPP	14	Moteur pas à pas c.a.
	STEPP	14	Moteur pas à pas C.C. Vcc
	STEPP	14	Moteur pas à pas C.-C. GND
	EXVL	15	Échec de la vérification des valeurs limites ou erreur de positionnement
	EXVL	15	C.C. GND ou c.a. du potentiomètre
	EXVL	15	C.C. Vcc du potentiomètre

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR		ERREUR	
	EXVL	15	Démarrateur électrique en panne / hors service
	ECU	16	ECU (erreur générique)
	PKUP	17	Capteur Pick-UP
	SPEED	18	Capteur de vitesse
	IMMO	19	Système antidémarrage électronique (clé absente)
	IMMO	19	Système antidémarrage électronique (antenne débranchée)
	IMMO	19	Système antidémarrage électronique (clé inconnue)
	CAN	20	Ligne CAN
	LIGHT	21	Relais feux
	ABS	22	Erreur dans le système ABS

Fonction extinction « intelligente » du phare

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

- Dans le premier cas, si l'on commute la clé de OFF à ON et que l'on ne démarre pas le moteur, le phare sera désactivé au bout de 60 secondes et il ne sera réactivé que lors du prochain démarrage du moteur.
- Dans le deuxième cas, après l'utilisation normale du motorcycle avec les phares allumés, ceux-ci s'éteindront après l'arrêt du moteur au moyen du bouton RUN-STOP placé sur le commutateur droit.
Dans ce dernier cas, le phare sera désactivé au bout de 60 secondes et il ne sera réactivé que lors du prochain démarrage du moteur.
- Dans le troisième cas, lors du démarrage du moteur, le phare s'éteint et il ne se rallume pas qu'une fois le moteur démarré.

Fonction allumage « intelligent » du phare

Cette fonction permet de réaliser l'allumage programmé du phare, même lorsque le moteur est éteint (Key-Off). Le tableau de bord, aussitôt après le Key-off, reste activé pendant 60 secondes, permettant ainsi d'allumer le phare par la pression du bouton (1, Fig. 9) dans les positions A « ▲ » ou B « ▼ ».

Durant ces 60 secondes, à chaque pression du bouton (1 Fig. 9) dans la position A « ▲ » ou B « ▼ », le tableau de bord permet d'activer le phare pendant 30 secondes ; à chaque pression du bouton, le temps d'activation sera sommé jusqu'à un maximum de 6 pressions (le temps maximum est 180 secondes). Après avoir appuyé une première fois sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ » ou B « ▼ », le comptage des 30 secondes commence et le phare est activé ; si l'on appuie une seconde fois sur le bouton durant ces 30 secondes, on pourra sommer le temps d'activation ; au cas où les 30 secondes d'activation du phare se seraient écoulées, il n'est plus possible d'« ajouter » 30 autres secondes et le tableau de bord désactivera le phare.

Pour retourner dans cette fonction, il faut mettre et couper le contact (Key-On/Key-Off) au moins une fois.

En cas de coupure de la batterie lorsque la fonction est activée, le tableau de bord désactivera la fonction dès que la tension sera rétablie (dans ce cas-ci, le tableau de bord ne restera pas activé pendant 60 secondes).

Le système antidémarrage électronique (immobilizer)

Pour une meilleure protection antivol, le motocycle est équipé d'un système électronique de blocage du moteur / système antidémarrage électronique (IMMOBILIZER), qui est activé automatiquement chaque fois que l'on coupe le contact.

Chaque clé renferme un dispositif électronique de modulation du signal émis au démarrage par une antenne spéciale incorporée dans le commutateur.

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

Clés

Le motorcycle est livré avec 2 clés B (NOIRES).
Ces clés contiennent le « code du système
antidémarrage électronique ».



Remarque

Votre concessionnaire Ducati pourrait vous
demander de lui remettre la Code Card pour effectuer
certaines opérations.

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

- le démarrage ;
- l'ouverture du bouchon du réservoir de
carburant ;
- le déverrouillage de la serrure de la selle.



Remarque

Les deux clés sont livrées avec une plaquette
(1) portant leur numéro d'identification.



Attention

Séparer les clés et employer une seule des deux
clés noires pour utiliser le motorcycle.

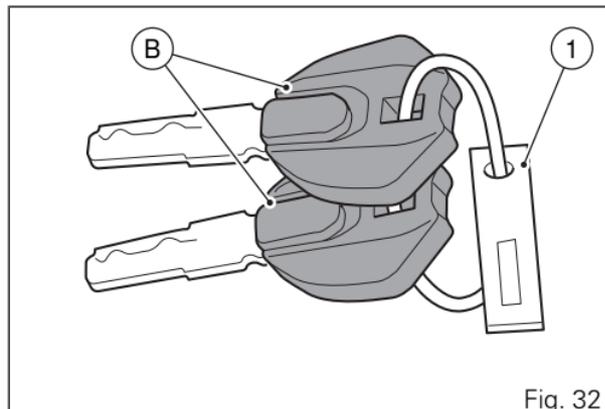


Fig. 32

Code card

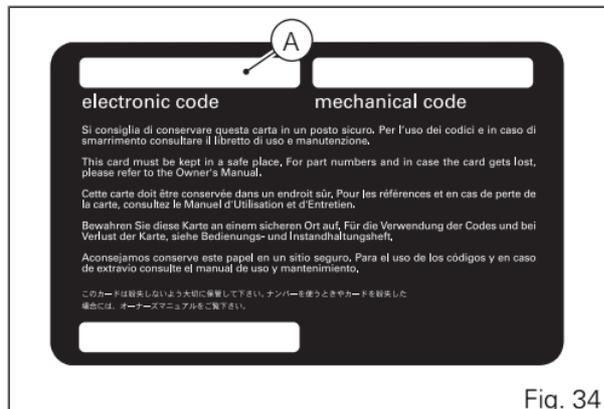
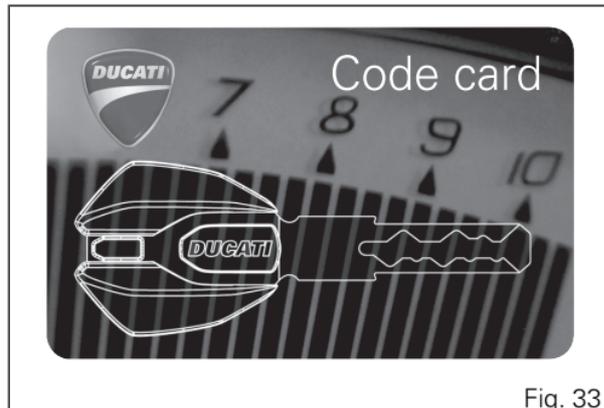
Une CODE CARD est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A Fig. 34), à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le Key-On.

Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique indiqué sur la CODE CARD, dans l'éventualité de devoir effectuer le déblocage du moteur moyennant la procédure décrite ci-dessous qui offre la possibilité à l'utilisateur, en cas de problèmes du système antidémarrage électronique, de désactiver la fonction de « blocage du moteur » signalée par l'allumage du témoin jaune ambre « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD ». L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la Code Card.

Attention

Le concessionnaire a besoin de la Code Card pour reprogrammer ou remplacer une clé.



Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique

En cas d'un « BLOCAGE système antidémarrage électronique », il est possible d'effectuer la procédure de « Déblocage système antidémarrage électronique » depuis le tableau de bord en entrant dans la fonction correspondante comme suit :

Entrer à la page « COD » du menu.

Remarque

Ce menu ne doit être activé qu'en présence d'au moins une erreur du système antidémarrage électronique.

Le premier code affiché dans cette page du menu est toujours « 00000 » ; à ce stade, si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on entre dans la procédure de saisie du code électronique indiqué sur la Code Card.

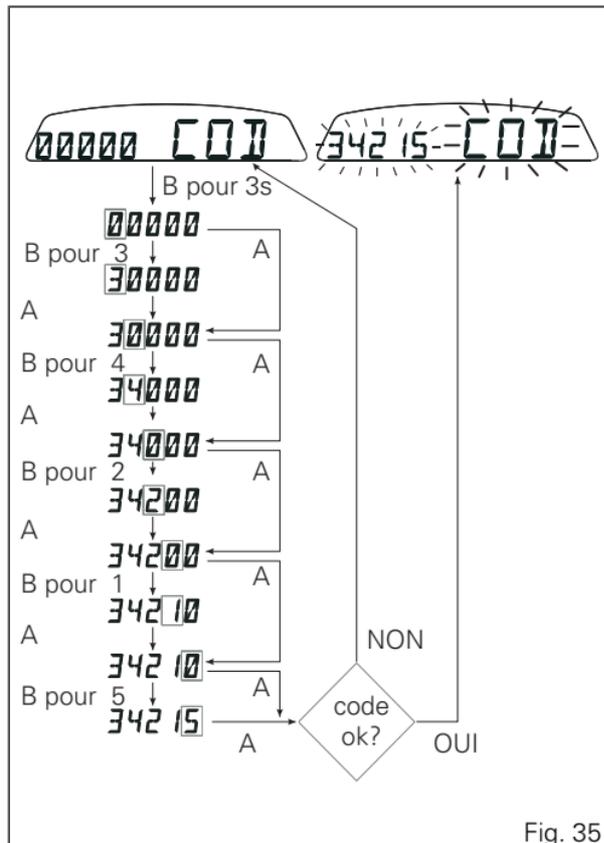


Fig. 35

Saisie du code :

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

Bouton (1, Fig. 9) : à chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par intervalles d'une seconde ; si l'on appuie sur ce bouton dans la position A « ▲ », on passe au réglage du deuxième chiffre qui commencera à clignoter. À chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par intervalles d'une seconde.

Si l'on appuie sur ce bouton dans la position A « ▲ », on passe au réglage du troisième chiffre qui commencera à clignoter. À chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par intervalles d'une seconde.

Si l'on appuie sur ce bouton dans la position A « ▲ », on passe au réglage du quatrième chiffre qui commencera à clignoter. À chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par intervalles d'une seconde.

Appuyer sur ce bouton dans la position A « ▲ » pour passer au réglage du cinquième chiffre qui commencera à clignoter. À chaque pression de ce

bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement par intervalles d'une seconde.

Appuyer sur ce bouton dans la position A « ▲ » pour confirmer le code.

À ce stade, si le code a été saisi correctement, l'indication « CODE » et le code saisi clignoteront simultanément pendant 4 secondes ; le témoin « Diagnostic Véhicule / Moteur - EOBD » (8Fig. 3) s'éteint ; par la suite, le tableau de bord quitte automatiquement le menu et autorise le démarrage « temporaire » du véhicule.

Si l'erreur persiste, lors du prochain Key-On, le tableau de bord sera de nouveau en état d'erreur et de blocage moteur. Si le code a été mal saisi, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « COD » et affichera le code « 00000 ».

Fonctionnement

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

Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :

- 1) Si le code est reconnu, le système de protection désactive le blocage moteur. En appuyant sur le bouton START, le moteur démarre ;
- 2) Si le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » , s'allume et que la pression du bouton , dans la position B « ▼ » active l'affichage de la page portant le message « Error », le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé en position OFF et ensuite à nouveau en position ON ; si le blocage persiste, essayer de nouveau avec l'autre clé noire standard. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance Ducati.



Attention

Des chocs violents pourraient endommager les composants électroniques de la clé. Toujours utiliser la même clé au cours de la procédure. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

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

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

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

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



Remarque

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

Menu de service - unité de mesure (UNIT SET)

Cette fonction permet de configurer les unités de mesure des valeurs affichées sur le tableau de bord. Pour entrer dans le menu de service, il faut garder l'appui sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ » tout en tournant le commutateur à clé de la position « Off » à la position « On ».



Remarque

Quand on se trouve à l'intérieur de ce « menu », toutes les autres fonctions sont exclues et il n'est pas possible de démarrer la moto.

La première fonction affichée est celle de « Reprogrammation antidémarrage électronique » (00000 PRO), avec l'appui sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position A « ▲ » l'autre fonction des menus de service « UNIT SET » est affichée.

À ce stade, appuyer sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes.

À chaque pression du bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ », le tableau de bord active cycliquement les affichages clignotants suivants :

UNITÉ DE MESURE			
Standard pays	Vitesse	Température de l'air	Compteurs kilométriques
EU	Km/h	°C	Km
EN	Mph	°C	Milles
USA	Mph	°F	Milles
CND	Km/h	°C	Km
FRA	Km/h	°C	Km
JAP	Km/h	°C	Km
ECU Id.	Le tableau de bord configure l'unité de mesure selon ce que l'ECU communique.		

Si l'on appuie sur le bouton (1, Fig. 9) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on mémorise la situation affichée jusqu'à obtenir le mot « MEM ». Lors du prochain Key-On, le tableau de bord aura les nouveaux paramètres.

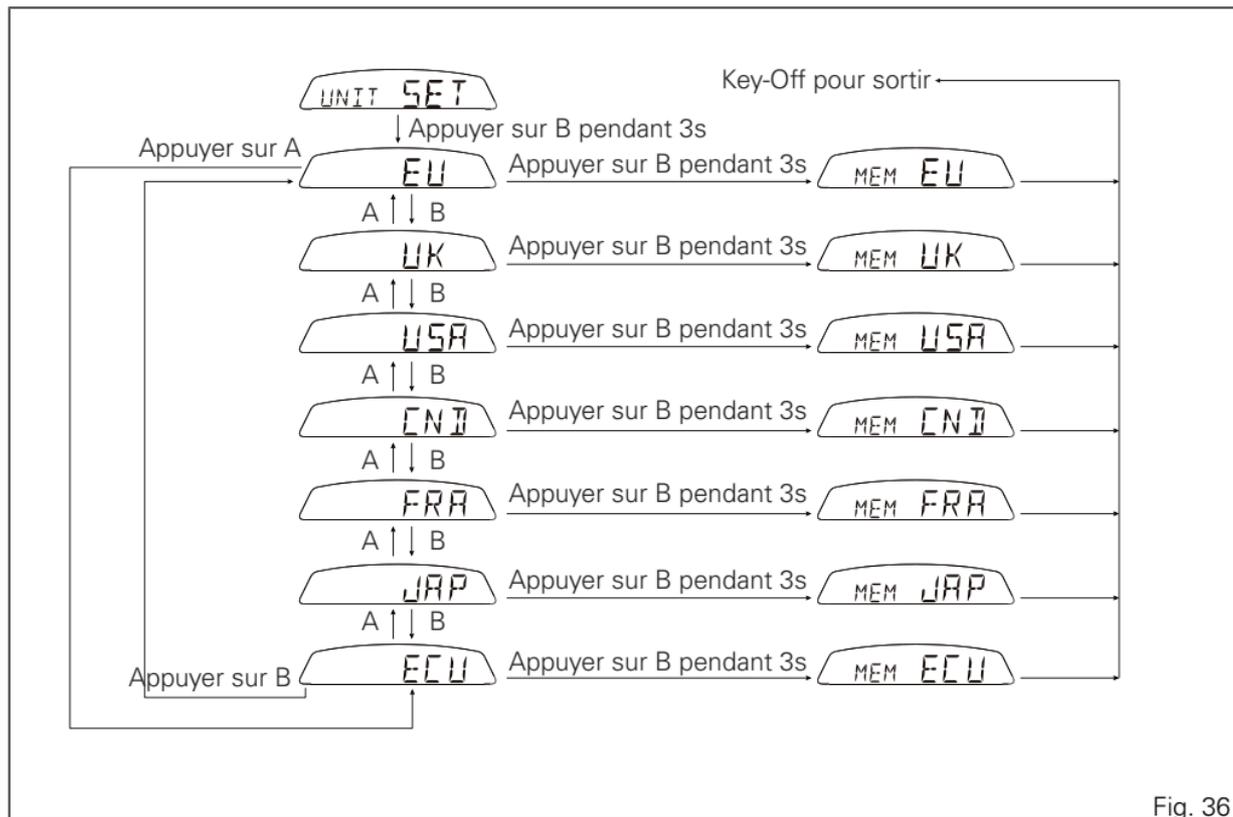


Fig. 36

Commandes pour la conduite

Position des commandes pour la conduite du motocycle



Attention

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

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

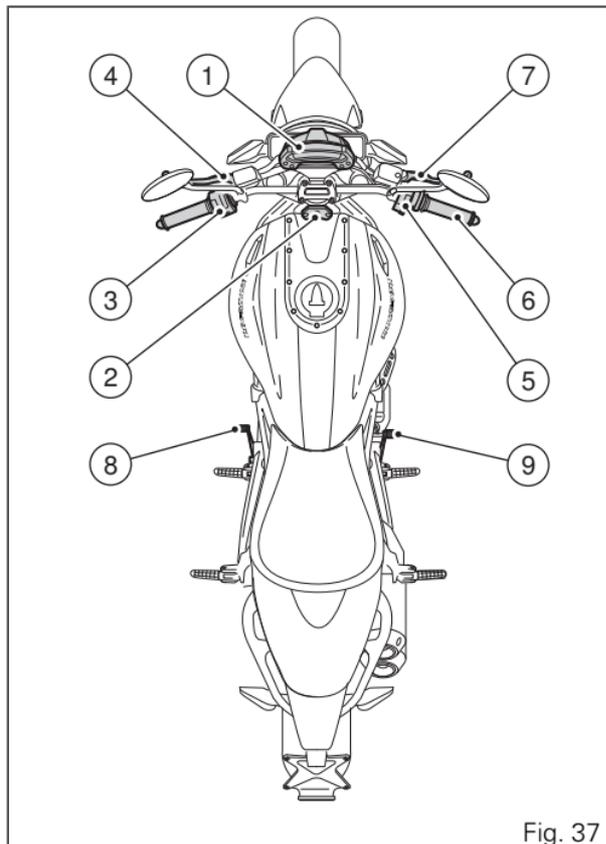


Fig. 37

Commutateur d'allumage et antivol de direction

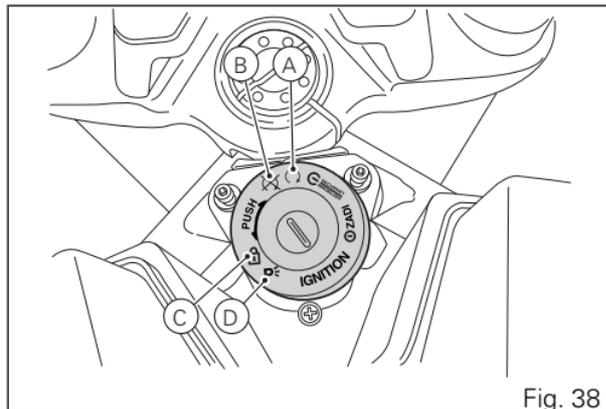
Il se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

- A)  : il active le fonctionnement des feux et du moteur ;
- B)  : il désactive le fonctionnement des feux et du moteur ;
- C)  : la direction est bloquée ;
- D)  : feu de position et antivol de direction.



Remarque

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



Commutateur gauche

- 1) Inverseur, commande sélection feu, à deux positions :
position  = feu de croisement allumé ;
position  = feu de route allumé.
- 2) Bouton  = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position  = virage à gauche ;
position  = virage à droite.
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande une fois revenu en position centrale.
- 3) Bouton  = avertisseur sonore.
- 4) Bouton  = appel de phares.
- 5) Bouton de commande du tableau de bord à deux positions :
position «  » ;
position «  ».

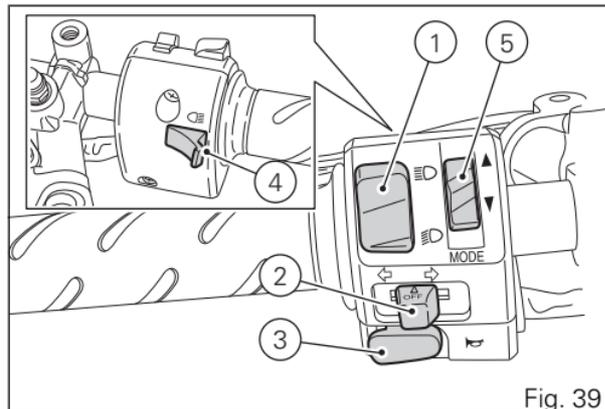


Fig. 39

Levier de commande embrayage

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) pour le réglage de la distance entre le levier et la poignée sur le demi-guidon.

La molette (2) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Vice versa tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier.

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

Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé motorcycle arrêté.

Important

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

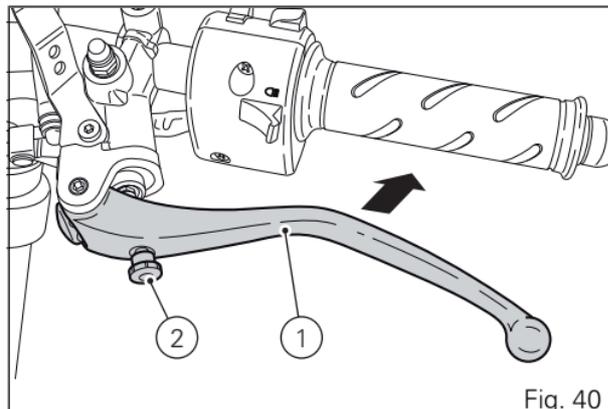


Fig. 40

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur lorsque la béquille est baissée et le sélecteur de vitesses se trouve au point mort, ou bien en tirant le levier d'embrayage lorsqu'un rapport est engagé (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

Commutateur droit

1) Contacteur ARRÊT MOTEUR à deux positions :

- position  (RUN) = marche ;
- position  (OFF) = arrêt du moteur.

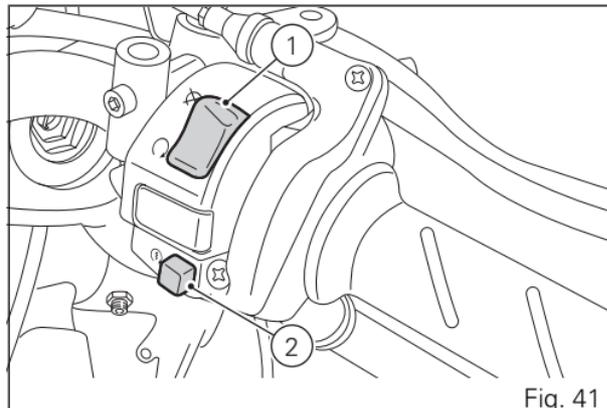
Attention

Ce contacteur s'utilise surtout en cas d'urgence, lorsqu'il faut éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener le contacteur en position  pour procéder à la mise en route du motocycle.

Important

Le fait de rouler feux allumés, d'éteindre le moteur avec le contacteur (1) en laissant la clé d'allumage sur ON, peut causer l'épuisement de la batterie, puisque les feux restent allumés.

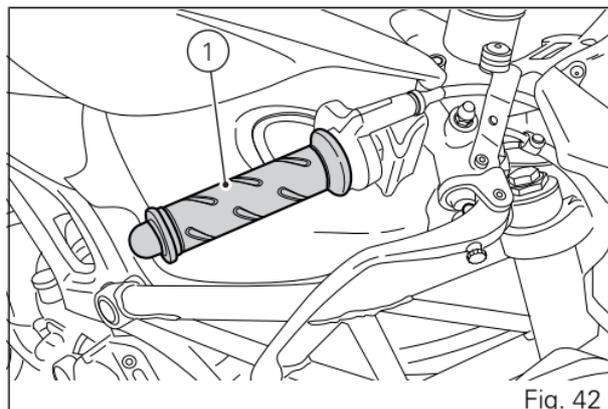
2) Bouton  = démarrage du moteur.



Poignée des gaz

La poignée des gaz (1), du côté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du corps de papillons.

Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.



Levier de commande frein avant

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (2) vers la poignée des gaz. Un effort minimum de la main suffit pour actionner ce dispositif car son fonctionnement est hydraulique.

Le levier de commande est doté d'une molette (3) qui permet de régler la distance qui le sépare de la poignée sur le demi-guidon. La molette (3) peut être tournée de 10 crans pour régler le levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Vice versa tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier.

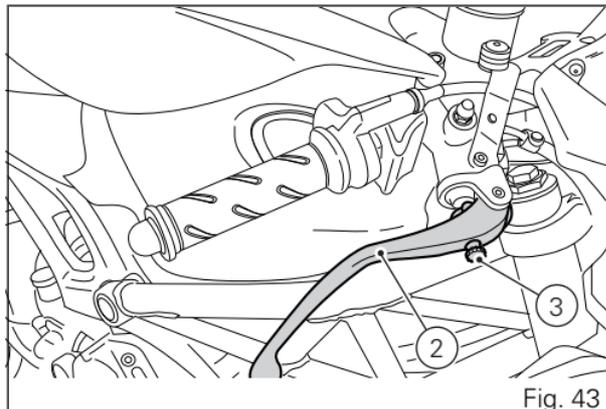


Fig. 43

Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions respectives à la page « Démarrage et mise en route du motocycle ».

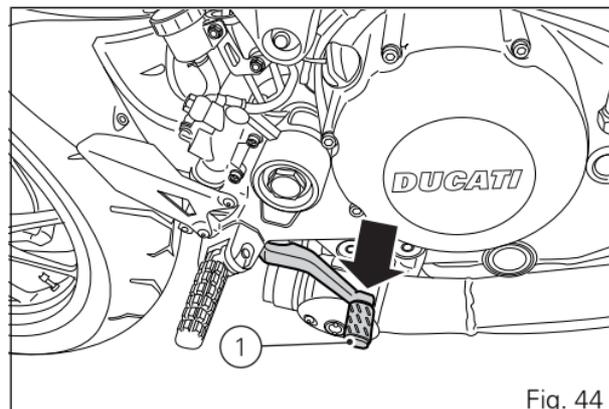
Attention

Le levier du frein avant doit être réglé moto arrêtée.

Pédale de commande frein arrière

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

Le système de commande est du type hydraulique.



Sélecteur de vitesse

Le sélecteur de vitesse a une position neutre centrale N avec retour automatique et deux mouvements :

en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1^e vitesse et pour rétrograder.

Avec cette manoeuvre, le témoin N sur le tableau de bord s'éteint ;

en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2^e vitesse et ensuite la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e vitesse.

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

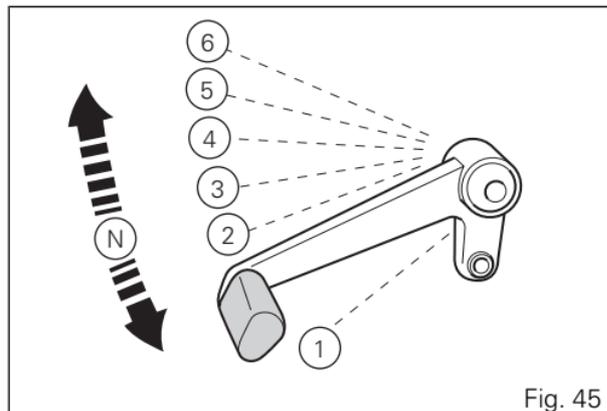


Fig. 45

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

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de vitesses et du levier du frein arrière par rapport aux repose-pieds. Pour modifier la position du levier de changement vitesses, agir comme suit : bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).



Remarque

L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé ouverte jusqu'à ce que la pédale de vitesse soit dans la position voulue. Serrer les deux contre-écrous contre la tringle. Pour modifier la position de la pédale de frein arrière, desserrer le contre-écrou (4), tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue. Serrer le contre-écrou (4). En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'un jeu d'environ $1,5 \div 2$ mm avant le début de l'action de freinage.

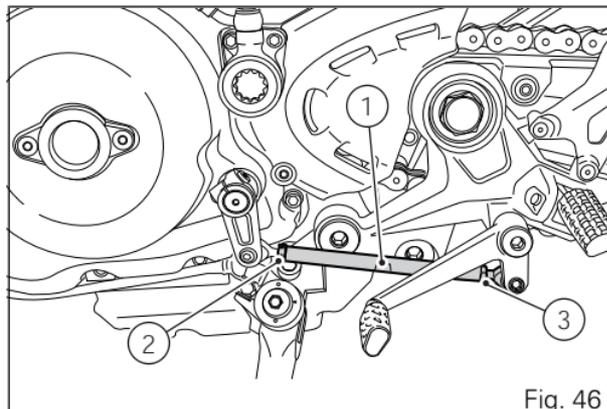


Fig. 46

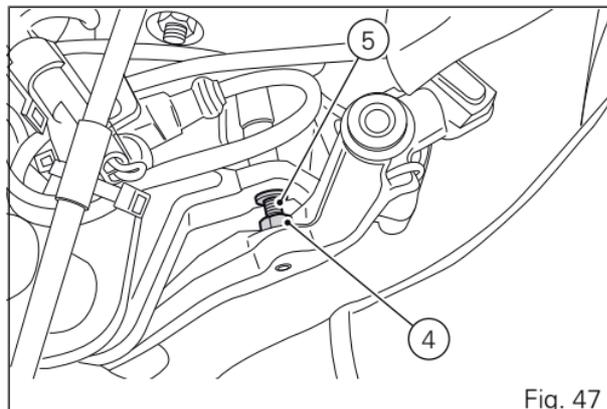


Fig. 47

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

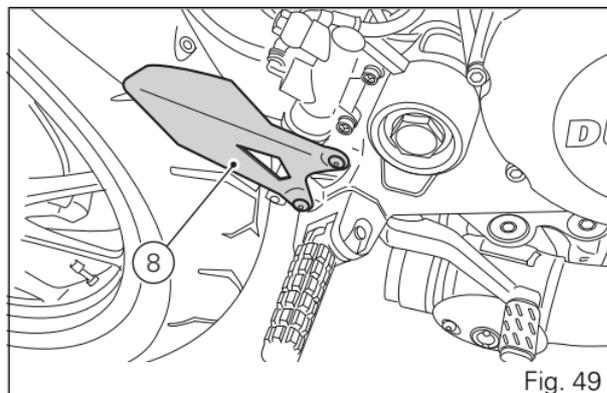
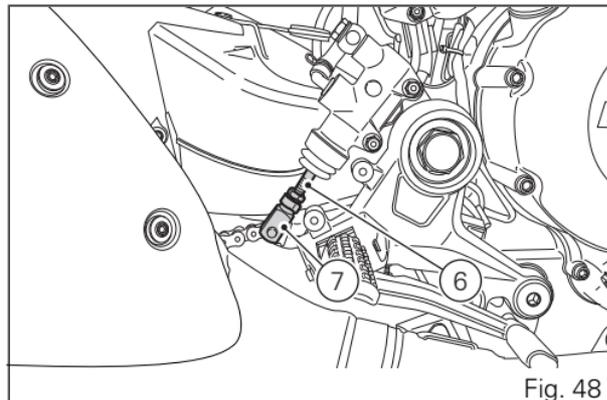
Desserrer le contre-écrou (6) sur la tringle du maître-cylindre.

Visser la tringle sur la fourchette (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le réduire.

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

Remarque

Au cas où le protège-talons (8) empêcherait le réglage du frein arrière s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour l'entretien.



Éléments et dispositifs principaux

Position sur le motocycle

- 1) Bouchon réservoir de carburant.
- 2) Serrure de la selle.
- 3) Goupille pour le câble porte-casque.
- 4) Béquille latérale.
- 5) Rétroviseurs.
- 6) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière
- 7) Catalyseur

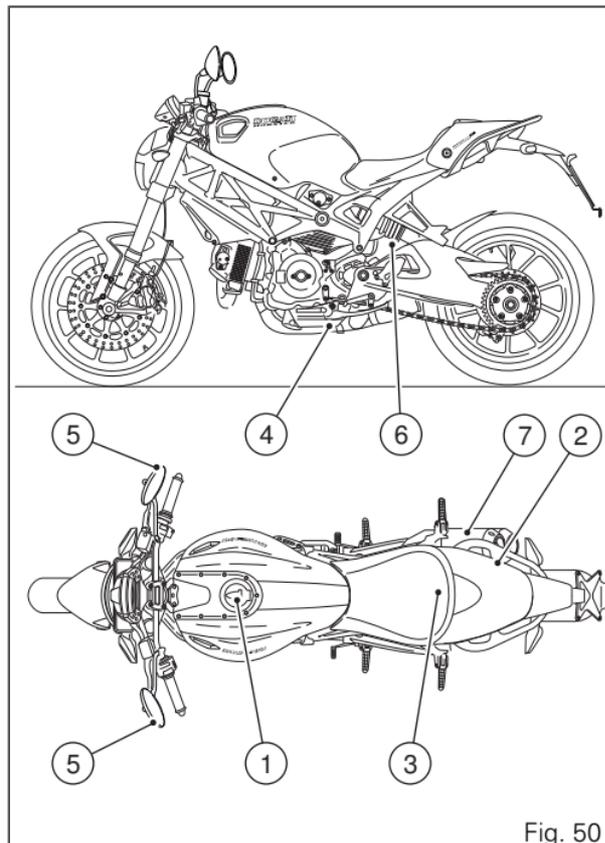


Fig. 50

Bouchon du réservoir de carburant

OUVERTURE

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

FERMETURE

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



Remarque

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

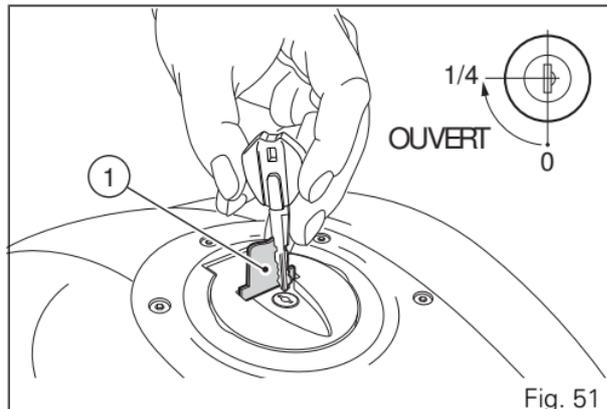


Fig. 51

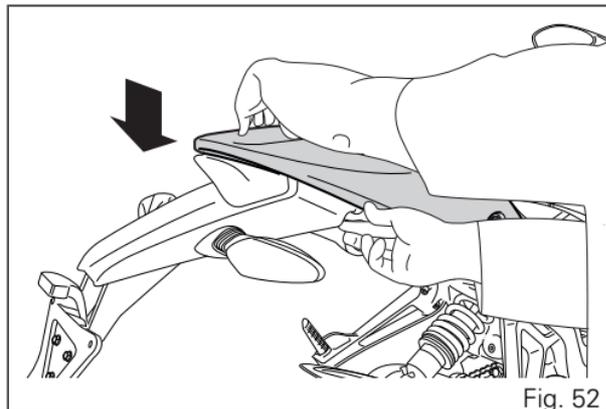
Serrure de selle

OUVERTURE

Introduire la clé dans la serrure et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre tout en pressant vers le bas à proximité du verrou pour faciliter le dégagement du pion. Extraire la selle de ses arrêts avant en la tirant vers l'arrière.

FERMETURE

Vérifier si tous les éléments sont bien placés et fixés dans le compartiment sous la selle. Insérer les extrémités avant du fond de la selle sous le cavalier du cadre, puis pousser l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le déclic du verrou de la serrure. Vérifier si la selle est bien fixée au cadre, puis retirer la clé de la serrure.



Câble d'ancrage du casque

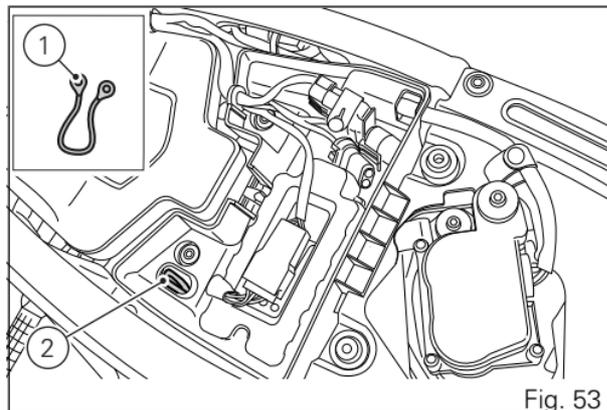
Le câble porte-casque (1) se trouve dans la trousse à outils, voir « Accessoires fournis de série » page 114. Faire passer le câble par le casque et insérer son extrémité dans la goupille (2).

Laisser le casque suspendu et remettre la selle en place pour le fixer.



Attention

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



Béquille latérale



Attention

Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier si la surface d'appui est solide et plane.

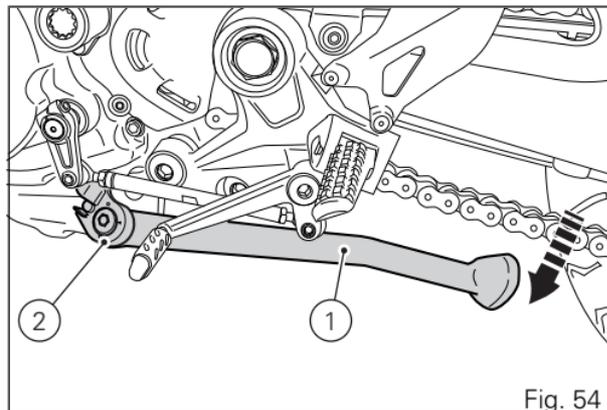
Les sols meubles, le gravier, le goudron ramolli par la chaleur, etc. peuvent causer la chute de la moto garée.

Sur un terrain en pente, toujours garer le motorcycle avec sa roue arrière positionnée aval. Pour utiliser la béquille latérale, appuyer avec le pied sur la béquille (1) (en tenant le guidon du motorcycle des deux mains) jusqu'à l'amener à sa position d'extension maximale. Incliner la moto jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.



Attention

Ne pas rester assis sur la moto garée sur sa béquille latérale.



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



Remarque

Il est conseillé de contrôler périodiquement le fonctionnement du système de retenue (constitué de deux ressorts de traction, montés l'un dans l'autre) et du capteur de sécurité (2).



Remarque

Il est possible de démarrer le moteur lorsque la béquille est baissée et le sélecteur de vitesses se trouve au point mort, ou bien en tirant le levier d'embrayage lorsqu'un rapport est engagé (dans ce cas, la béquille doit être relevée).

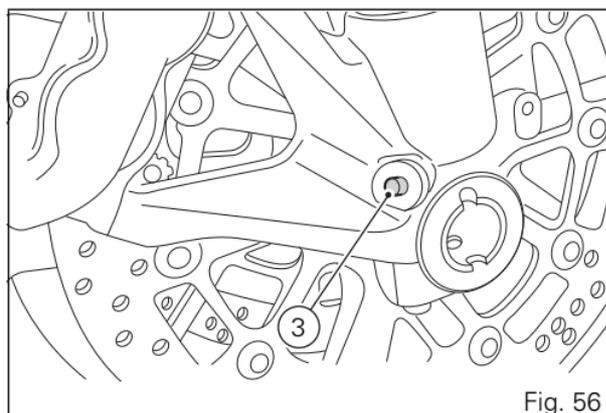
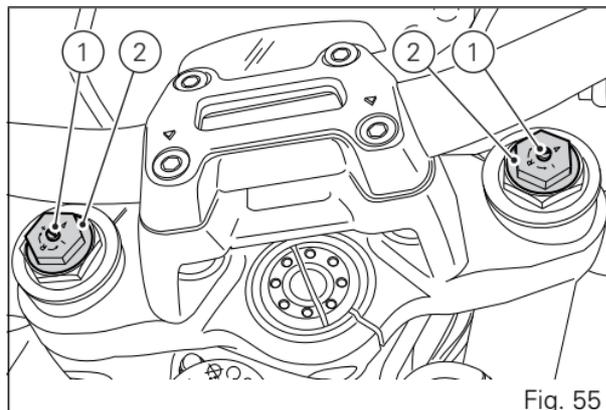
Éléments de réglage de la fourche avant

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

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

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

Placer le motorcycle sur sa béquille latérale, en veillant à ce qu'il soit parfaitement stable. À l'aide d'un tournevis plat, tourner le dispositif de réglage (1), chapeautant chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente. À l'aide d'un tournevis plat, tourner le dispositif de réglage (3), dans la partie arrière des pattes d'ancrage roue, pour modifier le frein hydraulique en compression. Pour modifier la précontrainte du ressort intérieur de chaque tube, tourner l'élément de réglage à tête hexagonale (2,) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm. Lorsqu'on tourne le dispositif de réglage (1 et 3), il faut entendre des déclics : chacun d'entre eux



correspond à un réglage d'amortissement. En serrant à fond la vis jusqu'en butée on obtient la position « 0 », qui correspond à l'amortissement maximum. À partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions « 1 » et « 2 », etc.

Les réglages STANDARD sont les suivants :

- compression : 1 tour et demi à partir de la position Maxi (totalement fermée) ;
- détente : 1 tour à partir à partir de la position Maxi (totalement fermée) ;
- Précontrainte du ressort : 7 tours en plus à partir de la position Mini. (totalement hors précontrainte).
À chaque tour complet correspond 1 mm de précontrainte du ressort (total 15 mm).



Attention

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

Éléments de réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est doté de dispositifs de réglage extérieurs permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge. Le dispositif de réglage (1), situé du côté gauche, au niveau de la fixation supérieure de l'amortisseur au sous-cadre arrière, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

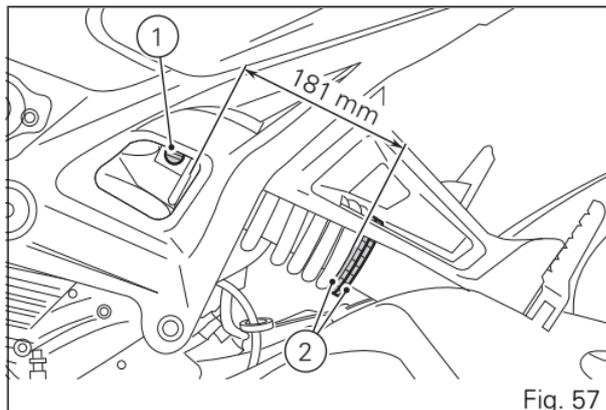
En tournant le dispositif de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage ; dans le sens inverse, on le diminue.

Les deux bagues (2) à la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe.

Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrer la bague supérieure de serrage. VISSER ou DÉVISSER la bague inférieure pour AUGMENTER ou RÉDUIRE la précontrainte.

Réglage d'USINE de la position tout fermé (sens des aiguilles d'une montre) :

- détente : desserrer l'élément de réglage (1) de 8 déclics à partir de la position Maxi (totalement fermée) ;
- Précontrainte du ressort : 20 mm à partir de la position Mini (totalement hors précontrainte).



Attention

Lors du réglage de la précontrainte du ressort, veiller à ne pas dépasser la cote de 181 mm pour éviter d'endommager le bras oscillant.



Attention

Pour tourner la bague de réglage de la précontrainte, utiliser une clé à ergot. Utiliser la clé avec précautions pour ne pas risquer de se blesser en heurtant violemment la main contre la moto si la dent de la clé devait riper pendant le réglage.



Attention

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

Pour rouler en duo avec bagages, il faut précontraindre au maximum le ressort de l'amortisseur arrière afin d'améliorer le comportement dynamique du motorcycle et d'éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol. Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente.

Mode d'emploi

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximum

Vitesse de rotation à respecter pendant la période de rodage et pour une utilisation normale :

- 1) jusqu'à 1 000 km ;
- 2) de 1 000 à 2 500 km.

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le nombre de tours suivant : 5.500÷6.000 trs/mn.

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

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

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

Pour permettre l'adaptation réciproque de toutes les pièces mécaniques en mouvement et surtout pour ne pas compromettre la durée de vie des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne faire des accélérations trop brusques et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.

Il est conseillé également de contrôler fréquemment la chaîne et de la graisser, si nécessaire.

De 1 000 à 2 500 km

Il est possible de demander plus au moteur sans jamais dépasser 7 000 trs/mn.

Important

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

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

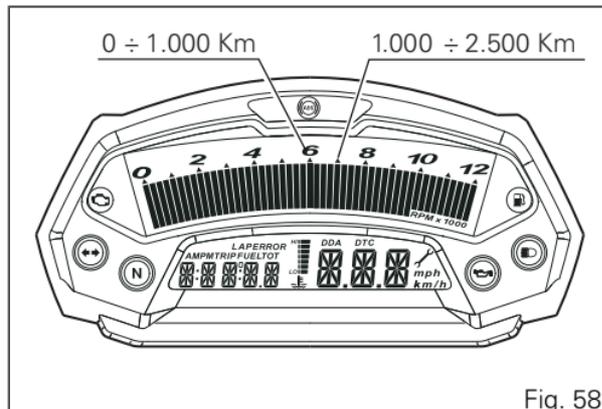


Fig. 58

Contrôles avant la mise en route



Attention

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

Avant de se mettre en route, contrôler :

CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR

Contrôler le niveau de carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 112).

NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Au besoin, faire l'appoint (page 149).

LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants (page 115).

CONDITION DES PNEUS

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 146).

FONCTIONNEMENT DES COMMANDES

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

FEUX ET INDICATEURS

Contrôler l'état des ampoules des feux et des indicateurs ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En présence d'ampoules grillées, les remplacer (page 143).

SERRAGES À CLÉ

Contrôler le verrouillage du bouchon de réservoir (page 93) et de la selle (page 94).

BÉQUILLE

Vérifier le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (page 96).

TÉMOIN ABS

Après le Key-on, le témoin ABS (10Fig. 3) s'allume lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à 5 km/h ; le témoin s'éteint pour identifier le bon fonctionnement du système ABS.



Attention

En cas d'anomalies, renoncer à l'utilisation et s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

DISPOSITIF ABS

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



Attention

L'obstruction des trous de lecture peut compromettre le bon fonctionnement du dispositif. En présence de terrains particulièrement boueux, il est préconisé de mettre hors service le dispositif ABS car des anomalies soudaines de fonctionnement pourraient se vérifier.



Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

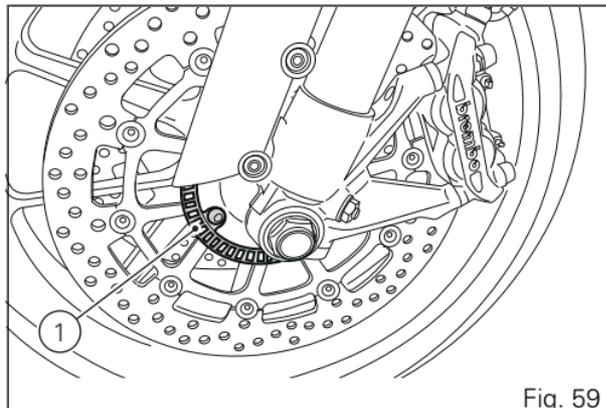


Fig. 59

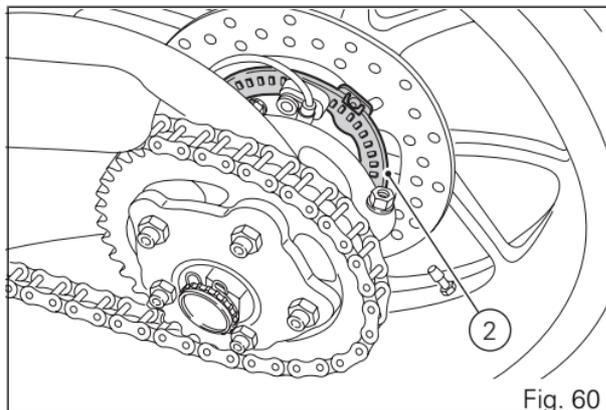


Fig. 60

Démarrage du moteur



Attention

Avant de démarrer le moteur, se familiariser avec les commandes à utiliser pendant la conduite.



Attention

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer une perte de conscience ou même la mort en très peu de temps.

Déplacer le commutateur d'allumage en position (1 Fig. 61). Vérifier si le témoin vert N et le témoin rouge  au tableau de bord sont allumés.



Important

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



Attention

La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.

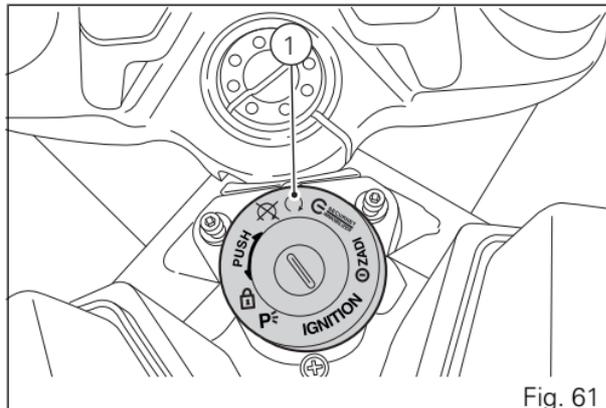


Fig. 61



Remarque

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

S'assurer que le commutateur d'arrêt (2, Fig. 62) est en position \odot (RUN) ; appuyer ensuite sur le bouton de démarrage (3 Fig. 62).

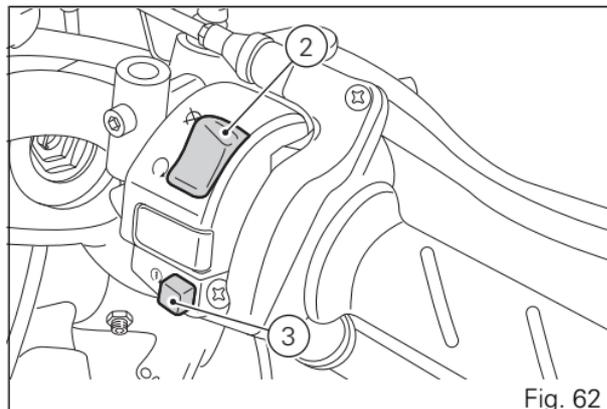
Laisser le motorcycle démarrer spontanément, sans actionner la poignée des gaz.

Remarque

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

Important

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



Démarrage et mise en route du motorcycle

- 1) Débrayer en agissant sur le levier de commande.
- 2) Avec la pointe du pied, appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesse de manière à enclencher la première vitesse.
- 3) Augmenter la vitesse du moteur en agissant sur la poignée des gaz, relâcher simultanément et lentement le levier d'embrayage ; le motorcycle commencera à se déplacer.
- 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et accélérer.
- 5) Pour passer une vitesse supérieure, relâcher la poignée des gaz pour réduire le régime du moteur, débrayer, soulever le levier de vitesses et relâcher le levier de commande de l'embrayage.

Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit : relâcher la poignée des gaz, débrayer, accélérer en augmentant pendant un instant la vitesse du moteur pour permettre la synchronisation des engrenages à enclencher, puis rétrograder en enclenchant la vitesse inférieure et relâcher le levier d'embrayage.

L'utilisation des commandes doit se faire avec intelligence et rapidité : en montée quand le

motorcycle commence à diminuer la vitesse, enclencher immédiatement la vitesse inférieure ; ce faisant on évite des sollicitations anormales au moteur ainsi qu'à toute la structure du motorcycle.



Attention

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



Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

Freinage

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

Système ABS

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du conducteur. Le freinage est un des moments les plus difficiles et dangereux de la conduite d'un véhicule à deux roues ; le risque de chute ou d'accident dans cette situation est statistiquement plus élevé qu'à tout autre moment. Quand la roue avant se bloque, l'action stabilisatrice de la friction fait défaut : d'où la perte de contrôle du motorcycle.

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

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la

roue, signale à la centrale que la roue est sur le point de se bloquer.

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

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

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

Au besoin, le système peut être désactivé depuis le tableau de bord en utilisant la « Fonction de désactivation de l'ABS » (voir page 52).



Attention

Lorsque le système ABS est désactivé, le véhicule reprend les caractéristiques du système de freinage ordinaire, du fait que l'utilisation indépendante d'un des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage du motorcycle. Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues et risquer de perdre le contrôle de la moto. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage du motorcycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Des manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motorcycle. Quand on aborde des pentes abruptes, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins alternativement et seulement sur des petites distances : une utilisation continue cause l'échauffement du matériau de friction (garniture) et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Arrêt de la moto

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz.

Rétrograder jusqu'à l'enclenchement de la première, puis mettre le sélecteur au point mort.

Freiner et arrêter la moto.

Couper le moteur en déplaçant la clé sur (2).



Important

Ne pas laisser la clé sur ON, position (1), une fois le moteur éteint pour éviter d'endommager les composants électriques.

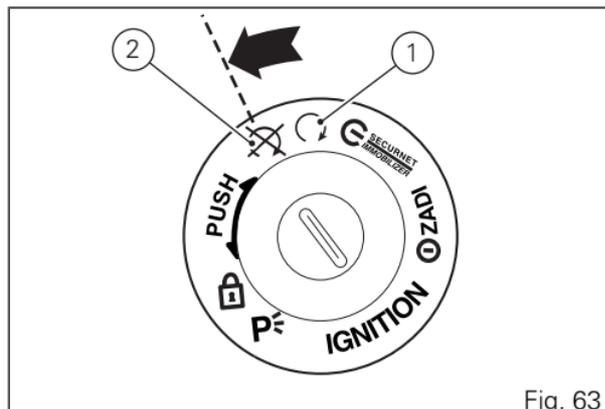


Fig. 63

Ravitaillement en carburant

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



Attention

Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octane, à l'origine, d'au moins 95.



Attention

Le motorcycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10).

L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motorcycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

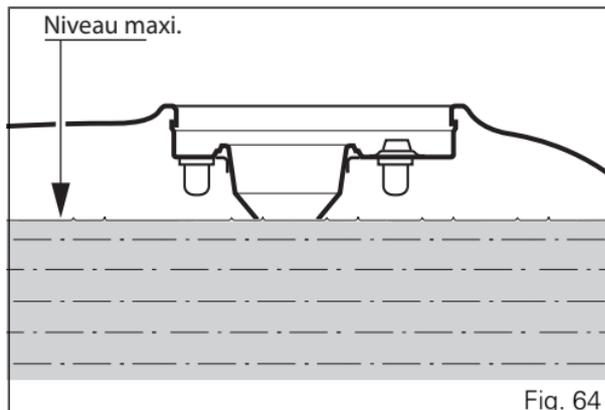


Fig. 64

Stationnement

Pour stationner le véhicule, l'arrêter et le poser sur sa béquille latérale (page 96).

Braquer complètement à gauche et tourner la clé sur (3) pour éviter les vols.

Si l'on gare le motorcycle dans un garage ou dans un local quelconque, veiller à ce que le lieu soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur à proximité du motorcycle.

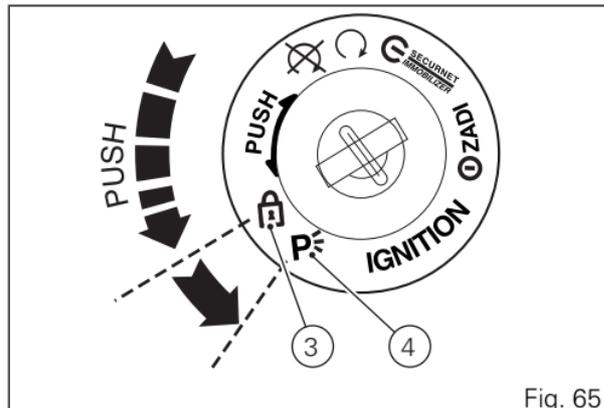
Au besoin, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur (4).

Important

Ne jamais laisser la clé trop longtemps dans la position (4) pour ne pas décharger la batterie. Ne jamais laisser la clé insérée si la moto est sans surveillance.

Attention

Le système d'échappement peut être chaud, même après avoir arrêté le moteur : prendre garde qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et veiller à ne pas garer le motorcycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).



Attention

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

Accessoires standard

La trousse à outils (2) est logée sous le selle (1).

La trousse à outils est composée de :

- pincettes pour fusibles ;
- clé fixe double 8/10 ;
- câble porte-casque antiviol ;
- tournevis ;
- manche pour tournevis ;
- clé tube de 16 mm ;
- tringle de 8 mm ;
- clé Allen de 3 mm ;
- clé Allen de 5 mm ;
- clé Allen de 6 mm.

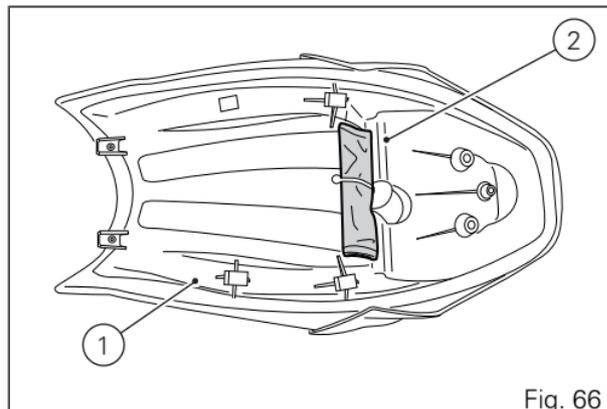


Fig. 66

Principales opérations d'utilisation et entretien

Remplacement du filtre à air



Important

Pour effectuer les opérations d'entretien du filtre à air, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de freins

Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN du réservoir correspondant. Un niveau insuffisant favorise l'admission d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système. Pour faire l'appoint ou renouveler le liquide aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier agréé Ducati.



Important

Il est conseillé de remplacer toutes les durites des systèmes tous les 4 ans.

SYSTÈME D'EMBRAYAGE

Un jeu excessif au levier de commande et un motorcycle qui saute ou s'arrête lors de l'enclenchement d'une vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.



Attention

Le niveau du liquide d'embrayage tend à augmenter dans le réservoir au fur et à mesure que le matériau de friction (garniture) des disques d'embrayage s'use : ne pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

SYSTÈME DE FREINAGE

Si l'on constate un jeu excessif au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bon état, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour faire vérifier le système et, au besoin, le purger.



Attention

Le liquide de frein et d'embrayage attaque la peinture et le plastique ; éviter donc tout contact avec les parties peintes ou en plastique.

L'huile hydraulique est corrosive et peut provoquer des préjudices et des lésions. Ne pas mélanger des huiles de qualité différente. Vérifier l'étanchéité des joints.

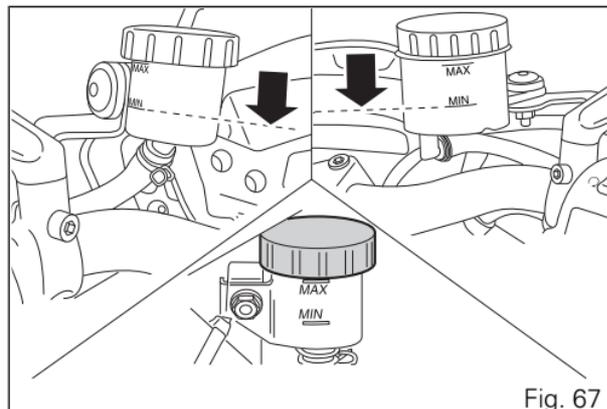


Fig. 67

Vérification de l'usure des plaquettes de frein

Contrôler l'usure des plaquettes à travers l'ouverture obtenue entre les demi-étriers.

Si l'épaisseur de la garniture, même d'une seule plaquette, est d'environ 1 mm, procéder au remplacement des deux plaquettes.

Attention

L'usure de la garniture au-delà de la limite causerait le contact du support métallique avec le disque de frein, en compromettant l'efficacité du freinage, l'intégrité du disque et la sécurité du pilote.

Important

Pour faire remplacer les plaquettes de frein, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

Attention

Refermer ensuite la commande avec précaution après avoir inséré le câble dans le rouet.

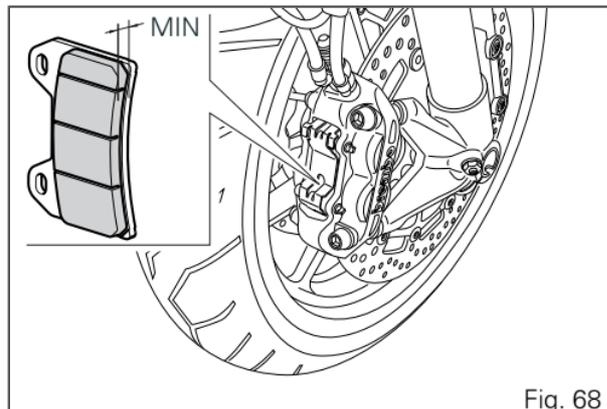


Fig. 68

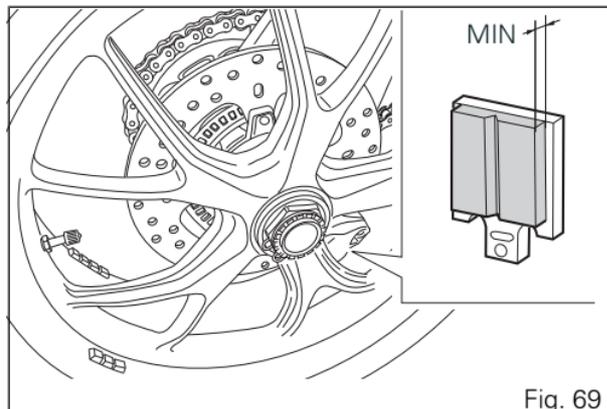


Fig. 69

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler périodiquement les conditions des gaines extérieures des câbles de commande des gaz et de starter. Leur revêtement extérieur en plastique ne doit pas être écrasé ni craquelé. Actionner la commande pour vérifier que le câble interne coulisse librement : en cas de frottements ou de points durs, faire remplacer le câble par un Concessionnaire ou un Atelier agréé Ducati.

Pour éviter ces inconvénients, lubrifier périodiquement les extrémités des câbles de chaque transmission flexible avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Dans le cas de la transmission commande des gaz, il est conseillé d'ouvrir la commande, après avoir dévissé les deux vis de fixation (1), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.



Attention

Refermer ensuite la commande avec précaution après avoir inséré le câble dans le rouet.

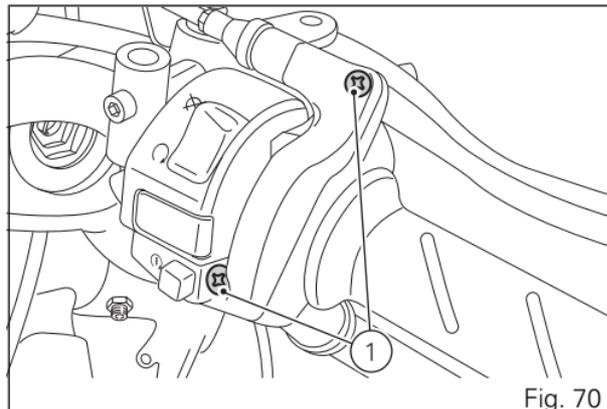


Fig. 70

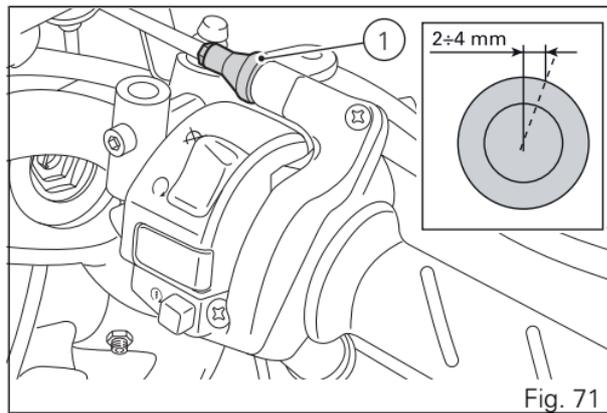
Reposer le couvercle et serrer les vis (1) au couple de 1,8 Nm.

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

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage doit avoir une course à vide, mesurée sur le contour du bord de la poignée, de $2 \div 4$ mm.

Si ce n'est pas le cas, la régler à l'aide du dispositif de réglage respectif (1) situé sur la commande.



Charge et tamponnement hivernal de la batterie

Votre motocycle est doté d'un connecteur (1) auquel il est possible de relier un chargeur de batterie spécial (2) (kit mainteneur batterie réf. 69924601A - divers pays, kit mainteneur batterie réf. 69924601AX - seulement pour le Japon, la Chine et l'Australie) disponible auprès de notre réseau de vente.

Important

Si la tension de la batterie n'est pas maintenue à une valeur minimale de charge au moyen d'un mainteneur spécial, un phénomène irréversible de sulfuration se produit en provoquant un abaissement des performances de la batterie.

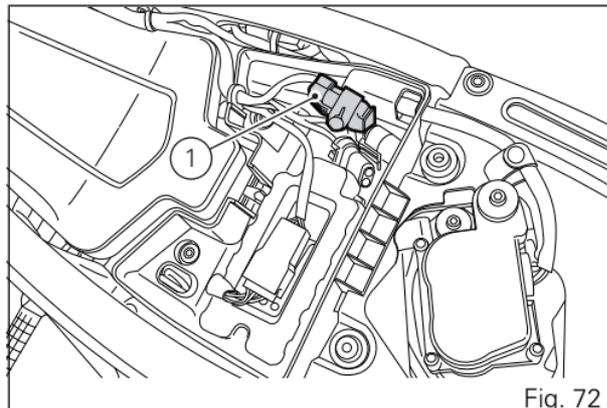


Fig. 72

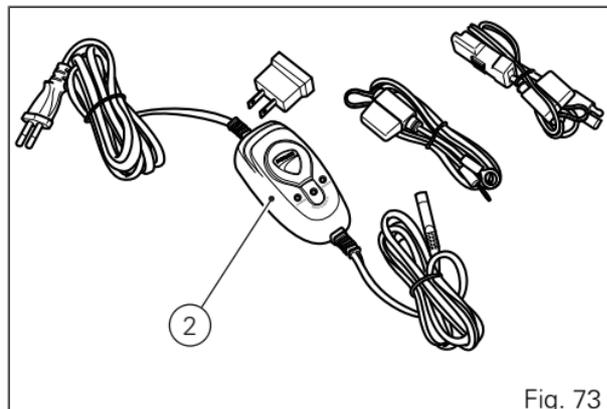


Fig. 73



Remarque

Pendant les périodes de non-usage de la moto (à titre indicatif plus de 30 jours), il est conseillé d'utiliser le mainteneur de charge Ducati (kit mainteneur batterie réf. 69924601A - divers pays, kit mainteneur batterie réf. 69924601AX - seulement pour le Japon, la Chine et l'Australie) ; il est doté d'électronique intérieure pour contrôler la tension et le courant de recharge maximal est de 1,5 A/h. Relier le mainteneur au contact diagnostic situé dans la queue du motorcycle.



Remarque

L'utilisation de mainteneurs de charge non approuvés pas Ducati peut causer des dommages au circuit électrique du motorcycle ; la garantie du motorcycle ne couvre pas la batterie quand celle-ci est endommagée pour les raisons susdites, ce qui dénote donc un mauvais entretien.

Dépose de la batterie



Important

Pour démonter la batterie, TOUJOURS s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Déposer la sellepage 94.

Dévisser les vis (1) et (2) de fixation du couvercle du réservoir avant (3) ; sans ôter le couvercle.

Dévisser les vis (4) et (5) et récupérer les rondelles en nylon (7).

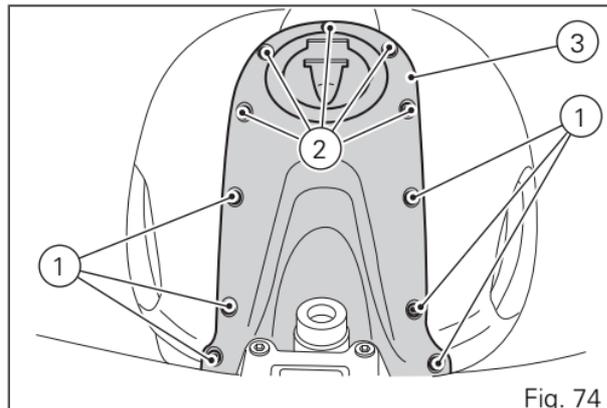


Fig. 74

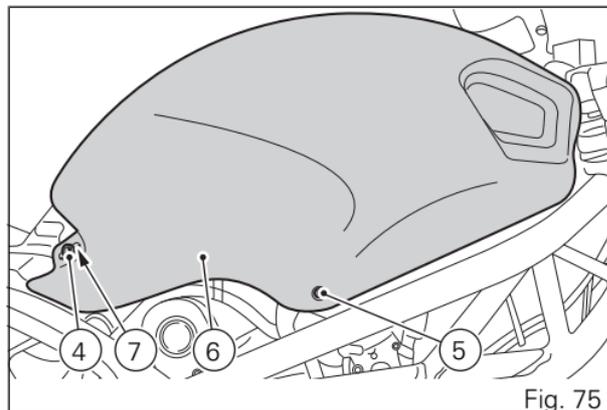
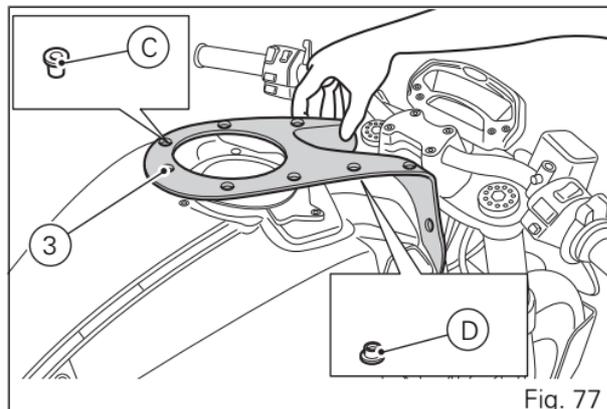
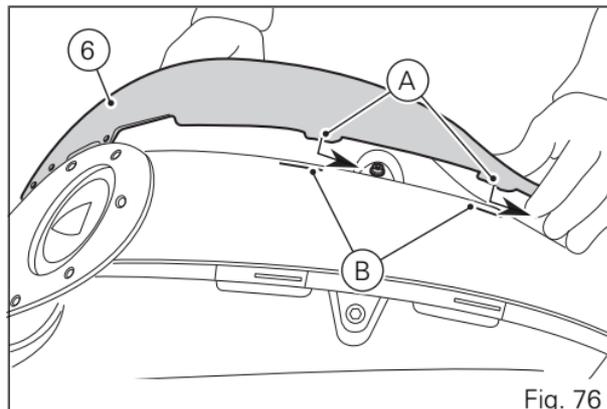


Fig. 75

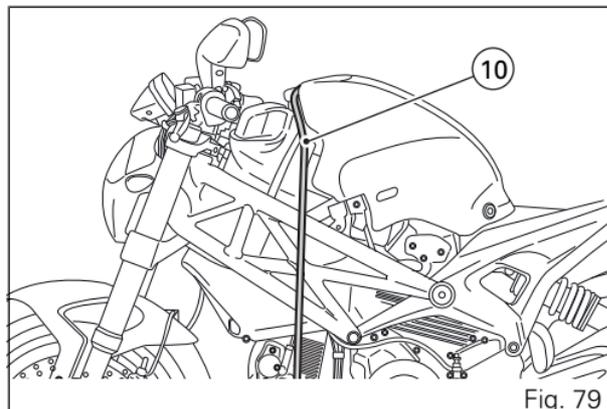
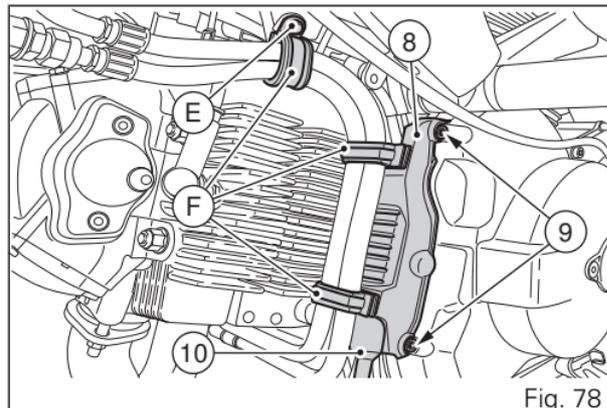
Extraire le couvercle du réservoir droit (6) après avoir décroché les languettes (A) des fentes respectives (B) du couvercle arrière.

Réaliser les mêmes opérations pour déposer le couvercle du réservoir gauche.

Déposer le couvercle du réservoir avant (3) et récupérer les douilles (C) et les entretoises (D).



Dévisser la vis de fixation (E).
Libérer les tuyaux d'huile des passe-câbles (F).
Desserrer les deux vis de fixation (9) et libérer le couvercle (8).
Dégager le tuyau de mise à l'air (10) du couvercle (8).
Extraire le tuyau (10) vers le haut en le laissant attaché aux raccords du tuyau de mise à l'air et au reniflard du réservoir.



En intervenant sur le côté droit du véhicule, débrancher le connecteur (11) de la sonde de niveau de carburant du câblage principal, desserrer la vis de fixation latérale (12) du réservoir au cadre et récupérer la rondelle (13).

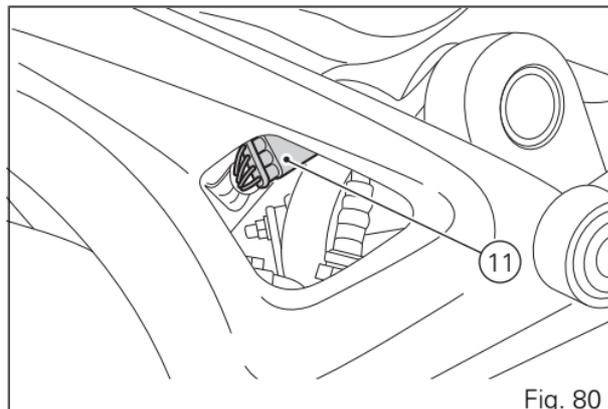


Fig. 80

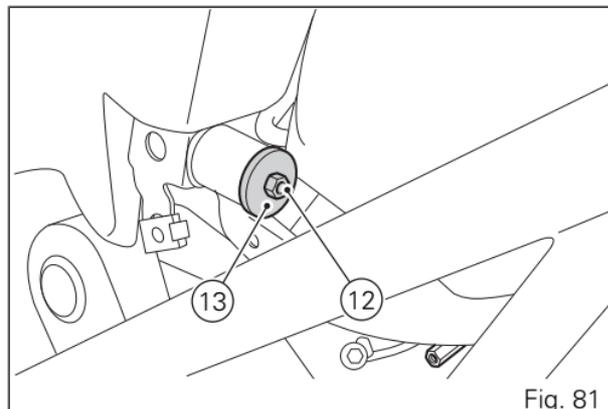
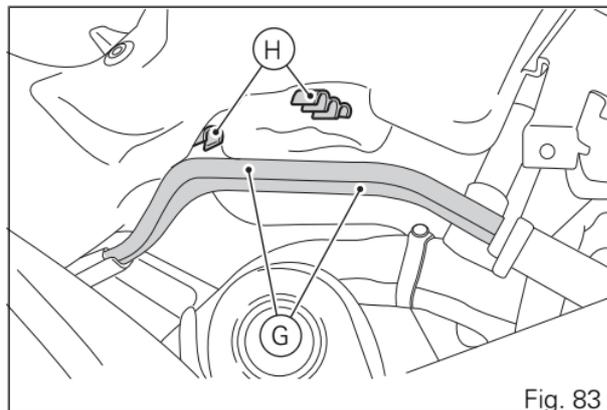
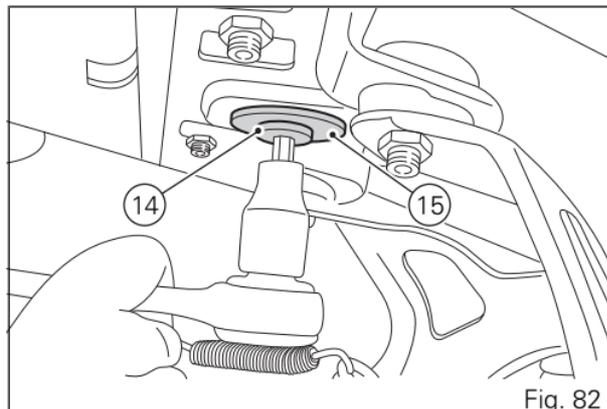


Fig. 81

Desserrer la vis (14) et récupérer la rondelle (15).
Détacher les tuyaux d'essence (G) des passe-câbles (H).



Détacher le câble de la sonde lambda (L) de la languette (M) du couvercle du flasque du réservoir.



Attention

Avant de déposer le flasque (16), s'assurer que le réservoir est vide et absorber les fuites de carburant avec un chiffon.

Maintenir le réservoir de carburant soulevé et déposer le couvercle du flasque (16) après avoir dévissé les écrous (17).

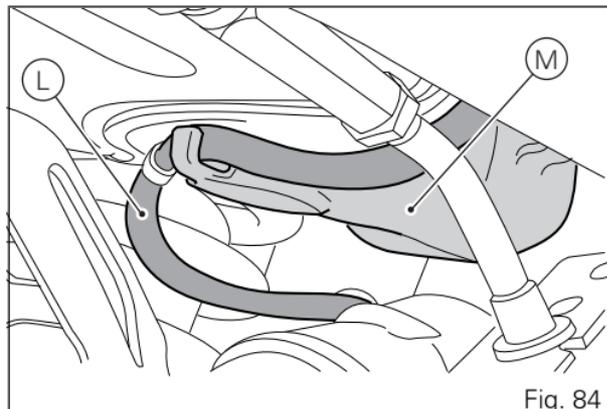


Fig. 84

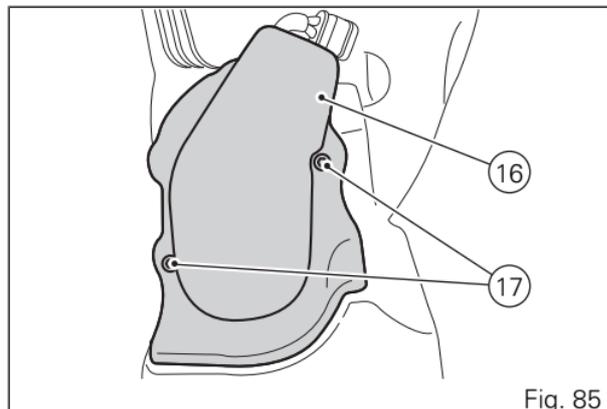


Fig. 85

Débrancher les raccords rapides (18) du flasque.
Déposer la patte élastique (19), dégager les
capuchons de protection des bornes, desserrer les
vis (22) des bornes (20) et (21) en partant toujours de
la borne négative puis dégager la batterie de son
logement.

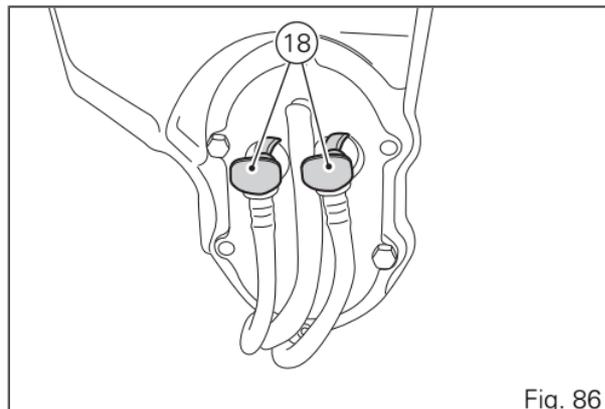


Fig. 86

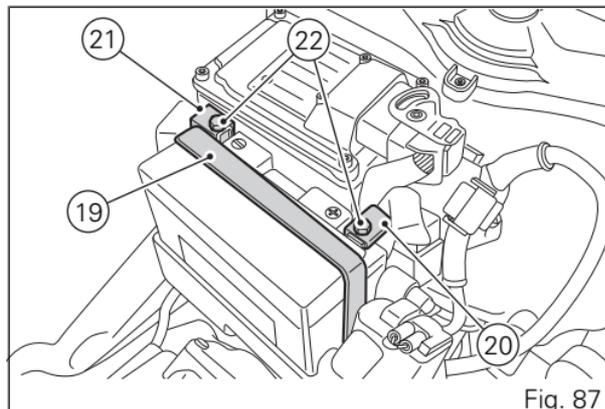


Fig. 87

Repose de la batterie



Important

Pour remonter la batterie TOUJOURS s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Introduire la batterie dans le support de batterie et la fixer avec la patte élastique (19).



Attention

Brancher le câble positif (20) à la borne positive et le câble négatif (21) à la borne négative comme le montre la figure

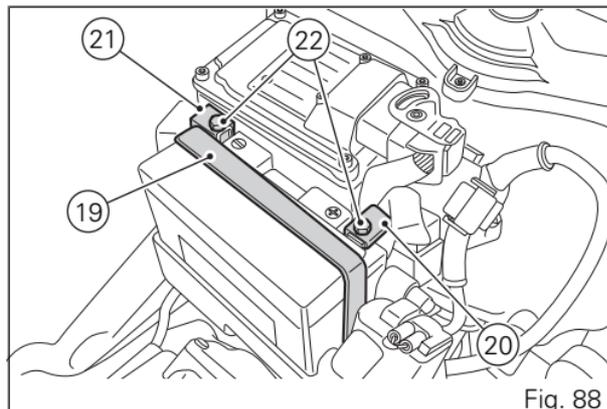
Introduire les vis (22) sur les bornes (20) et (21) en commençant toujours par la borne positive (câble rouge).



Attention

Orienter les câbles (20) et (21) comme le montre la figure.

Serrer les vis (22) à un couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.



Appliquer de la graisse autour des bornes de la batterie pour éviter leur corrosion.



Attention

S'il a fallu démonter le réservoir de la moto, le remonter en introduisant les goupilles avant (N) dans les logements du cadre.



Attention

Pour remonter le réservoir TOUJOURS s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

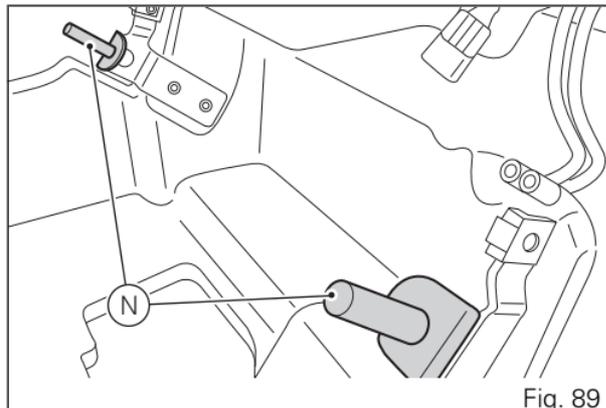


Fig. 89

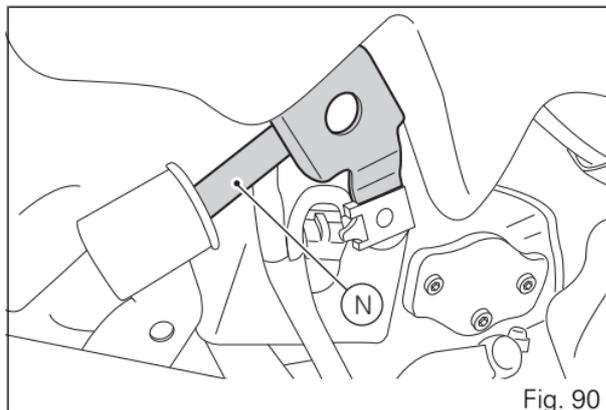


Fig. 90

En maintenant le réservoir soulevé, attacher les raccords rapides (18) au flasque puis remonter le couvercle du flasque (16) en introduisant et en serrant les écrous (17) à un couple de $3 \text{ Nm} \pm 0,3 \%$.

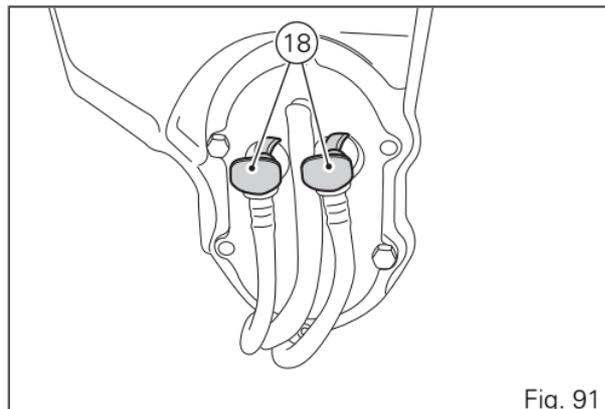


Fig. 91

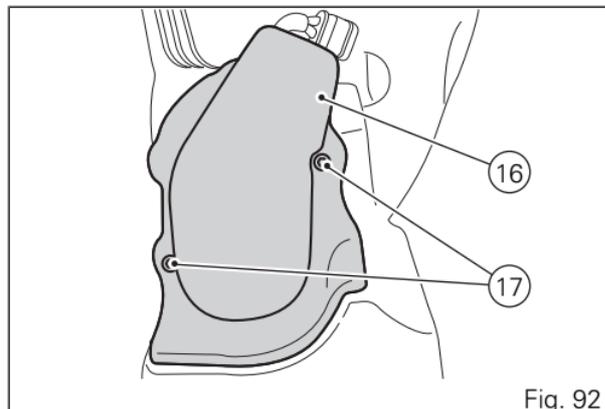


Fig. 92

Brancher la sonde de carburant (11) au câblage principal.
Placer le câble de la sonde lambda (L) dans la languette respective (M) présente sur le couvercle du réservoir et le fixer en utilisant un collier.



Important

Lorsque le réservoir est abaissé, le connecteur de la sonde de carburant (11) doit se trouver contre la culasse verticale, comme le montre la figure.

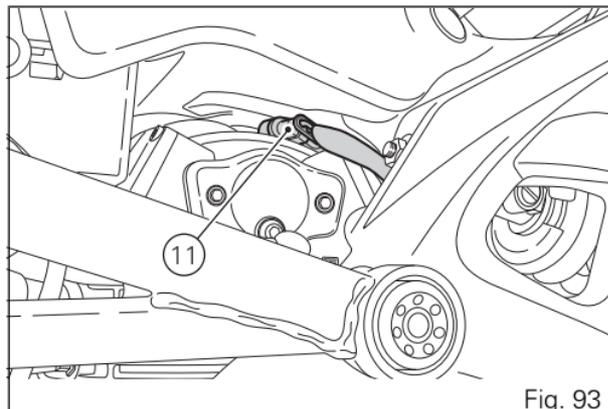


Fig. 93

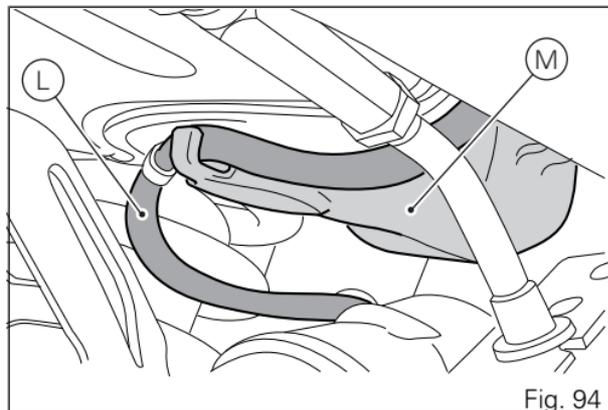
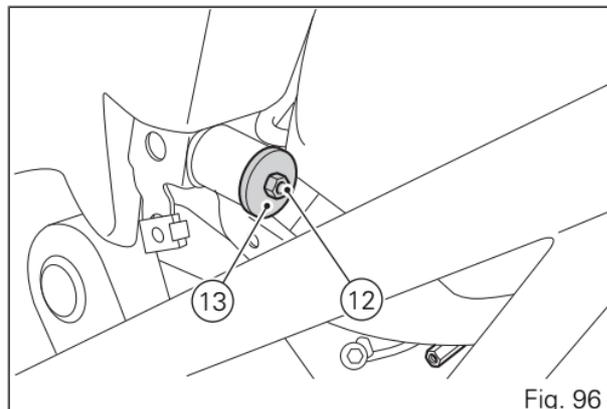
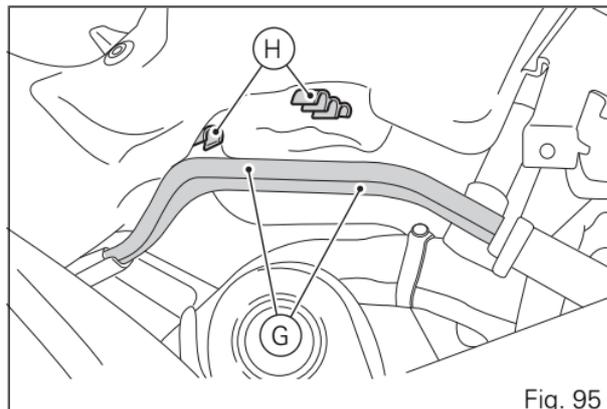


Fig. 94

Attacher les tuyaux d'essence (G) sur les passe-câbles (H).

Fixer le réservoir au cadre en présentant la vis (12) avec la rondelle (13).

Serrer la vis (12) à un couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.



Fixer le réservoir au sous-cadre en présentant la vis (14) avec la rondelle (15).

Serrer la vis (14) à un couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ en bloquant avec une clé Allen de 5 l'insert fileté (P) placé sur la partie supérieure du réservoir.

⚠ Important

L'insert fileté (P) n'est pas présent dans la version USA.

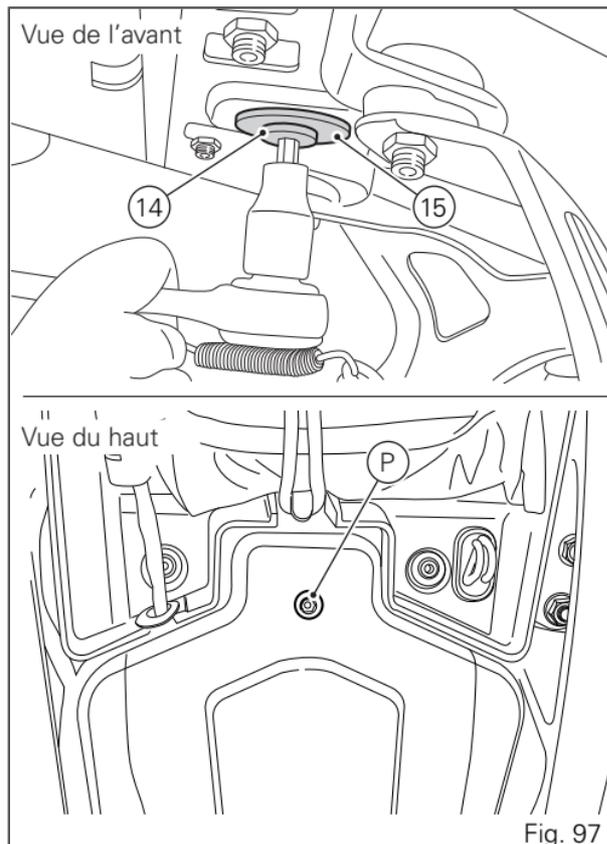
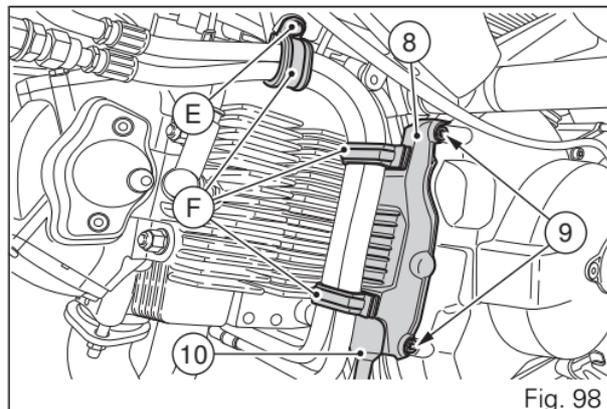
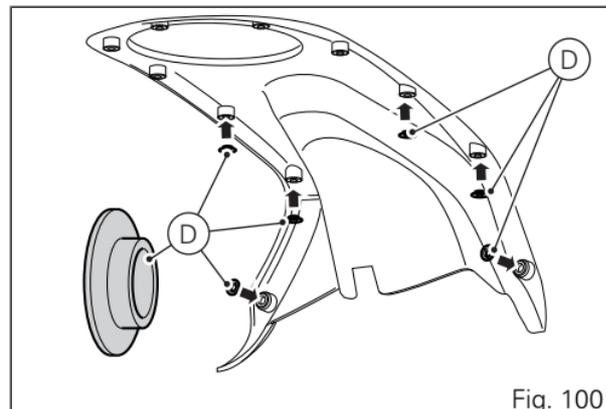
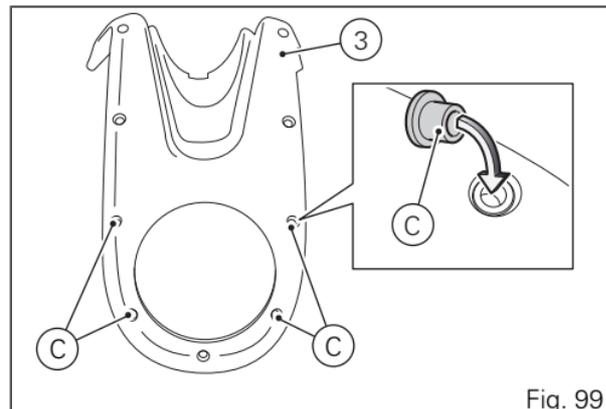


Fig. 97

Installer le tuyau de mise à l'air/reniflard (10) sur la moto et le bloquer en remontant le couvercle (8). Introduire et serrer les deux vis (9) à un couple de 10 Nm, en se rappelant de placer la vis la plus longue dans le trou inférieur. Bloquer les tuyaux d'huile avec les passe-câbles (F) et serrer la vis (E) à un couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.



Vérifier si les quatre douilles (C), avec le côté de plus grand diamètre orienté vers le haut, et les entretoises (D) sont placées sur le couvercle du réservoir avant (3).



Poser le couvercle avant (3) sur le réservoir de carburant. Insérer l'entretoise (23) dans les trous du couvercle du réservoir droit (6).

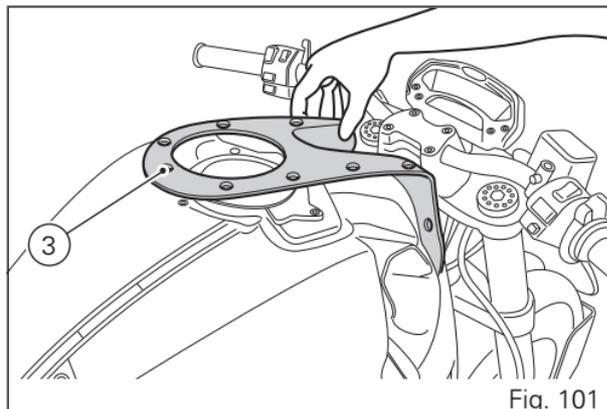


Fig. 101

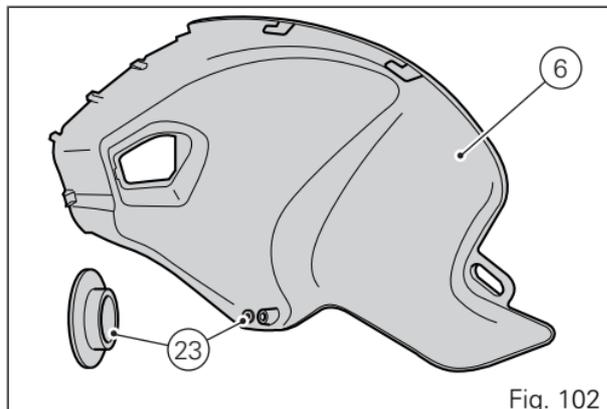


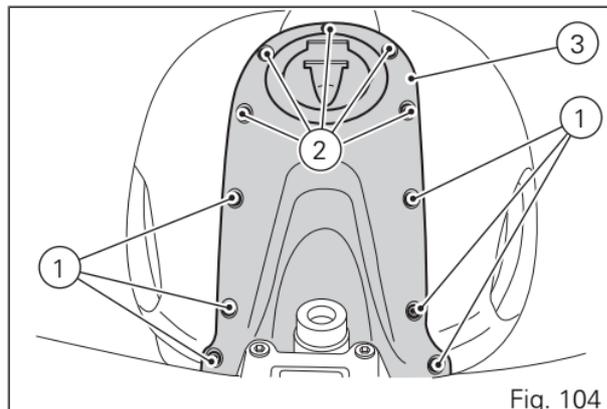
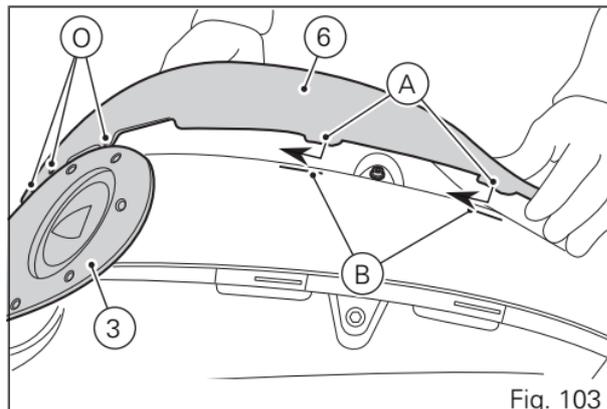
Fig. 102

Remonter le couvercle du réservoir droit (6) en introduisant les languettes (A) dans les fentes (B) du couvercle arrière.

Remarque

Insérer les ailettes (O) sous le couvercle du réservoir avant (3).

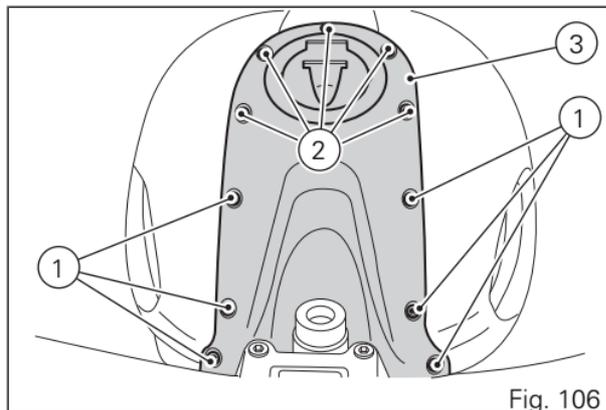
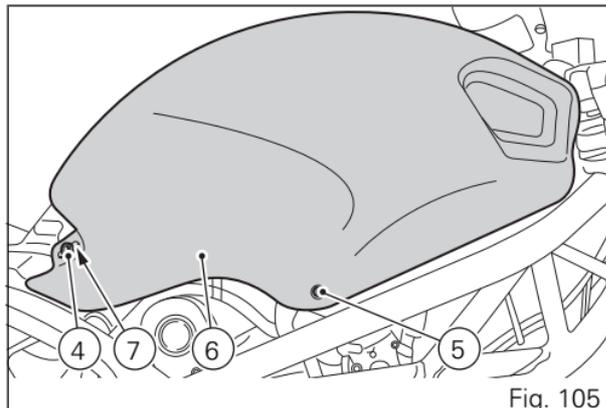
Réaliser les mêmes opérations pour remonter le couvercle du réservoir gauche.
Introduire les vis (1) et (2) sur le couvercle du réservoir avant (3), en commençant par les vis avant (1).



Introduire les vis (4) avec les rondelles en nylon (7) et (5) de fixation sur le réservoir droit (6) et sur celui de gauche.

Serrer les vis (1) et (2) à un couple de $2 \text{ Nm} \pm 10\%$, en commençant par les vis (2) situées autour du bouchon.

Serrer les vis (4) et (5) à un couple de $2 \text{ Nm} \pm 10\%$.
Reposer la sellepage 94.



Contrôle de la tension de la chaîne de transmission

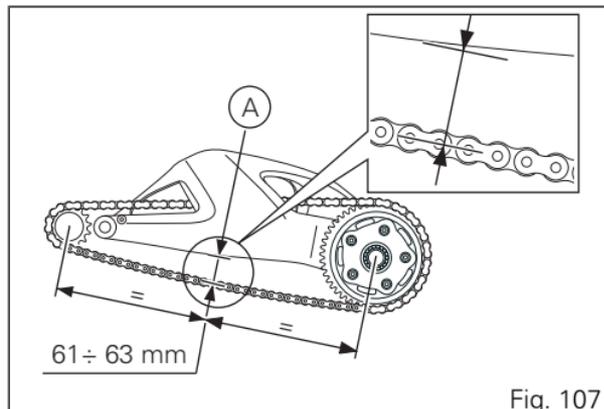
Important

Pour la mise en tension de la chaîne de transmission, s'adresser à un concessionnaire ou atelier agréé Ducati.

Tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue. Placer le motorcycle sur la béquille latérale. Par une simple pression du doigt, pousser la chaîne vers le bas dans le point de mesure, puis relâcher la chaîne. Mesurer la distance (A) entre le centre des goupilles de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant. La distance doit être : $A = 61 \div 63 \text{ mm}$.

Important

Si la chaîne de transmission est trop tendue ou trop détendue, la régler de façon à ce que la mesure respecte les valeurs indiquées.





Attention

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



Important

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

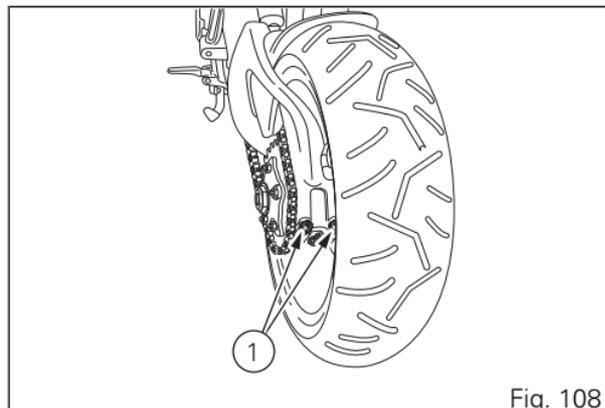


Fig. 108

Graissage de la chaîne de transmission

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

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



Important

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

Remplacement des ampoules de feux

Avant de procéder au remplacement d'une ampoule grillée, s'assurer que les valeurs de tension et de puissance de l'ampoule de rechange correspondent à celles spécifiées dans le paragraphe « Circuit Électrique » page 167.

Important

Pour remplacer les ampoules des feux, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

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

L'ampoule a une douille à baïonnette ; pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle soit bien emboîtée dans son logement. Remonter la coupelle en insérant la dent dans la fente respective du support du clignotant. Resserrer la vis (1).

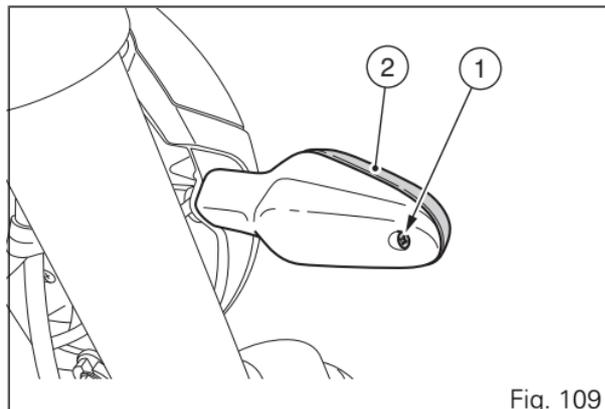


Fig. 109

Orientation du phare

Pour contrôler si le phare est bien orienté, mettre le motocycle parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une ligne verticale prolongeant l'axe longitudinal de la moto. Effectuer le contrôle en pénombre autant que possible. Allumer le feu de croisement : la ligne supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser les 9/10 de la hauteur hors sol du centre du projecteur.

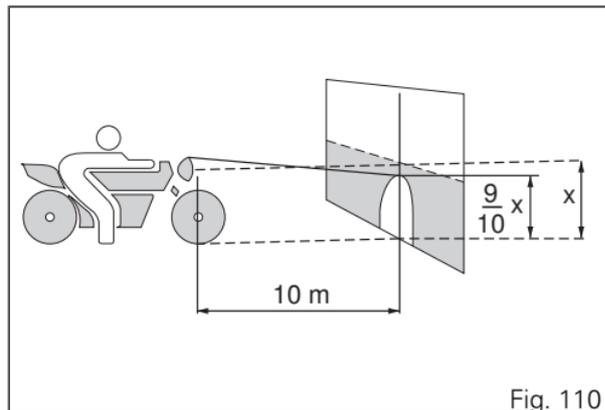


Fig. 110

Remarque

La procédure décrite est celle établie par la réglementation italienne concernant la hauteur maximale du faisceau lumineux. Conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays de destination de la moto.

L'orientation verticale du phare s'effectue à l'aide des vis (1) et son réglage horizontal, à l'aide de la vis (2).



Attention

En cas d'utilisation du motorcycle sous la pluie ou après un lavage, il se pourrait que le verre du phare soit embué. Si on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

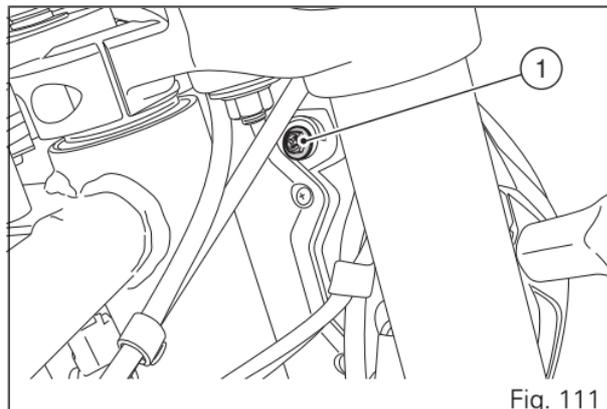


Fig. 111

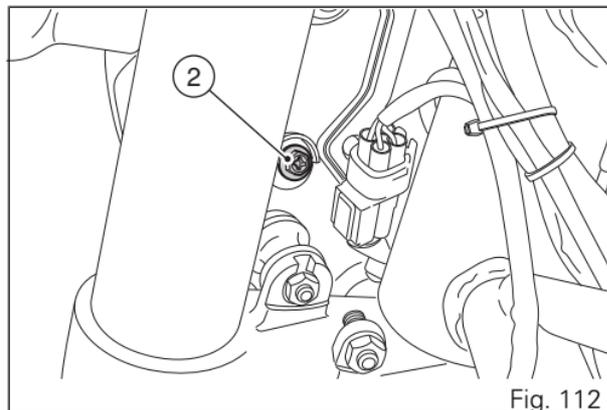


Fig. 112

Pneus

Pression du pneu avant :

2,25 bars - 2,29 kg/cm²

Pression du pneu arrière :

2,50 bars - 2,55 kg/cm².

La pression des pneus est sujette à des variations dues à la température extérieure et à l'altitude ; contrôler et adapter la pression chaque fois que l'on voyage dans des zones avec de fortes variations thermiques ou à haute altitude.



Important

La pression des pneus doit être contrôlée et corrigée à froid. Pour ne pas risquer d'endommager la jante avant, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2 ÷ 0,3 bar avant de rouler sur des chaussées très déformées.

RÉPARATION OU REMPLACEMENT DES PNEUS

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



Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu. Remplacer les pneus en utilisant la marque et le type de première monte. S'assurer d'avoir bien vissé les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression durant la marche. Ne jamais utiliser un pneu avec chambre à air : l'inobservation de cette norme peut causer l'éclatement soudain du pneu et compromettre la sécurité du pilote et du passager.

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



Attention

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



Remarque

S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour faire remplacer les pneus, afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correctes des roues. Les roues sont équipées de certains éléments du système ABS qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

ÉPAISSEUR MINIMUM DE LA BANDE DE ROULEMENT

Mesurer l'épaisseur minimale (S) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, en tout état, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur au pays d'utilisation.



Important

Contrôler périodiquement les pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les flancs, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur ; les remplacer en cas de dommages graves. Ôter les graviers ou autres corps étrangers restés dans les sculptures du pneu.

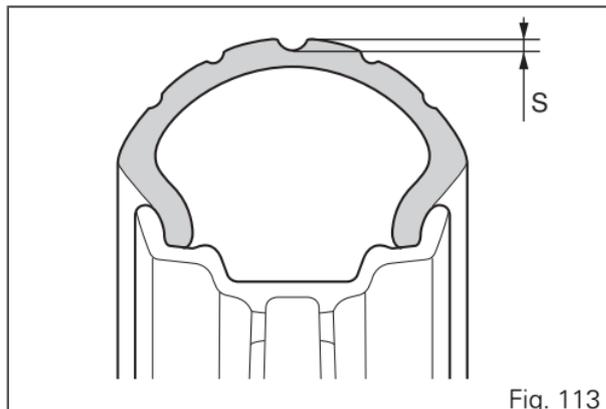


Fig. 113

Contrôle du niveau d'huile moteur

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

Contrôler le niveau avec la moto parfaitement verticale et le moteur froid.

Le niveau doit se maintenir entre les repères du hublot de regard. Si le niveau est bas, faire l'appoint en ajoutant de l'huile moteur SHELL Advance 4T Ultra.

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

Reposer le bouchon de remplissage (2).

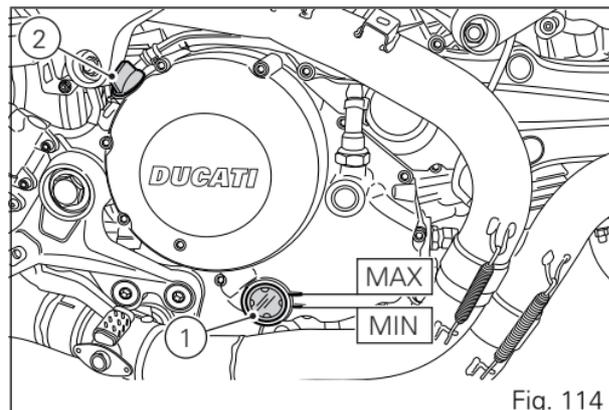


Fig. 114

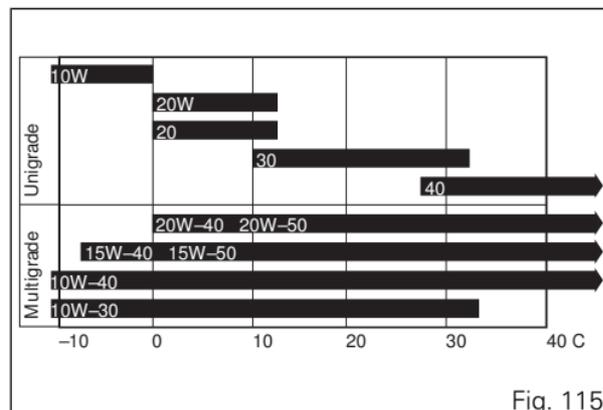
Important

Pour faire vidanger l'huile moteur et remplacer les filtres à huile aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

VISCOSITÉ

SAE 15W-50

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



Nettoyage et remplacement des bougies

Les bougies constituent un élément important du moteur et doivent être périodiquement contrôlées.

Pour effectuer le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

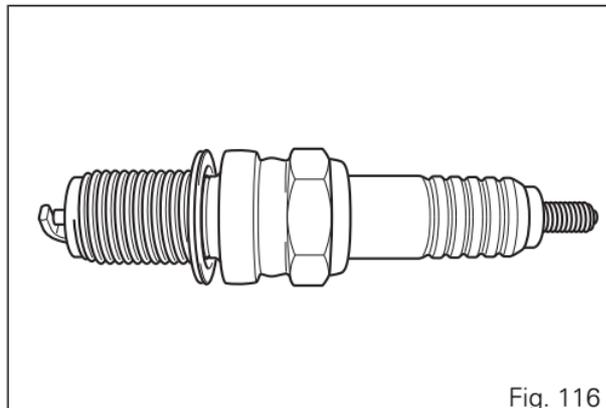


Fig. 116

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et surfaces peintes, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle selon son utilisation et les conditions des routes parcourues. Pour cela, utiliser des produits spéciaux, si possible biodégradables, et éviter les détergents ou solvants trop agressifs.

Pour le nettoyage du Plexiglas et de la selle, utiliser seulement de l'eau et du savon neutre. Nettoyer régulièrement et à la main les composants en aluminium. Utiliser des détergents spécifiques pour aluminium qui NE contiennent PAS de substances abrasives ou de soude caustique.



Remarque

Ne pas utiliser des éponges avec parties abrasives ou de la paille de fer, n'utiliser que des chiffons souples.

La garantie ne sera pas valable pour les motocycles pour lesquels on a constaté un entretien insuffisant.



Important

Ne pas laver la moto immédiatement après son utilisation, pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.

Ne pas diriger des jets d'eau chaude ou à haute pression vers le motocycle.

L'utilisation de nettoyeurs à haute pression peut causer des grippages ou des dommages aux fourches, aux moyeux de roue, aux circuits électriques, aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux, ainsi que la formation de condensation à l'intérieur du phare (buée), compromettant ainsi la sécurité du véhicule.

Si des parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, les nettoyer à l'aide d'un produit dégraissant en évitant qu'il n'entre en contact avec les organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).

Rincer le motocycle à l'eau tiède et sécher toutes les surfaces à l'aide d'une peau de chamois.



Attention

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



Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer la formation de buée sur le verre de phare. Si l'on allume le phare pendant quelque temps, la buée du verre sera éliminée.

Nettoyer soigneusement les roues crantées du système antiblocage ABS pour garantir une parfaite efficacité du dispositif. Ne pas utiliser de produits agressifs pouvant endommager les roues crantées et les capteurs.

Inactivité prolongée

Si le motorcycle doit rester inutilisé pendant une longue période, il est conseillé d'effectuer les opérations suivantes :

- nettoyage général ;
- vidanger le réservoir de carburant ;
- introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par les logements des bougies et faire tourner à la main le moteur de quelques tours pour recouvrir les parois internes d'une pellicule protectrice ;
- utiliser la béquille de stand pour soutenir la moto ;
- débrancher et déposer la batterie.

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

Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée. La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Instructions importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse, etc.), la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit. Effectuer tous contrôles périodiques prévus et remplacer toutes pièces défectueuses par des pièces détachées d'origine Ducati conformes aux normes de chaque pays.

Entretien

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

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	23	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile moteur		•	•	•	•	•	•
Remplacement du filtre à huile moteur		•	•	•	•	•	•
Nettoyage du filtre d'aspiration d'huile moteur					•		
Contrôle de la pression de l'huile moteur				•		•	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			•	•	•	•	•
Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			•		•		•
Remplacement des courroies de distribution				•		•	
Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer, si nécessaire				•		•	
Contrôle et nettoyage du filtre à air (1)			•		•		•
Remplacement du filtre à air				•		•	
Contrôle de la synchronisation et du ralenti corps à papillons (1)			•	•	•	•	•
Contrôle du niveau liquide de freins et d'embrayage		•	•	•	•	•	•

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	23	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Remplacement du liquide de frein et d'embrayage					•		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			•	•	•	•	•
Contrôle/graisissage des câbles de starter/des gaz			•	•	•	•	•
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus	•	•	•	•	•	•	•
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer, si nécessaire	•	•	•	•	•	•	•
Contrôle des roulements de direction			•			•	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne	•	•	•	•	•	•	•
Contrôle des disques d'embrayage. Les remplacer si besoin est (1)		•	•	•	•	•	•
Contrôle du joint élastique de la roue arrière			•			•	
Contrôle des roulements des moyeux de roue			•			•	
Contrôle des feux et des indicateurs		•	•	•	•	•	•
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre		•	•	•	•	•	•
Contrôle de la béquille latérale		•	•	•	•	•	•
Contrôle du serrage de l'écrou de roue avant		•	•	•	•	•	•

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	23	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des Durits de carburant externes			●	●	●	●	●
Vidange de l'huile de fourche avant					●		
Vérification de l'absence de fuites d'huile dans la fourche et l'amortisseur arrière			●	●	●	●	●
Contrôle de la fixation du pignon			●	●	●	●	●
Lubrification et graissage général			●	●	●	●	●
Contrôle et recharge de la batterie			●	●	●	●	●
Essai de la moto sur route		●	●	●	●	●	●
Nettoyage général			●	●	●	●	●

* Effectuer la révision programmée à la fin du premier des deux limites prévues (km ou mois).

(1) Opération à effectuer uniquement à la fin du kilométrage indiqué

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

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1
	mi x 1 000	0,6
	Mois	6
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau liquide de freins et d'embrayage		●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne		●
Contrôle des plaquettes de frein. Si elles sont usées, demander au concessionnaire de les remplacer		●

* Effectuer la révision programmée à la fin du premier des deux limites prévues (km ou mois).

Caractéristiques techniques

Poids

À sec, en ordre de marche, sans liquides ni batterie :
169 kg.

À sec, en ordre de marche sans carburant : 179 kg.

À pleine charge : 390 kg.



Attention

Le non-respect des limites de charge pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement du motorcycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du motorcycle.

Encombremnts (mm)

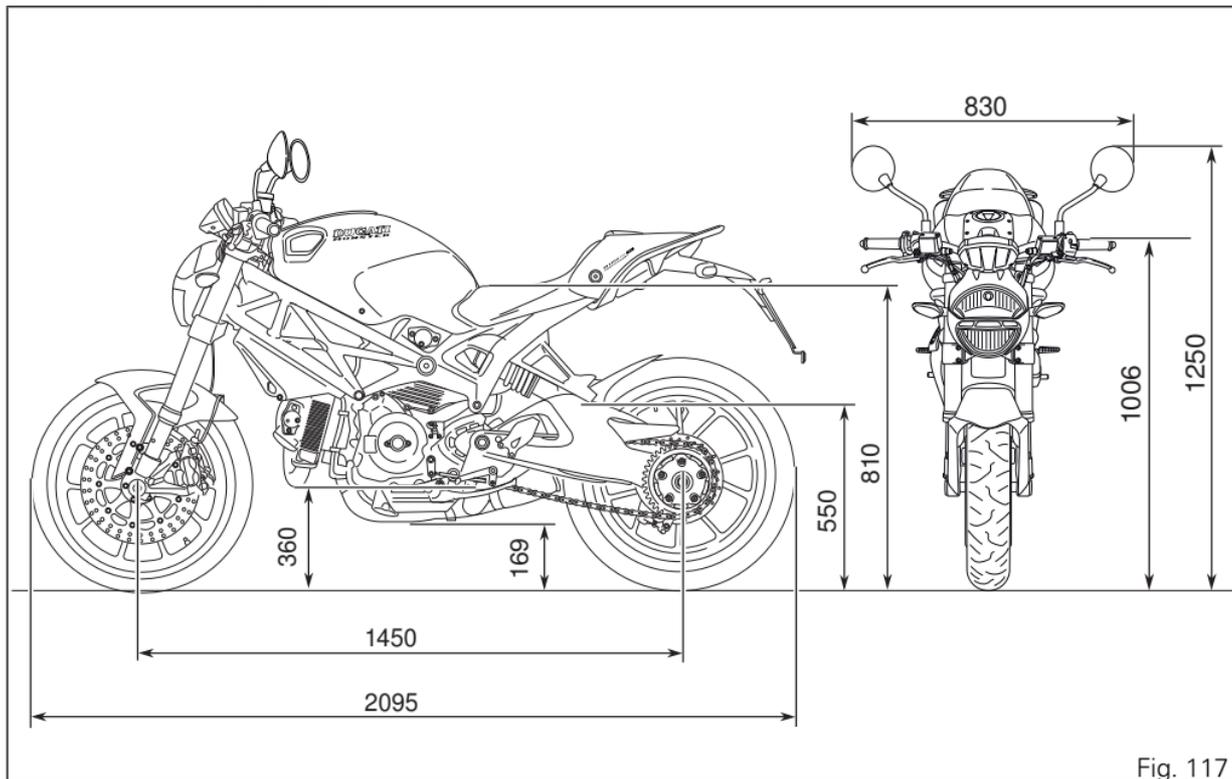


Fig. 117

RAVITAILLEMENTS	TYPE	DM³ (LITRES)
Réservoir à carburant, avec réserve de 3,5 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec un indice d'octane minimum d'au moins RON 95.	13,5
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance 4T Ultra	3,8
Circuit de freins av/ar et embrayage	SHELL Advance Brake DOT 4	-
Protection des contacts électriques	SHELL Advance Contact Cleaner	-
Fourche avant	SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA	445 cc, pour chaque tube de fourche.



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motorcycle.



Attention

Le motorcycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10).

L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motorcycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

Moteur

Bicylindre à 4 temps en « L » longitudinal de 90°.

Alésage (mm) : 98

Course (mm) : 71,5

Cylindrée totale (cm³) : 1079

Rapport volumétrique : 11,3 ± 0,5:1

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

73,5 kW - 100 CV à 7 500 trs/min

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

103 Nm - 10,5 kgm à 6.000 trs/min

Distribution

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

Schéma de la distribution desmodromique

- 1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur) ;
- 2) pastille de réglage culbuteur supérieur ;
- 3) demi-lunes ;
- 4) pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 5) ressort de rappel du culbuteur inférieur ;

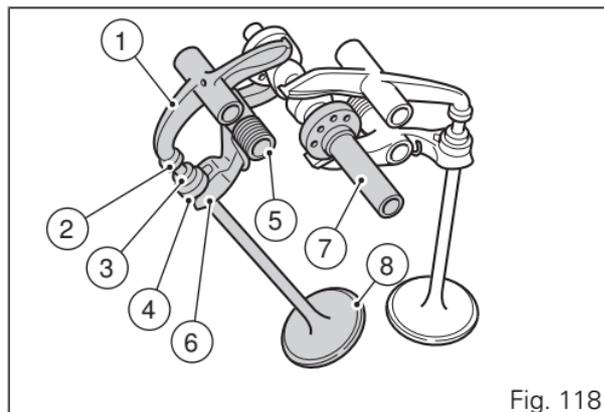


Fig. 118

- 6) culbuteur de fermeture (ou inférieur) ;
- 7) arbre à cames ;
- 8) soupape.

Performances

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



Important

L'inobservation de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tout éventuel dommage du moteur et tout éventuel problème concernant sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque : NGK

Type : DCPR8E.

Alimentation

Injection électronique indirecte SIEMENS.

Diamètre du corps à papillons : 45 mm

Injecteurs par cylindre :1

Trous par injecteur :8

Alimentation en essence : 95-98 RON.



Attention

Le motorcycle est compatible seulement avec des carburants ayant un contenu maximum d'éthanol de 10% (E10).

L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% est interdite. L'utilisation de ces carburants peut gravement endommager le moteur et les composants du motorcycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10% entraîne l'annulation de la garantie.

Freins

Système antiblocage des freins à action séparée, contrôlé par des capteurs à effet Hall montés sur les deux roues, avec détection sur roues crantées : possibilité de désactivation ABS.

Avant

Type : à disque perforé en acier.

2 disques.

Diamètre du disque : 320 mm

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Étrier de frein à pistons différenciés.

Marque et type : BREMBO P4.32 K à 4 pistons.

Garniture : FERIT I/D 450-FF.

Type de maître-cylindre : PR 18/19.

Ø du maître cylindre : 18 mm.

Arrière

Type : à disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque : 245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Étrier de frein : Ø du cylindre 34 mm

Marque et type : P 34 C

Garniture : FERIT I/D 450-FF.

Type de maître-cylindre : PS 11.

Ø du maître cylindre : 11 mm.



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif.

En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission

Embrayage en bain d'huile actionné par levier sur le côté gauche du demi-guidon.

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon moteur / couronne d'embrayage :
33/61

Boîte de vitesses à 6 rapports avec engrenages en prise constante et pédale de sélecteur à gauche.

Rapport pignon de sortie de la boîte de vitesses / couronne arrière :15/39

Rapports totaux :

1^e 15/37

2^e 17/30

3^e 20/27

4^e 22/24

5^e 24/23

6^e 28/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.

Marque : REGINA

Type : 525 ZRPK

Dimensions : 5/8" x 1/4"

Nombre de maillons :104



Important

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



Attention

S'il faut remplacer la couronne arrière, s'adresser à un concessionnaire ou atelier agréé Ducati.

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

Cadre

Treillis tubulaire en tubes d'acier au chrome-molybdène, sous-cadre arrière moulé en aluminium

Angle de braquage (par côté) : 32°

Angle de chasse : 24°

Chasse : 87 mm

Roues

Jantes en alliage léger à dix branches en « Y ».

Avant

Dimensions : MT3,50x17"

Arrière

Dimensions : MT5,50x17"

Les deux roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimension : 120/70-ZR17

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimension : 180/55-ZR17

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée Marzocchi complètement réglable :

Diamètre des fourreaux 43 mm.

Course sur l'axe des tubes : 130 mm.

Arrière

Progressive avec monoamortisseur Sachs réglable en détente et dans la précontrainte du ressort.

Course amortisseur : 59,5 mm.

Débattement de la roue arrière : 148 mm.

Système d'échappement

Équipé de catalyseur.

Coloris disponibles

Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;

Transparent réf. 228.880 (PPG).

Cadre or et jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

PHARE AVANT :

feu de croisement : H7 (12 V-55 W).

feu de route : H1 (12 V-55 W).

feu de position : LED 13,5 V 3,2 W/0,1W.

Commandes électriques sur les demi-guidons
clignotants :

ampoules type : 12 V-10 W.

Avertisseur sonore.

Contacteurs des feux de stop.

Batterie, 12 V-10 Ah.

Alternateur 12 V - 360 W.

RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE, protégé par un
fusible de 30 A placé à côté du boîtier électronique
(10, fig. 117).

Démarrreur électrique de 12 V-0,7 kW.

Feu arrière et feu stop : à LED.

Éclairage plaque d'immatriculation

ampoule type : C5 W (12 V - 5 W).



Remarque

Pour remplacer les ampoules, voir le paragraphe
« Remplacement des ampoules ».

Fusibles

Les composants électriques sont protégés par huit fusibles situés dans la boîte à fusibles. Seulement six fusibles sont reliés au circuit ; les autres deux sont des fusibles de secours.

Se référer au tableau pour identifier la fonction et l'ampérage.

Légende des boîtes à fusibles

Pos	Utilisateurs	Val.
1	Key-On	10 A
2	Feux de position, feux de route/croisement	15 A
3	Utilisateurs	15 A
4	Tableau de bord	5 A
5	Injection	20 A
6	ECU	5 A
7	Réserve	20 A
8	Réserve	15 A

La boîte à fusibles principale (9) se trouve du côté droit.

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

Outre la boîte à fusibles, les deux fusibles ABS (10) se trouvent près du fusible régulateur.

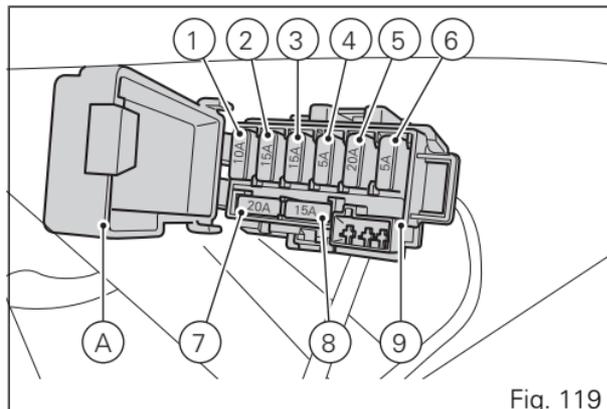


Fig. 119

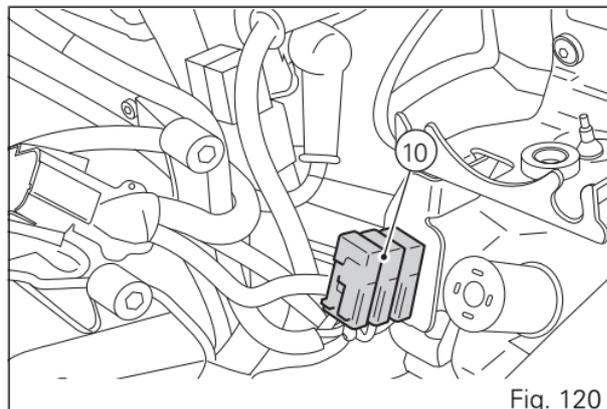


Fig. 120

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament conducteur interne (11).



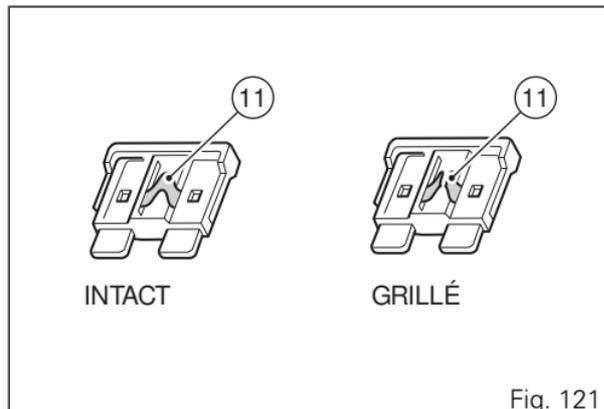
Important

Pour éviter les courts-circuits, remplacer les fusibles lorsque la clé de contact est sur OFF.



Attention

Ne jamais utiliser un fusible ayant des caractéristiques différentes de celles prescrites. L'inobservation de cette règle pourrait endommager le système électrique ou même provoquer des incendies.



Légende schéma du circuit électrique / système d'injection

- | | |
|--|--|
| 1) Commutateur droit | 24) Injecteur cylindre vertical |
| 2) Commutateur à clé | 25) Potentiomètre papillon |
| 3) Bougie cylindre horizontal | 26) Capteur de tours / position |
| 4) Bougie cylindre vertical | 27) Capteur de température cylindre |
| 5) Démarreur électrique | 28) Capteur de vitesse arrière |
| 6) Solénoïde de démarrage | 29) Béquille latérale |
| 7) Batterie | 30) Avertisseur sonore |
| 8) Fusible principal | 31) Contacteur point mort |
| 9) Régulateur | 32) Contacteur pression huile |
| 10) Alternateur | 33) Contacteur feu de stop arrière |
| 11) Clignotant arrière droit | 34) ECU |
| 12) Feu arrière | 35) Fusibles |
| 13) Éclairage de la plaque d'immatriculation | 36) Contacteur embrayage |
| 14) Clignotant arrière gauche | 37) Contacteur feu de stop avant |
| 15) Réservoir | 38) Commutateur gauche |
| 16) Sonde lambda de l'échappement horizontal | 39) Antenne Transpondeur |
| 17) Relais d'injection | 40) Capteur de température de l'air |
| 18) Autodiagnostic/DDA | 41) Sonde lambda de l'échappement vertical |
| 19) Bobine cylindre horizontal | 42) Tableau de bord |
| 20) Bobine cylindre vertical | 43) Relais feux |
| 21) Phare | 44) Clignotant avant gauche |
| 22) Capteur MAP | 45) Clignotant avant droit |
| 23) Injecteur cylindre horizontal | 46) Actionneur soupape |
| | 47) Moteur pas à pas |
| | 48) Fusibles ABS |
| | 49) Boîtier électronique ABS |

50) Capteur de vitesse avant

51) DTC

Code de couleur des fils

B Bleu

W Blanc

V Violet

Bk Noir

Y Jaune

R Rouge

Lb Bleu ciel

Gr Gris

G Vert

Bn Marron

O Orange

P Rose



Remarque

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

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

KM	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

Stampato 10/2012

Cod. 913.7.229.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111
Fax +39 051 406580

cod 913.7.229.1A