

Manuel d'utilisation et entretien

***SUPERBIKE***

**1299**<sub>PANIGALE S</sub>



Manuel d'utilisation et entretien

Français

***SUPERBIKE***

**1299** PANIGALE S

Ce manuel est partie intégrante du motocycle et devra accompagner le motocycle pendant toute sa durée de 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 motocycles 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 motocycle. 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

L'appel est gratuit depuis un téléphone fixe ou mobile.

LIGNE DIRECTE DUCATI



Numero Verde

**00800-00382284**

Amusez-vous bien !

# Sommaire

Introduction 8

Lignes directrices pour la sécurité 8

Symboles d'avertissement employés dans le manuel 9

Utilisation admise 10

Obligations du conducteur 11

Formation du conducteur 13

Habillement 13

« Best Practices » pour la sécurité 14

Ravitaillement en carburant 16

Conduite à pleine charge 17

Produits dangereux - avertissements 18

Numéro d'identification véhicule 20

Numéro d'identification moteur 21

Tableau de bord (Dashboard) 22

Tableau de bord 22

Acronymes et abréviations employés dans le manuel 27

Dictionnaire Technologique 27

Boutons fonctionnels 31

Réglage / affichage des paramètres 33

Fonctions principales 41

Style de conduite (Riding Mode) 49

DQS 55

DTC 57

EBC 65

DWC 70

ABS 77

Modification rapide niveau fonction DTC - DWT - EBC 85

Fonctions MENU 1 88

Menu 1 : Compteur kilométrique (TOT) 89

Menu 1 : Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1) 91

Menu 1 : Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2) 93

Menu 1 : Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL) 95

Menu 1 : Temps sur le tour (LAP time) 97

Menu 1 Angle de braquage (LEAN ANGLE) 101

Fonctions MENU 2 102

Menu 2 : Température du liquide de refroidissement du moteur	103	Personnalisation du style de conduite : Configuration de l'afficheur	151
MENU 2 : Consommation instantanée	105	Personnalisation du style de conduite : Activation / désactivation du système DQS	154
MENU 2 : Consommation moyenne	106	Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau DTC	157
MENU 2 : Vitesse moyenne	108	Personnalisation du style de conduite : Réglage du moteur	160
MENU 2 : Temps de voyage	110	Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau EBC	163
MENU 2 : Température de l'air ambiant extérieur	111	Personnalisation du style de conduite : Configuration du niveau DWC	165
Fonctions secondaires	113	Personnalisation du style de conduite : Restauration des paramètres par défaut	168
Horloge (CLOCK)	114	Réglage fonctions boutons auxiliaires	157
Indication entretien (SERVICE)	115	Indication numérique des tours moteur (RPM)	172
Indication OIL SERVICE zéro	116	Tension batterie	173
Indication OIL SERVICE ou DESMO SERVICE	118	DDA	175
Avertissements / Alarmes (Warning)	119	PIN CODE (CODE PIN)	180
Indication ERREURS	123	Modification du PIN CODE	184
Description des erreurs affichées	125	Réglage de l'Horloge	189
Affichage de l'état de la béquille latérale	131	Réglage de la Date	193
MENU de Configuration	132	Réglage du fond de l'afficheur	198
Personnalisation du style de conduite (Riding Mode)	135	LAP	200
Personnalisation du style de conduite : Réglage ABS	138	Configuration des unités de mesure	206
Personnalisation du style de conduite : Réglage des suspensions électroniques	141		

Réglage des pneus	206
Couleur de fond de l'afficheur	222
Contrôle des feux	224
Le système antidémarrage électronique (immobilizer)	229
Clés	230
Fonctionnement	231
Double des clés	232
Déblocage du motocycle par PIN CODE	233
Commandes pour la conduite	237
Position des commandes pour la conduite du motocycle	237
Commutateur d'allumage et antivol de direction	238
Commutateur gauche	239
Levier de commande embrayage	241
Commutateur droit	242
Poignée des gaz	243
Levier de commande frein avant	244
Pédale de commande frein arrière	245
Sélecteur de vitesse	246
Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière	247

Éléments et dispositifs principaux	249
Position sur le motocycle	249
Bouchon du réservoir de carburant	250
Serrure de selle	251
Béquille latérale	253
Amortisseur de direction	255
Réglage de la fourche avant	256
Réglage de l'amortisseur arrière	257
Variation de l'assiette du motocycle	258
Mode d'emploi	260
Précautions pendant la période de rodage de la moto	260
Contrôles avant la mise en route	263
Démarrage du moteur	266
Démarrage et mise en route du motocycle	266
Freinage	268
Système ABS	268
Arrêt de la moto	271
Stationnement	271
Ravitaillement en carburant	272
Accessoires standard	273

Opérations d'utilisation et entretien principales	274	Inactivité prolongée	299
Dépose de l'habillage	274	Instructions importantes	300
Flancs de carénage	275		
Remplacement du filtre à air	276		
Contrôle et appoint éventuel du niveau du liquide de refroidissement	277	Plan d'entretien programmé	301
Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein	279	Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le concessionnaire	301
Vérification de l'usure des plaquettes de frein	281	Plan d'entretien programmé : opérations à effectuer par le client	306
Charge de la batterie	282		
Charge et tamponnement hivernal de la batterie	285	Caractéristiques techniques	307
Contrôle de tension de la chaîne de transmission	287	Poids	307
Graissage de la chaîne de transmission	289	Encombrements	308
Remplacement des ampoules feux de route et de croisement	289	Ravitaillements	309
Clignotants arrière	289	Moteur	310
Orientation du phare	290	Distribution	311
Réglage des rétroviseurs	292	Performances	312
Pneus sans chambre à air (tubeless)	293	Bougie d'allumage	312
Contrôle du niveau d'huile moteur	295	Alimentation	312
Nettoyage et remplacement des bougies	297	Freins	312
Nettoyage général	298	Transmission	313

Système d'échappement 315

Coloris disponibles 315

Circuit électrique 316

Aide-mémoire pour l'entretien

périodique 322

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 322

# 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 motocycle 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 les opérations prévues par le plan d'entretien programmé, voir page 301.

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 motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. La garantie ne sera pas reconnue en cas d'utilisation du motocycle 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 d'un des deux termes ATTENTION ou IMPORTANT.

### Attention

L'inobservation des instructions indiquées 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.

## Utilisation admise

Ce motocycle doit être utilisé exclusivement sur des routes asphaltées ou sur des chaussées planes et régulières. Ce motocycle ne peut pas être utilisé sur des chemins de terre battue ou sur des parcours accidentés.

### Attention

L'usage tout terrain peut causer la perte de contrôle entraînant des dommages au véhicule ou blessures aux personnes, voire la mort.

### Attention

Ce motocycle ne doit jamais être utilisé pour tracter une remorque ou atteler un side-car, cela pouvant causer la perte de contrôle du véhicule et par conséquent un accident.

Ce motocycle transporte le conducteur et peut transporter un passager après avoir monté le kit standard prévu à cet effet, à installer seulement auprès d'un concessionnaire ou un atelier agréé Ducati.

### Attention

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec conducteur, passager, bagages et accessoires additionnels ne doit pas dépasser 370 kg / 816 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 motocycle. Ne jamais prêter le motocycle 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 motocycle 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 motocycle.

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 motocycle 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 visibilité élevée, 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 motocycle et toujours s'y conformer.

## Formation du conducteur

Beaucoup d'accidents sont dus à l'inexpérience du conducteur du motocycle. La conduite, les manœuvres et les freinages doivent être effectués différemment des autres véhicules.

### Attention

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

## Habillement

L'habillement de moto revêt une importance considérable au point de vue de la sécurité ; le motocycle 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 la page page 11 ; 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 des vêtements appropriés.

## « 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 motocycle.

### Important

Pendant la période de rodage il faut respecter scrupuleusement les indications reprises dans le chapitre « Normes d'utilisation » de ce manuel. 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 avec la moto sans avoir la maîtrise des commandes qu'il suffit pour les utiliser pendant la conduite.

Avant chaque démarrage, effectuer les contrôles prévus dans ce manuel (voir page 266).

### Attention

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

### Attention

Démarrer le moteur en plein air ou dans un lieu aéré de manière adéquate : il est interdit de démarrer le moteur dans un lieu clos.

Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent causer la perte de conscience, voire la mort en très peu de temps.

Pendant la marche le pilote doit prendre des positions appropriées et s'assurer que le passager fait la même chose.

### Important

Le pilote doit TOUJOURS tenir ses mains sur le guidon.

### Important

Le pilote et le passager doivent appuyer les pieds sur les repose-pieds lorsque le motocycle roule.

## **Important**

Le passager doit toujours tenir les deux mains sur la courroie située sur la selle passager.

## **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 motocycle en le mettant sur la béquille latérale dans un lieu à l'abri des chocs. Ne jamais garer le motocycle sur un sol accidenté ou instable car il 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 captifs des 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 motocycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

## **Attention**

Lorsqu'on laisse le motocycle 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 des vapeurs de carburant et que celui-ci entre en contact avec les yeux, la peau ou les vêtements.

## Attention

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

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

### Attention

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

### Renseignements sur la charge transportable

#### Important

Placer le bagage ou les accessoires les plus lourds dans une position du motocycle 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 motocycle.

#### Important

Fixer solidement le bagage aux structures du motocycle ; un bagage mal fixé risque de compromettre la stabilité du motocycle.

#### Important

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

#### Attention

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

Se référer au paragraphe « Pneus » à page 293.

## Produits dangereux - avertissements

### Huile moteur usée

#### Attention

Les contacts fréquents et prolongés de l'huile moteur usagée avec la peau peuvent être à l'origine de cancer épithéial. En cas de manipulation quotidienne d'huile moteur usagée, il est conseillé de se laver soigneusement les mains à l'eau et au savon aussitôt après son maniement. Garder hors de la 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 liquide de frein est corrosif et peut causer des dommages au contact des parties en plastique, en caoutchouc ou peintes de la moto. Avant de procéder à l'entretien du système, poser un chiffon d'atelier propre sur ces parties chaque fois que l'on procède à l'exécution des opérations de service. Garder hors de la 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 toute partie du moteur.

Il se pourrait que ces parties soient suffisamment chaudes pour incendier le liquide qui brûlera donc sans flammes visibles. Le liquide de refroidissement (glycol éthylénique) peut causer des irritations de la peau et il est vénéneux si ingéré. À tenir hors de portée des enfants. Ne pas ôter le bouchon du radiateur quand le moteur est encore chaud. Le liquide de refroidissement est sous pression et peut causer des brûlures.

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. Toujours charger la batterie dans un local suffisamment aéré.

## Numéro d'identification véhicule



### Remarque

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

Il est conseillé de noter le numéro de cadre du motocycle dans l'espace sous-jacent.

---

Cadre N°

---

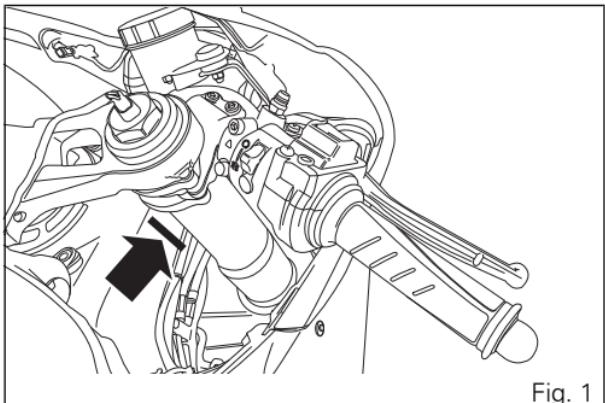


Fig. 1

## Numéro d'identification moteur

### Remarque

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

Le numéro d'identification du moteur se trouve dans l'avant du motocycle, précisément sur le côté inférieur du cylindre horizontal, à proximité du démarreur et du couvercle d'alternateur.

Il est conseillé de noter le numéro de moteur du motocycle dans l'espace sous-jacent.

---

Moteur N°

---

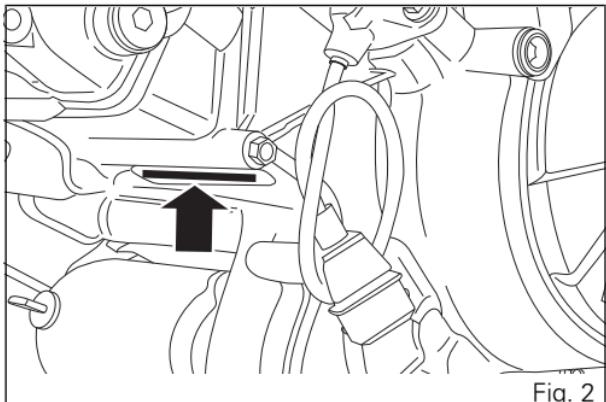


Fig. 2

# Tableau de bord (Dashboard)

## Tableau de bord

1) Afficheur.

2) TÉMOIN POINT MORT N (VERT).

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

3) TÉMOIN FEU DE ROUTE  (BLEU).

Il s'éclaire pour indiquer que les feux de route sont allumés et lors de l'activation de l'appel de phares.

4) TÉMOIN PRESSION HUILE MOTEUR

 (ROUGE).

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lors du « Key-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.



### Important

Ne pas utiliser le motocycle si le témoin HUILE MOTEUR reste allumé pour ne pas risquer d'endommager le moteur.

5) TÉMOIN DE RÉSERVE DE CARBURANT

 (JAUNE AMBRE).

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

6) TÉMOINS CLIGNOTANTS  (VERTS).

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

7) TÉMOIN « DIAGNOSTIC MOTEUR - EOBD »

 (JAUNE AMBRE).

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

8) TÉMOINS GÉNÉRAUX (ROUGES).

les témoins (8a) s'allument quand la valeur des TRS/MN atteint le premier seuil d'approche au limiteur ; les témoins (8b) s'allument quand la valeur des TRS/MN atteint le deuxième seuil d'approche au limiteur.

9) TÉMOINS ABS ( JAUNE AMBRE).

Le témoin indique l'état du système ABS.

<b>Vitesse inférieure à 5 km/h</b>			
<b>Témoin éteint</b>	<b>Témoin clignotant lent</b>	<b>Témoin clignotant rapide</b>	<b>Témoin fixe</b>
ABS activé et en service	ABS activé mais pas encore en fonction parce qu'il est encore en phase d'initialisation ou bien parce qu'on est en présence d'une anomalie du boîtier électronique IMU	état transitoire du système ABS de activé / désactivé et vice versa	ABS désactivé et hors service à cause d'un problème au boîtier électronique ABS
<b>Vitesse supérieure à 5 km/h</b>			
<b>Témoin éteint</b>	<b>Témoin clignotant lent</b>	<b>Témoin clignotant rapide</b>	<b>Témoin fixe</b>
ABS activé et en service	ABS activé mais avec une anomalie détectée par le boîtier électronique IMU	état transitoire du système ABS de activé / désactivé et vice versa	ABS désactivé et hors service à cause d'un problème au boîtier électronique ABS

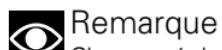
## 10) INTERVENTION DTC /DWC (JAUNE AMBRE).

	<b>DTC</b>
Aucune intervention	Témoin OFF
Intervention	Témoin ON fixe

	<b>DWC</b>
Aucune intervention	Témoin OFF
Coupe de papillon	Témoin ON fixe

## 11) OVER REV / DISSUASION SYSTÈME ANTIDÉMARRAGE ÉLECTRONIQUE / ANTIVOL (ROUGE)

	<b>Over rev</b>
Aucune intervention	Témoin OFF
Premier seuil (nombre de TRS/MN avant l'intervention du limiteur)	Témoin ON fixe
Limiteur	Témoin ON clignotant



### Remarque

Chaque réglage de la Centrale Commande Moteur peut avoir une configuration différente des seuils précédant l'intervention du limiteur et de la valeur d'intervention du limiteur.

	<b>Système antidémarrage électronique</b>
Véhicule en Key-on	Témoin OFF
Véhicule en key-off	Témoin ON clignotant
Véhicule en Key Off depuis plus de 12 heures	Témoin OFF

## 12) TÉMOIN ERREUR GÉNÉRIQUE (JAUNE AMBRE).

Il s'allume en présence d'erreurs « véhicule », erreurs venant des différents boîtiers électroniques et de la centrale commande moteur.

13) TÉMOIN DTC /DWC (JAUNE AMBRE).

Le témoin indique l'activation ou la désactivation du système DTC/DWC.

<b>Vitesse inférieure à 5 km/h</b>		
<b>Témoin éteint</b>	<b>Témoin clignotant</b>	<b>Témoin fixe</b>
DTC/DWC activé et en service	DTC/DWC activé mais pas encore en service en phase d'initialisation ou avec des performances limitées	DTC/DWC désactivé et/ou hors service à cause d'un problème au boîtier électronique BBS
<b>Vitesse supérieure à 5 km/h</b>		
<b>Témoin éteint</b>	<b>Témoin clignotant</b>	<b>Témoin fixe</b>
DTC/DWC activé et en service	DTC/DWC activé mais avec une anomalie dans le système ce qui entraîne des performances limitées	DTC/DWC désactivé et/ou hors service à cause d'un problème au boîtier électronique BBS

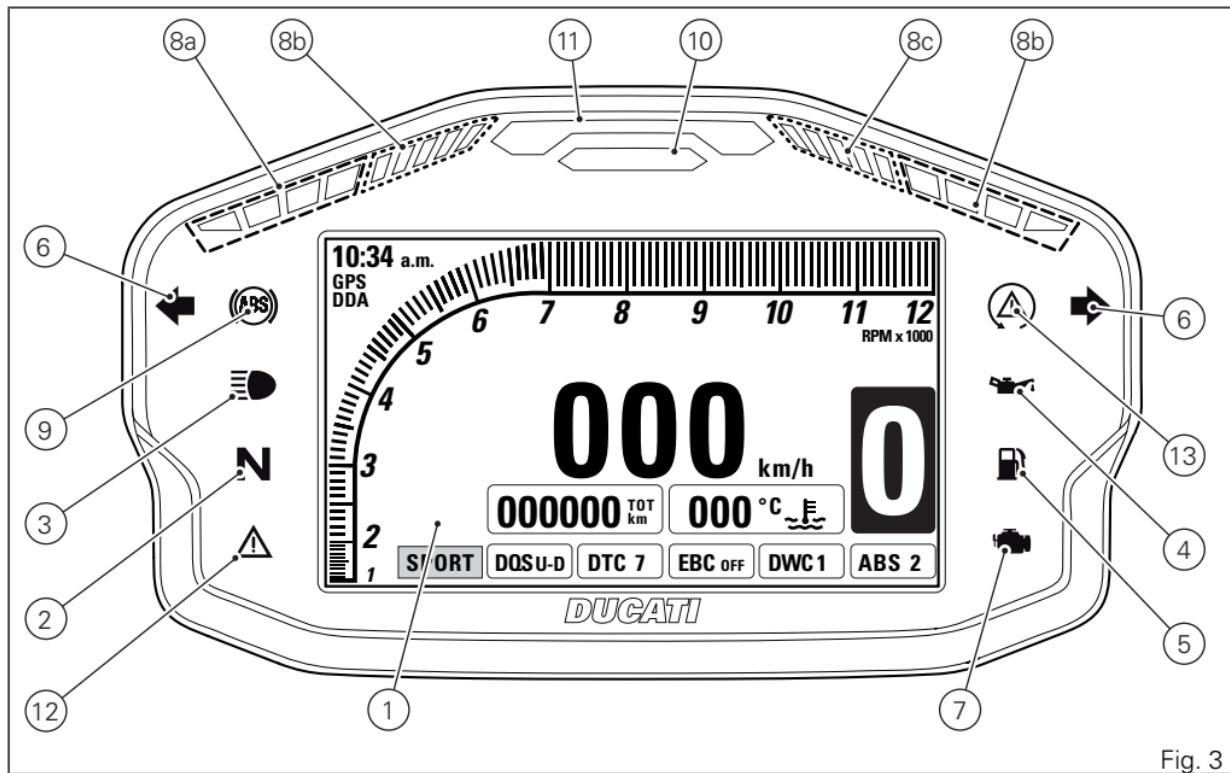


Fig. 3

## Acronymes et abréviations employés dans le manuel

ABS	Global Positioning System
Antilock Braking System	IMU
BBS	Inertial Measurement Unit
Black Box System	SCU
CAN	Suspension Control Unit
Controller Area Network	Dictionnaire Technologique
DDA	Engine Brake Control (EBC)
DUCATI Data Acquisition	
DWC	
DUCATI Wheelie Control	
DSB	
Tableau de bord	
DTC	
DUCATI Traction Control	
DQS	
DUCATI Quick Shift	
EBC	
DUCATI Engine Brake Control	
ECU	
Engine Control Unit	
E-Lock	
Electronic Main Switch Set	
GPS	

Global Positioning System

IMU

Inertial Measurement Unit

SCU

Suspension Control Unit

## Dictionnaire Technologique

### Engine Brake Control (EBC)

Le système de réglage du frein moteur (EBC) travaille en synergie avec l'embrayage antirebondissement pour prévenir et gérer le blocage de la roue arrière durant les brusques rétrogradations.

Au cas où le système détecterait un patinage de la roue, il envoie un signal au dispositif de contrôle du moteur qui augmente légèrement le nombre de tours jusqu'à ce que la roue arrière reprenne une vitesse conforme à celle du motocycle.

Doté d'un système à trois niveaux, l'EBC est intégré dans les trois Riding Modes (Styles de conduite).

### Riding Mode

Le pilote de la 1299 Panigale peut choisir parmi 3 différentes configurations prédéfinies (Riding Modes) celle qui convient davantage à son style de conduite ou aux conditions de la chaussée. Les Riding Modes permettent de varier instantanément

la puissance délivrée par le moteur (Power Mode), les niveaux d'intervention des systèmes ABS, DTC, DQS, EBC, DWC, et la graphique du tableau de bord. Les configurations disponibles pour la 1299 Panigale sont : Race, Sport et Wet. On a laissé au pilote la faculté de changer les paramètres prédéfinis de chaque Riding Mode.

### Power Mode

Les Power Modes sont les diverses cartographies du moteur pouvant être sélectionnées par le pilote pour adapter le niveau de puissance et le mode de distribution à son style de conduite et aux conditions de la chaussée.

Pour la 1299 Panigale on a prévu trois Power Modes, chacun associé à un Riding Mode :

- 120 CV à distribution « douce » ;
- 195 CV à distribution « douce » ;
- 195 CV à distribution « instantanée ».

### Ride by Wire (RbW)

Le système Ride by Wire est le dispositif électronique de contrôle de l'ouverture et de la fermeture des papillons d'alimentation. L'absence de raccordement mécanique entre la poignée des gaz et les corps à

papillons permet à la centrale ECU moteur de régler la distribution de puissance en agissant sur l'angle d'ouverture des papillons.

Le dispositif Ride by Wire permet d'avoir une puissance et une distribution différentes selon le Riding Mode sélectionné (Power Mode), mais aussi de gérer ponctuellement le frein moteur (EBC) ; il contribue aussi au contrôle du patinage de la roue arrière (DTC).

### Suspension Control Unit (SCU)

Il s'agit du système Öhlins Smart EC appliqué aux suspensions semi-actives et à l'amortisseur de direction électronique.

Doté d'une fourche avant NIX-30, de l'amortisseur arrière TTX et de l'amortisseur de direction, ce système est en mesure de se connecter avec la plate-forme inertielle Bosch pour répondre de façon dynamique aux conditions changeantes de la route et de la conduite, en permettant d'obtenir les meilleures performances possibles et le contrôle absolu de la moto. Il peut être utilisé en sélectionnant deux modes de fonctionnement : Fixed, c'est-à-dire fixe, qui n'est pas actif et qui permet au pilote de sélectionner des niveaux spécifiques de compression et de détente avant et arrière, ainsi que la précharge de

l'amortisseur de direction. Ces niveaux sont maintenus constants jusqu'à ce que le pilote ne les modifie pas, de façon similaire à un système de suspension avec réglage traditionnel. Comme autre possibilité, on a à disposition le mode Event Based, basé sur l'évènement, qui est semi-actif et permet au pilote de sélectionner les niveaux de « comportement » de la suspension, de dure à molle. Dans ce mode de fonctionnement, le système règle de façon dynamique la compression, la détente et la tension de l'amortisseur en fonction des conditions de conduite, en maintenant inaltéré le « comportement » général auparavant sélectionné par le pilote.

### Ducati Traction Control (DTC)

Le système Ducati Traction Control (DTC) supervise le contrôle du patinage de la roue arrière et travaille sur huit niveaux d'interaction différents dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de tolérance au patinage de la roue arrière. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode.

Le niveau huit indique l'intervention du système à la moindre détection de patinage, alors que le niveau un, réservé aux pilotes les plus experts, se

caractérise par une plus grande tolérance et donc par une intervention moins invasive du système.

### Anti-lock Braking System (ABS) 9.1 MP

L'ABS 9.1.MP dont est équipée la 1299 Panigale est un système de sécurité qui prévient le blocage des roues pendant la conduite avec la moto droite, c'est-à-dire quand elle n'est pas inclinée. Pour garantir non seulement des espaces d'arrêt inférieurs en phase de freinage, mais aussi la plus grande stabilité possible, le système ABS de la 1299 Panigale rend plus efficace le contrôle du soulèvement de la roue arrière. L'ABS dont est équipé la 1299 Panigale est doté en outre d'une fonction de « cornering » qui étend la fonctionnalité de l'ABS même quand le motocycle est incliné en prévenant le blocage et le patinage des roues dans les limites physiques admises par le véhicule et par les conditions de la route.

Le système ABS 9.1 MP offre 3 niveaux d'intervention, chacun associé à un Riding Mode ; en mode RACE le système agit seulement sur les disques avant pour garantir les plus hautes performances sur piste. La fonction cornering est elle aussi fonction du niveau programmé.

### Ducati Quick Shift (DQS)

Le Ducati Quick Shift (DQS) est un système électronique réservé aux compétitions sportives qui gère la boîte de vitesses aussi bien en phase de passage des vitesses que de rétrogradage. Avec ce système on peut enclencher les vitesses en accélération sans utiliser l'embrayage : cela permet de gagner de précieuses fractions de secondes qui seraient inévitablement perdues en coupant le gaz. Il permet en outre de rétrograder sans utiliser l'embrayage, en tenant compte du fait qu'il s'agit d'un « blip » automatique parfaitement synchronisé quand on relâche la pédale, en passant ainsi facilement de vitesse et en faisant en sorte que le pilote puisse se concentrer exclusivement sur l'action de freinage et sur l'entrée de virage.

### Ducati Wheelie Control (DWC)

Le système Ducati Wheelie Control (DWC) supervise le contrôle du cabrage et travaille sur huit niveaux d'interaction différents, dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de prévention et de réaction au cabrage. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode. Le niveau huit indique un système qui minimise la tendance à cabrer et active au maximum la réaction en cas de cabrage. Le niveau un est, par

contre, réservé aux pilotes les plus experts, étant caractérisé par moins de prévention du cabrage et une réaction inférieure lorsqu'il se présente.

### Ducati Data Analyzer+ (DDA+)

C'est la dernière génération du Ducati Data Analyzer qui intègre le signal GPS pour créer un « capteur de temps au tour virtuel ». Le système détecte automatiquement, sans l'intervention du pilote, la fin du tour et interrompt le chronométrage. L'intégration avec le signal GPS permet d'afficher sur la cartographie du circuit les trajectoires et les paramètres principaux du motocycle : ouverture des gaz, vitesse, régime du moteur, vitesse enclenchée, température du moteur et intervention DTC.

### Inertial Measurement Unit (IMU)

La 1299 Panigale se sert de la plate-forme inertielle Bosch, dotée de l'unité de mesure inertielle (IMU). L'IMU contrôle systématiquement l'angle d'inclinaison et l'incidence de la moto, en les connectant activement avec les systèmes ABS, DWC et avec les suspensions Ohlins Smart EC, et faisant en sorte qu'ils opèrent avec l'efficacité maximale, indépendamment de la position de la moto.

## Boutons fonctionnels

### 1) BOUTON DE COMMANDE UP « ▲ »

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▲ ».

### 2) BOUTON DE COMMANDE DOWN « ▼ »

Bouton utilisé pour l'affichage et le réglage des paramètres du tableau de bord avec position « ▼ ».

### 3) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH

Le bouton qui normalement sert à réaliser l'appel de phares peut aussi être utilisé pour les fonctions LAP.

### 4) BOUTON DE DÉSACTIVATION DES CLIGNOTANTS

Le bouton qui sert normalement à désactiver les clignotants peut être aussi utilisé pour la fonction CONFIRMER MENU, sélection du style de conduite. Maintenir ce bouton enfoncé pendant 3 secondes vers le côté gauche pour activer la fonction « Hazard » (4 clignotants).

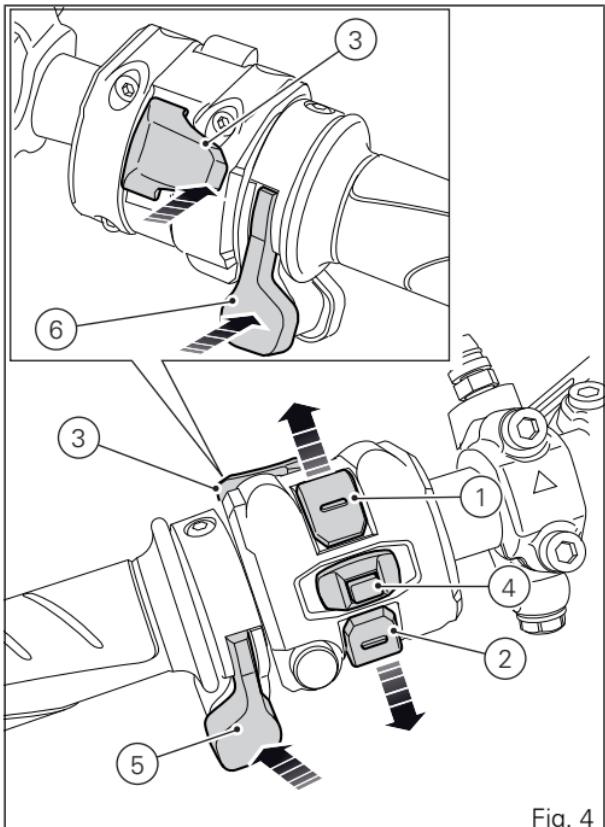


Fig. 4

5) BOUTON DE SÉLECTION RAPIDE « UP »

(5, Fig. 4)

6) BOUTON DE SÉLECTION RAPIDE « DOWN »

(6, Fig. 4)



### Attention

L'appui sur les boutons UP ou DOWN pendant la conduite du véhicule peut occasionner des situations dangereuses, car cela modifie instantanément le seuil d'intervention de la fonction associée à ces boutons : contrôle de la traction (DTC), contrôle du cabrage (DWC), contrôle du frein moteur (EBC). Cette action, sur votre véhicule, peut être effectuée pendant la conduite indépendamment de la position de la poignée des gaz et, donc, si non utilisée judicieusement, peut provoquer des situations dangereuses. Il est vivement déconseillé d'utiliser les boutons UP ou DOWN pendant la conduite sur route. Aucune responsabilité ne peut engager Ducati pour tout préjudice lié à la désactivation ou à une configuration manuelle des fonctions d'aide à la conduite de la part du Client ou d'un tiers.

## Réglage / affichage des paramètres

Lorsqu'on met le contact, le tableau de bord affiche le logo DUCATI et l'allumage se produit dans deux étapes des témoins à LED (« contrôle initial »).

Contrôle initial terminé, le tableau de bord présente la page-écran principale dans l'un des deux modes ROAD ou TRACK (cela dépend de la dernière configuration en usage avant le key-off).

Si la clé est reconnue correctement et la configuration pour l'autorisation au démarrage du moteur est vérifiée, l'initialisation du tableau de bord procède avec :

- Contrôle des témoins et contrôle de l'afficheur, identifié comme « check initial » ;
- Affichage « page-écran standard ».

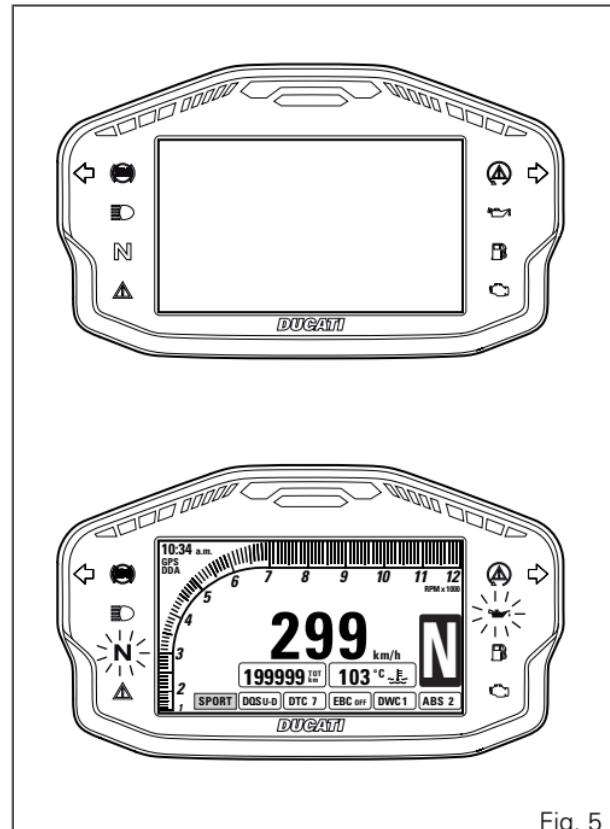


Fig. 5

Si durant cette phase de contrôle, la vitesse du motocycle dépasse 10 km/h (vitesse réelle), le tableau de bord interrompt :

- le contrôle de l'afficheur et visualise la page-écran standard avec les informations actualisées ;
- le contrôle des témoins et laisse allumés seulement ceux qui sur le moment sont réellement actifs.

 **Remarque**

Quand on tourne la clé sur OFF, l'alimentation au motocycle n'est pas immédiatement coupée, mais seulement au bout de 70 secondes.

 **Remarque**

À chaque key-on, et jusqu'à la limite des 5 Km/h, les modifications au réglage ne sont pas mises en exécution.

Deux différentes configurations de la page-écran principale sont possibles : ROAD et TRACK.

Les informations disponibles dans la page-écran principale sont :

- 1) Graphique en barres des tours moteur.
- 2) Vitesse véhicule.
- 3) Vitesse enclenchée.
- 4) Menu 1 (Compteur kilométrique, Compteur kilométrique journalier 1, Compteur kilométrique journalier 2, Compteur kilométrique journalier réserve de carburant, Temps au tour sur circuit, seulement si actif).
- 5) Menu 2 (Température liquide de refroidissement moteur, Consommation instantanée, Consommation moyenne, Vitesse moyenne, Temps de voyage, Température air ambiant extérieur).
- 6) Style de conduite programmé (Riding Mode).
- 7) Indication niveau DTC actif ou indication DTC désactivé.
- 8) Indication niveau EBC actif ou indication EBC désactivé.
- 9) Indication DWC actif ou indication DWC désactivé.

- 10) Indication niveau ABS actif ou indication ABS désactivé.
- 11) Indication DDA actif.
- 12) Indication GPS en réception.
- 13) Horloge.
- 14) Indication SERVICE (seulement si actif) - Indication Alarmes / Warning (seulement si présentes) - Indication Erreurs (seulement si présentes).
- 15) Indication DQS actif pour vitesses supérieures (U), DQS actif pour vitesses supérieures et inférieures (U/D) ou indication DQS désactivé.
- 16) Indication bâquille latérale — Indication ABS actif seulement sur la roue avant.

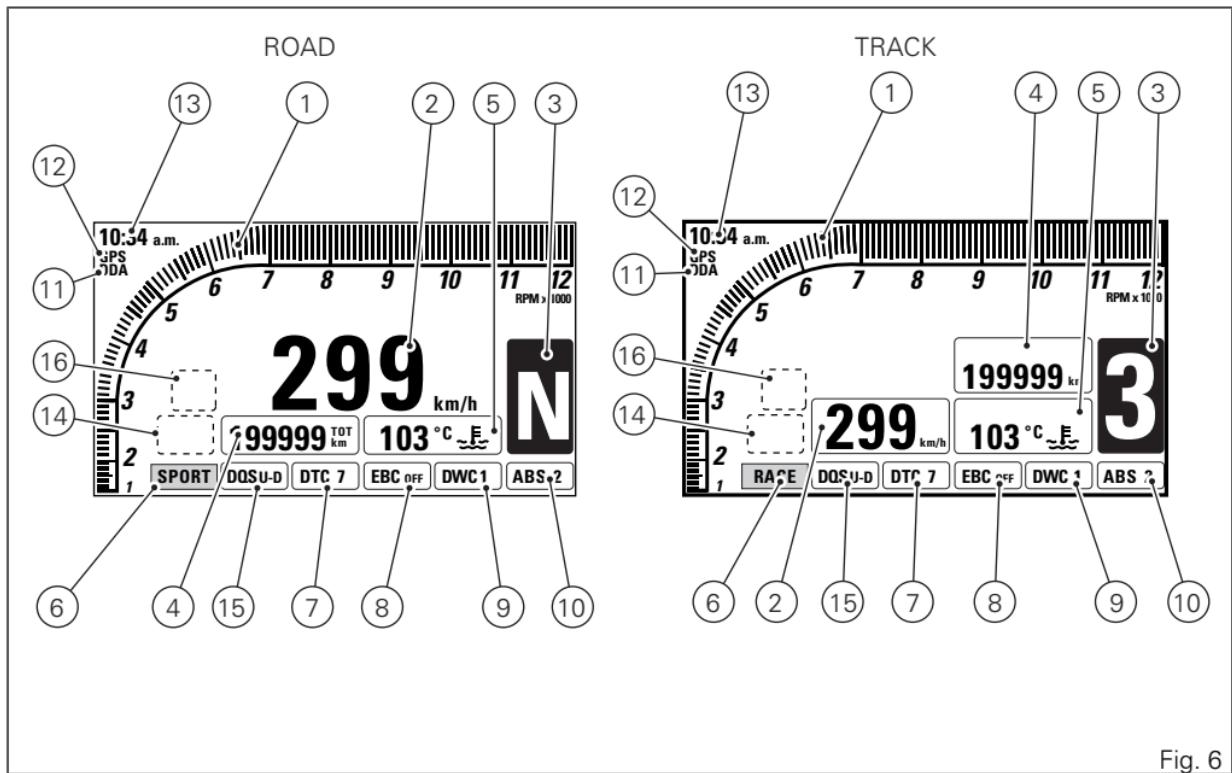


Fig. 6

Pour afficher les informations du MENU 1, appuyer sur le bouton (1).

Les informations affichées en séquence, que le mode soit ROAD ou TRACK, sont :

- Compteur kilométrique (TOT) ;
- TRIP 1 ;
- TRIP 2 ;
- TRIP FUEL (quand la fonction est active) ;
- Temps au tour (LAP) - seulement pour le mode TRACK ;
- Angle de braquage (LEAN ANGLE) - seulement pour le mode TRACK.

Pour afficher les informations du MENU 2, appuyer sur le bouton (2).

Les informations affichées en séquence, que le mode soit ROAD ou TRACK, sont :

- Température du liquide de refroidissement ;
- Consommation instantanée (CONS.) ;
- Consommation Moyenne (CONS. AVG) ;
- Vitesse moyenne (SPEED AVG) ;
- Temps de voyage (TRIP TIME) ;
- Température de l'air.

Quand on met le motocycle en marche (Key-ON), les informations du MENU 1 et du MENU 2 affichées sont celles du Key-OFF précédent.

#### Remarque

En mode ROAD comme en mode TRACK, lors du Key-ON, pour le MENU 1 l'afficheur visualise le paramètre défini au départ (Compteur kilométrique - TOT) pendant 10 secondes et ensuite le paramètre du dernier Key-OFF.

#### Remarque

En cas d'arrêt soudain (coupure soudaine de l'alimentation), au prochain Key-ON le tableau de bord affiche les paramètres par défaut ; notamment :

- pour le MENU 1 - Compteur kilométrique (TOT) ;
- pour le MENU 2 - Température liquide de refroidissement moteur.

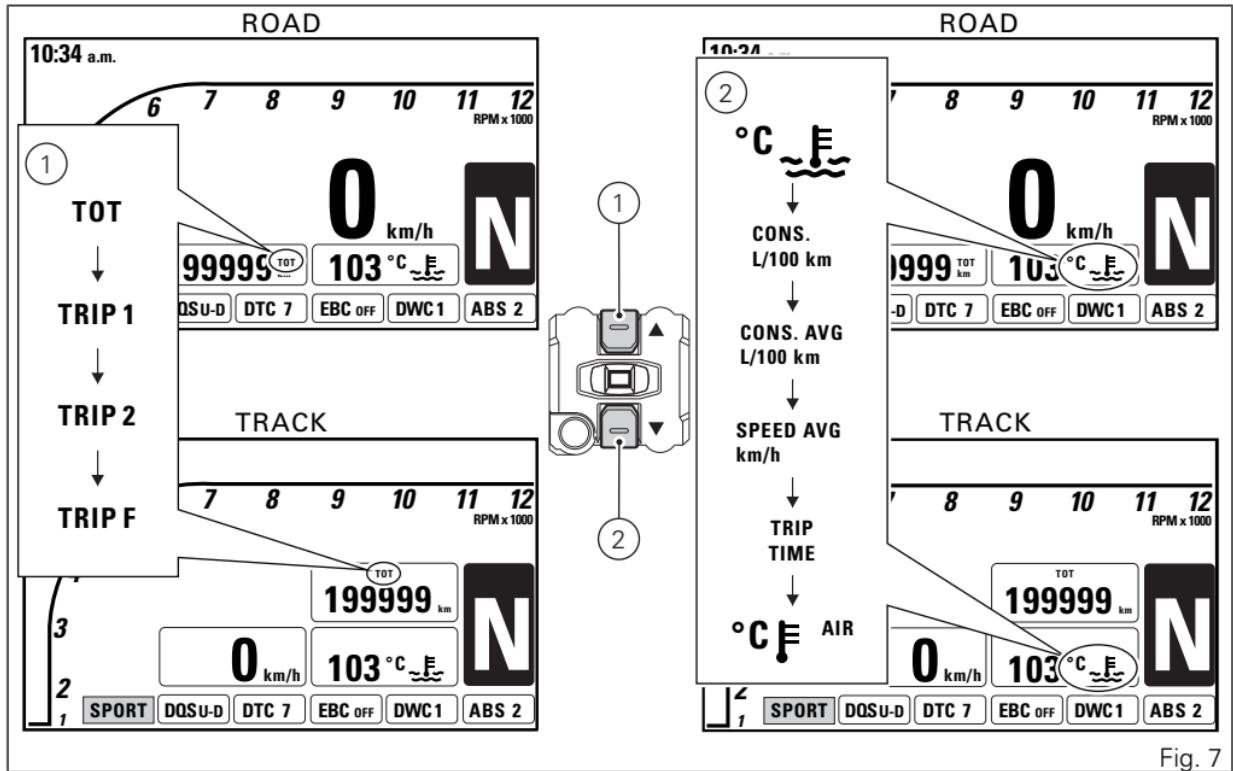


Fig. 7

Quand la Page-écran standard est affichée, en appuyant sur le bouton (2) pendant 3 secondes, à la vitesse réelle du véhicule  $\leq$  (inférieure ou égale à) 20 km/h, on entre dans le MENU de Configuration où il est possible de choisir les fonctions.

### Important

Le MENU DE CONFIGURATION est accessible uniquement si la vitesse réelle du véhicule est  $\leq$  (inférieure ou égale à) 20 km/h. Une fois entrés dans le MENU DE CONFIGURATION à une vitesse réelle du véhicule qui dépasse 20 Km/h, le tableau de bord quitte ce Menu automatiquement et affiche la Page-écran standard.

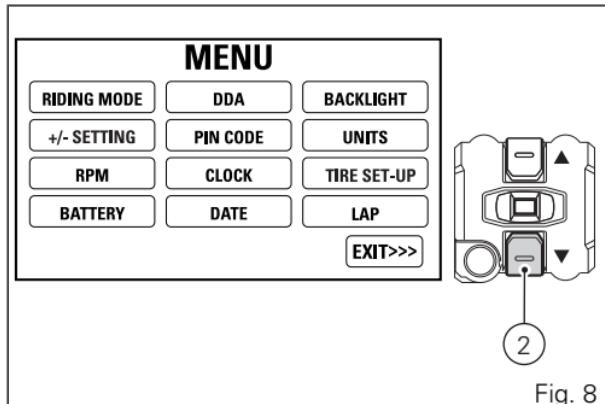


Fig. 8

Si au Key-ON et à la fin du contrôle, la clé n'est pas reconnue, le tableau de bord :

- fonction PIN CODE n'étant pas active, il affiche la page-écran standard en sautant le contrôle initial des témoins, avec l'erreur E-LOCK et ne permet aucun accès au MENU de Configuration ;
- fonction PIN CODE étant active, il affiche la page de la fonction PIN CODE pour la saisie du code de déblocage.

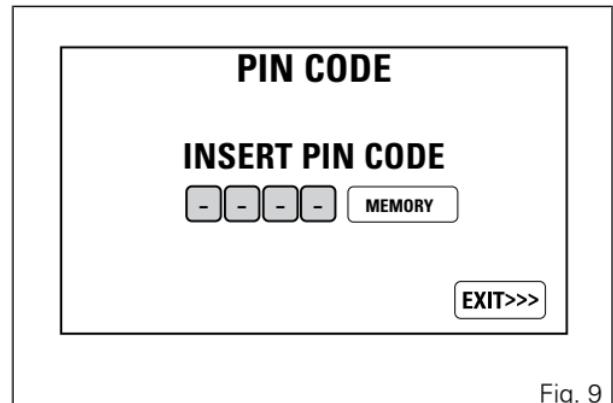


Fig. 9

## Fonctions principales

Les fonctions affichées dans la Page-écran standard sont :

### Fonctions principales

- Indication tours moteur TRS/MN
- Vitesse véhicule
- Vitesse enclenchée
- Style de conduite (Riding Mode)
- DQS
- DTC
- EBC
- DWC
- ABS
- Changement rapide niveau fonction DTC ou DWC ou EBC
- le MENU 1 affiche les fonctions :
  - Compteur kilométrique (TOT)
  - Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP1)
  - Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP2)
  - Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL)
  - Temps au tour sur circuit (LAP time) - seulement si actif et seulement en mode TRACK
  - Angle de braquage (LEAN ANGLE) - seulement si actif et seulement en mode TRACK.

- le MENU 2 affiche les fonctions :

- Température du liquide de refroidissement moteur
- Consommation instantanée (CONS.)
- Consommation moyenne (CONS. AVG)
- Vitesse moyenne (SPEED AVG)
- Temps de voyage (TRIP TIME)
- Température air ambiant extérieur

### Fonctions secondaires

- DDA
- GPS
- Horloge (CLOCK)
- Indication entretien (SERVICE)
- Indication Avertissements / Alarmes (Warning)
- Indication ERREURS

Les fonctions du MENU de Configuration pouvant être modifiées par l'utilisateur sont :

- Personnalisation du style de conduite (RIDING MODE) - à l'intérieur de ce menu de personnalisation il est possible de sélectionner :
  - Réglage du système ABS (ABS)
  - Réglage des suspensions électroniques (DES)
  - Configuration de l'afficheur (DISPLAY)
  - Activation/désactivation DQS (DQS)
  - Réglage du niveau DTC (DTC)
  - Réglage du moteur (ENGINE)
  - Réglage du niveau EBC (EBC)
  - Réglage du niveau DWC (DWC)
  - Restauration des paramètres par défaut (DEFAULT)
- Indication numérique des tours moteur (RPM)
- Tension batterie (BATTERY)
- DDA (activation / désactivation - affichage - effacement)
- PIN CODE (saisie / modification)
- Réglage de l'horloge (CLOCK)
- Réglage de la date (DATE)
- Réglage du fond afficheur (BACK LIGHT)

- Configuration des unités de mesure (Vitesse - Température - Consommation de carburant) UNIT
- LAP (affichage / effacement / restauration des paramètres automatiques)
- Recalibrage du système au cas où des pneus différents par rapport à ceux de première monte seraient montés (TIRE SET\_UP)

La plage de 10 500 à 11400 trs/mn (zone de préavis) est signalée sur l'afficheur en couleur orange aussi bien pour le remplissage des traits du graphique en barres, que pour l'indication de la valeur numérique 11 (« zone orange »).

La plage de 11 500 à 12 000 trs/mn (zone de préavis) est signalée sur l'afficheur en couleur rouge aussi bien pour le remplissage des traits du graphique en barres, que pour l'indication de la valeur numérique 12 (« zone rouge »).

## Important

Pendant le parcours des 1 000 premiers km (Rodage) c'est-à dire quand le compteur kilométrique affiche une valeur  $\leq$  (inférieure ou égale à) 1 000 km, la zone de préavis, signalée sur l'afficheur en orange (Zone orange), pour le remplissage des traits du graphique en barres, comme pour l'indication de la valeur numérique correspondante, est affichée le moment où le véhicule atteint 6 000 trs/mn. Pendant le rodage, il est conseillé de ne pas dépasser 6 000 trs/mn, donc le tableau de bord ne devra pas afficher la « Zone orange » du graphique en barres.

Rodage terminé, la « zone orange » fournit l'indication et le conseil de maintenir un régime de tours du moteur plus contenu en conditions de moteur froid ; la « zone orange » change en fonction de la température du moteur comme il est indiqué ci-dessous :

- de 8 000 trs/mn et avec la température du moteur inférieure ou égale à 40 °C
- de 9000 trs/mn et avec la température du moteur inférieure ou égale à 50 °C
- de 10500 trs/mn et avec la température du moteur supérieure à 50 °C

Les seuils d'approche du limiteur de tours sont repartis en trois groupes sur la base des seuils respectifs :

1<sup>er</sup> seuil 10500 trs/mn (A)

2<sup>ème</sup> seuil 10800 trs/mn (B)

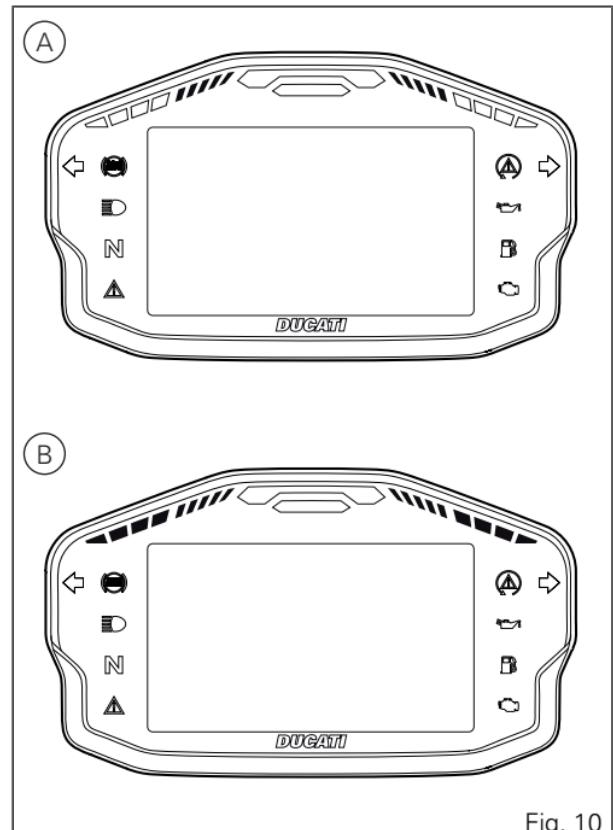
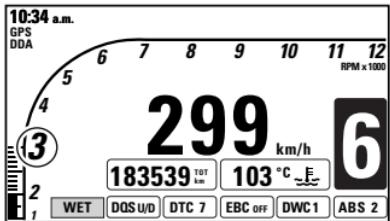


Fig. 10

### ROAD



### TRACK

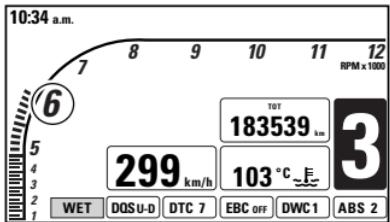


Fig. 11

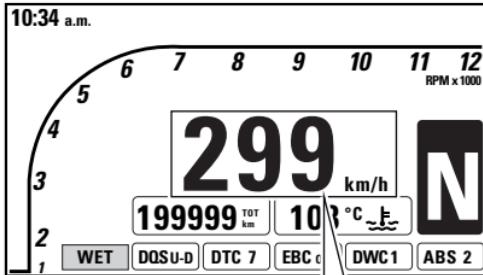
## Vitesse véhicule

Le tableau de bord reçoit l'information de la vitesse réelle du véhicule (calculée en km/h) et visualise sur l'afficheur la donnée majorée de 5 % et convertie en l'unité de mesure établie (km/h ou mph).

Des tirets « --- » et l'unité de mesure établie sont affichés si :

- la vitesse est = 299 km/h ou 186 mph, ou que le tableau de bord ne reçoit pas de données de vitesse (« --- » allumés fixes) ;
- il y a une erreur au niveau du transmetteur de vitesse arrière (« --- » clignotants, Témoin Erreur Générique allumé et affichage de l'erreur SPEED SENSOR).

ROAD



TRACK

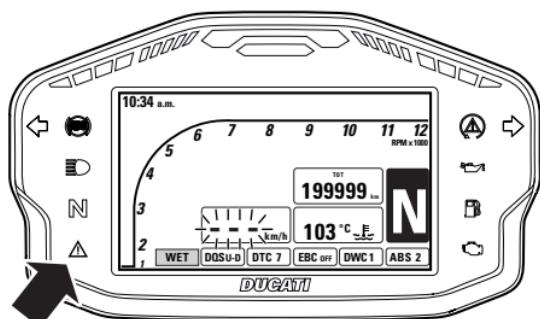
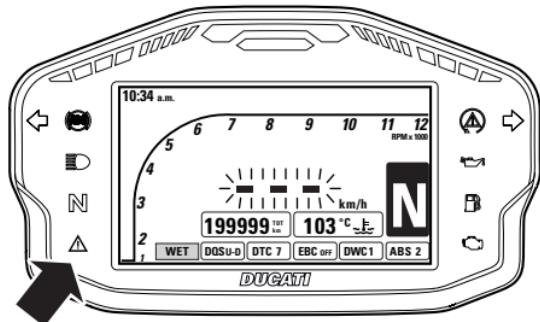
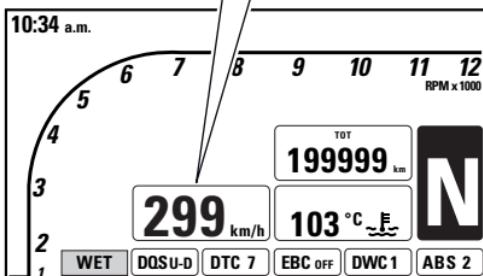


Fig. 12

## Vitesse enclenchée

Le tableau de bord reçoit l'information relative à la vitesse enclenchée et visualise la valeur sur l'afficheur.

Si la vitesse est enclenchée, la valeur affichée varie de « 1 » à « 6 », alors que si le sélecteur est au point mort, la lettre « N » est affichée.

La lettre « C » est affichée s'il est nécessaire de passer la vitesse.

l'indication « - » est affichée si :

- l'apprentissage des vitesses n'a pas encore été effectué (indication « - - » clignotante et témoin Neutral (A) clignotant) ;
- il y a une erreur au niveau du capteur de vitesse enclenchée (indication « - - » clignotante, témoin erreur générique (B) allumé, témoin N (A) clignotant et affichage de l'erreur GEAR SENSOR) ;
- le tableau de bord ne reçoit pas de donnée de vitesse enclenchée (indication « - - » fixe).

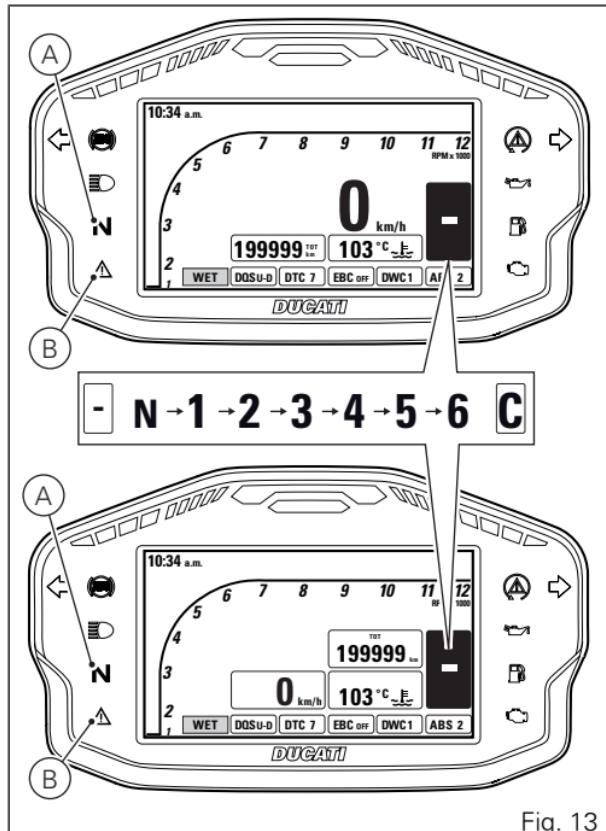


Fig. 13

## Style de conduite (Riding Mode)

Au tableau de bord il est possible de choisir le style de conduite souhaité. On peut choisir parmi trois diverses configurations prédéfinies : RACE, SPORT, WET.

Le style de conduite choisi et actif est visualisé en bas de l'afficheur du tableau de bord, à l'intérieur d'un rectangle sur fond vert, si les paramètres associés au Riding Mode sont ceux par défaut, et sur un fond orange si les paramètres associés au Riding Mode ont été personnalisés par l'utilisateur.

L'indication du Riding Mode est clignotante, indépendamment de la couleur de fond de l'afficheur, au cas où un ou plusieurs des paramètres configurés n'auraient pas été correctement saisis par le boîtier électronique correspondant.

Les paramètres ci-dessous, définis par Ducati ou modifiés par l'utilisateur dans les pages des fonctions de configuration, sont associés à chaque style de conduite :

- un niveau d'intervention spécifique du contrôle de traction DTC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, OFF) ;
- une puissance moteur spécifique qui ira modifier le comportement du papillon (HIGH, MED, LOW) ;

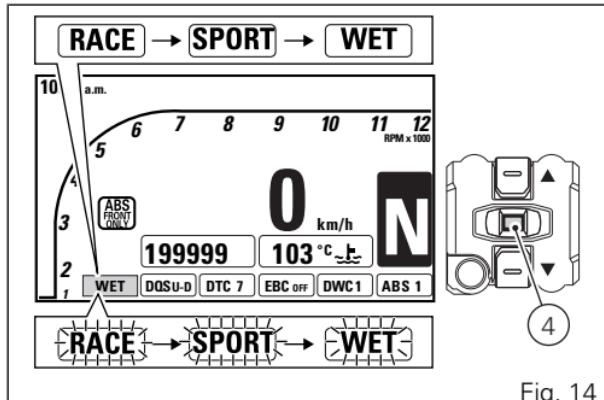


Fig. 14

- un niveau spécifique de détente et un niveau spécifique de compression des fourches avant ;
- un niveau spécifique de détente et un niveau spécifique de compression de l'amortisseur arrière ;
- un niveau spécifique de résistance de l'amortisseur au guidon ;
- une stratégie spécifique de contrôle dynamique Öhlins (type 1, 2, 3) ;

- un tarage spécifique de la stratégie pour l'amortisseur arrière (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest) ;
- un tarage spécifique de la stratégie pour l'amortisseur avant (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest) ;
- un tarage spécifique de la stratégie pour l'amortisseur au guidon (Hardest, Harder, Default, Softer, Softest) ;
- un réglage spécifique du système ABS (1, 2, 3, OFF) ;
- un sélecteur spécifique du type de contrôle des suspensions (fixe, dynamique) ;
- un niveau d'intervention spécifique du système de contrôle frein moteur EBC (1, 2, 3, OFF) ;
- un niveau d'intervention spécifique du contrôle du cabrage DWC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, OFF) ;
- l'usage ou le non-usage de la boîte de vitesses quick shift DQS (DQS UP, DQS UP & DOWN, DQS off).

À chaque style de conduite est également associée une différente page-écran standard d'affichage des informations (ROAD, TRACK), définie par Ducati ou modifiée par l'utilisateur aux pages des fonctions de configuration.

## Attention

Ducati conseille de changer le style de conduite lorsque le motocycle est arrêté. Si le changement du style de conduite est effectué pendant la marche, il faut prêter beaucoup d'attention (il est conseillé de changer le style de conduite à faible vitesse).

## Sélection du style de conduite

En appuyant sur le bouton CONFIRMER MENU (4), on entre dans le menu de choix du style de conduite. Le tableau de bord garde l'indication de la vitesse affichée (partie droite de l'écran) et affiche (partie gauche de l'écran) le nom du riding mode :

- RACE
- SPORT
- WET

Dont l'un sera mis en valeur pour indiquer la dernière condition mémorisée et actuellement en usage.

### Attention

Il est impossible d'entrer dans le menu de choix du style de conduite, si le bouton (4) est dans la position d'activation des clignotants qu'il soit à gauche ou à droite

Pour le Style de conduite mis en valeur, s'affichent des informations concernant quelques-uns des paramètres qui y sont associés :

- système DTC : l'indication DTC suivie du niveau de réglage programmé (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8), si le système DTC est actif, ou de l'inscription OFF, si le DTC est désactivé ;
- système EBC : l'indication EBC suivie du niveau d'intervention programmé (1, 2, 3), si le système EBC est actif, ou de l'inscription OFF si le système EBC est désactivé ;
- puissance du moteur (ENGINE) : l'indication ENG suivie de la puissance moteur programmée (HIGH, MED ou LOW) ;
- système DQS : l'indication DQS suivie de l'indication UP, U-D en cas de système DQS actif ou de l'indication OFF en cas de DQS désactivé ;
- système ABS : l'indication ABS suivie du niveau de réglage programmé (1, 2, 3), si le système ABS est actif, ou de l'inscription OFF, si l'ABS est désactivé
- système DWC : l'indication DWC suivie du niveau de réglage programmé (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8), si le système DWC est actif, ou de l'inscription OFF, si le DWC est désactivé ;
- système suspensions DES : l'indication DES suivie de l'indication du mode de contrôle sélectionné (DYN, FIX).

Les informations affichées représentent les valeurs mémorisées pour chaque Style de conduite (Riding Mode). Les valeurs mémorisées peuvent être celles prévues et définies par Ducati ou celles personnalisées par l'utilisateur. Chaque fois que l'on appuie sur le bouton CONFIRMER MENU (4) le style de conduite est mis en valeur et les paramètres associés peuvent être affichés (A, Fig. 15).

Une fois que le style de conduite choisi est mis en valeur, confirmer le style souhaité en appuyant pendant deux secondes sur le bouton CONFIRMER MENU (4) : le changement de style de conduite est mémorisé et la page-écran standard (B, Fig. 15) revient à l'affichage.

Une fois que le style de conduite choisi est mis en valeur, en l'absence de l'appui sur le bouton CONFIRMER MENU (4) dans les 10 secondes qui suivent, aucun changement de style de conduite ne sera effectué et la page-écran standard (C, Fig. 15) revient à l'affichage.

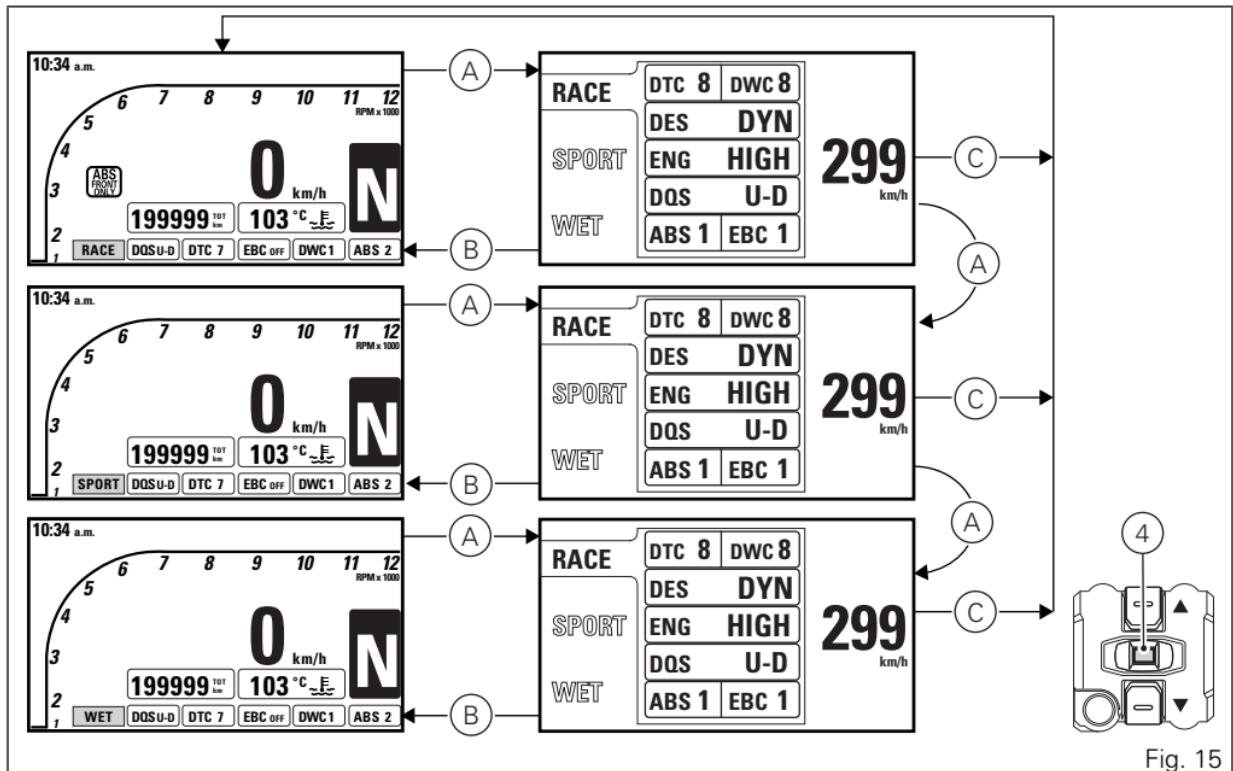


Fig. 15

Lorsque le système demande de confirmer le changement de style de conduite, il se produit une condition d'erreur si :

- la commande des gaz est ouverte, les freins sont actionnés et le véhicule est en marche ; dans ce cas s'affiche le message d'erreur CLOSE THROTTLE AND RELEASE BRAKES et, si dans le délai de 5 secondes la commande des gaz n'est pas fermée et les freins ne sont pas relâchés, ou que le motocycle n'est pas porté à la vitesse nulle, la procédure de changement de style n'est pas achevée et la page-écran standard revient à l'affichage.



Fig. 16

### Remarque

Si un changement d'état de « ON » (activé) à « OFF » (désactivé) ou de « OFF » (désactivé) à « ON » (activé) du système ABS est associé au changement de style de conduite, dès que le style de conduite sélectionné est confirmé, le tableau de bord lance aussi la procédure d'activation ou de désactivation du système ABS.

## DQS

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction DQS comme suit :

- si le système DQS est actif, l'indication DQS avec l'indication U (enclenchement de vitesses supérieures) ou bien U-D (enclenchement de vitesses aussi bien supérieures qu'inférieures) ;
- si le système DQS est désactivé, l'indication DQS OFF ;
- s'il y a une erreur au niveau du système DQS ou du boîtier électronique, l'indication DQS — ; de plus le témoin EOBD s'allume et l'erreur correspondante est affichée ;
- si le système DQS n'est pas présent sur le motocycle, le symbole ----.

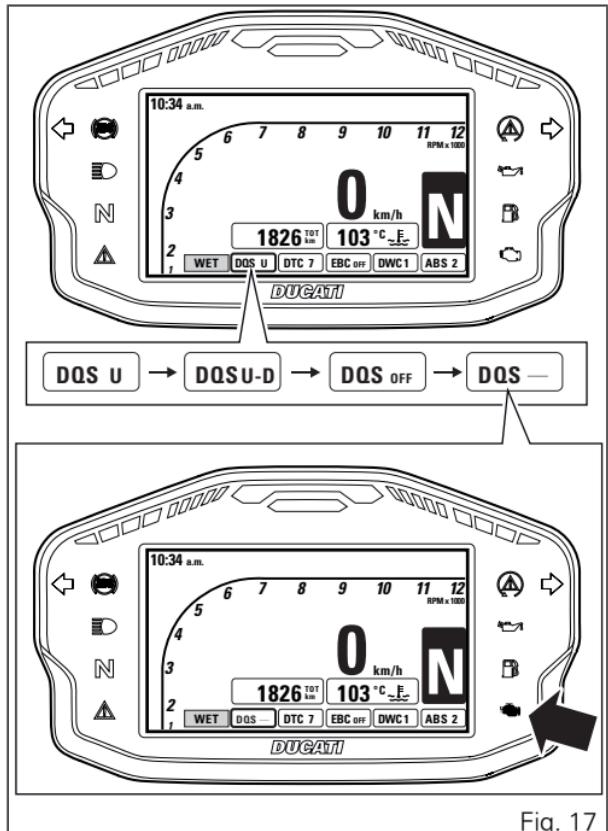


Fig. 17

Le système DQS avec fonction up/down permet de passer de vitesse et de rétrograder sans utiliser l'embrayage.

Il est composé d'un microrupteur bi-directionnel intégré dans le cinématisme du levier qui, à chaque actionnement de la boîte de vitesses, envoie un signal à la Centrale Commande Moteur.

Le système agit de manière distincte à chaque changement de vitesse ou rétrogradage, en intégrant l'action sur l'avance à l'allumage et injection présentes sur le système upshift avec l'ouverture contrôlée de la vanne à papillon pour le fonctionnement en downshift. L'ampleur et la durée des différentes actions visent à garantir la fluidité maximale d'enclenchement dans les différentes conditions de conduite, en agissant dans la phase de rétrogradage en synergie avec l'embrayage antirebondissement et EBC.

Dans la phase de rétrogradage, de façon cohérente avec le choix du niveau d'intervention du système EBC programmé par le pilote, la stratégie DQS change l'incidence et la durée de l'ouverture de la vanne à papillon pour moduler le frein moteur au moment de l'enclenchement du rapport inférieur. Avec le niveau EBC réglé sur OFF et sur 1 on obtient

le frein moteur maximal, moyen sur le niveau 2 et minimal sur le niveau 3.

Pour les indications sur le choix du niveau, se référer au paragraphe page 65 dédié au système EBC.

L'utilisateur peut décider, à l'aide du menu correspondant sur le tableau de bord, s'il veut activer seulement la fonction upshift du DQS ou bien les deux en même temps.

## DTC

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction DTC comme suit :

- si le DTC est actif, l'indication DTC et la valeur numérique de 1 à 8 (en mode fixe) du niveau d'intervention du Traction Control ;
- si le DTC est actif mais le système est en mode avec fonctionnalités limitées à cause de la présence d'une anomalie, l'indication DTC et la valeur numérique de 1 à 8 (clignotante) du niveau d'intervention du DTC ; en outre, le témoin DTC/DWC s'allume en mode clignotant ;
- si le DTC est désactivé, l'indication DTC OFF et le témoin DTC/DWC allumé fixe : si le DTC est désactivé, la fonction DWC est désactivée aussi ;
- s'il y a une erreur du système DTC ou du boîtier électronique Black Box, l'indication DTC -- ; en outre le témoin DTC/DWC, le témoin EOBD ou bien le témoin Erreur Générique s'allume également et l'erreur correspondante est affichée.

## Attention

En cas d'anomalie du système, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

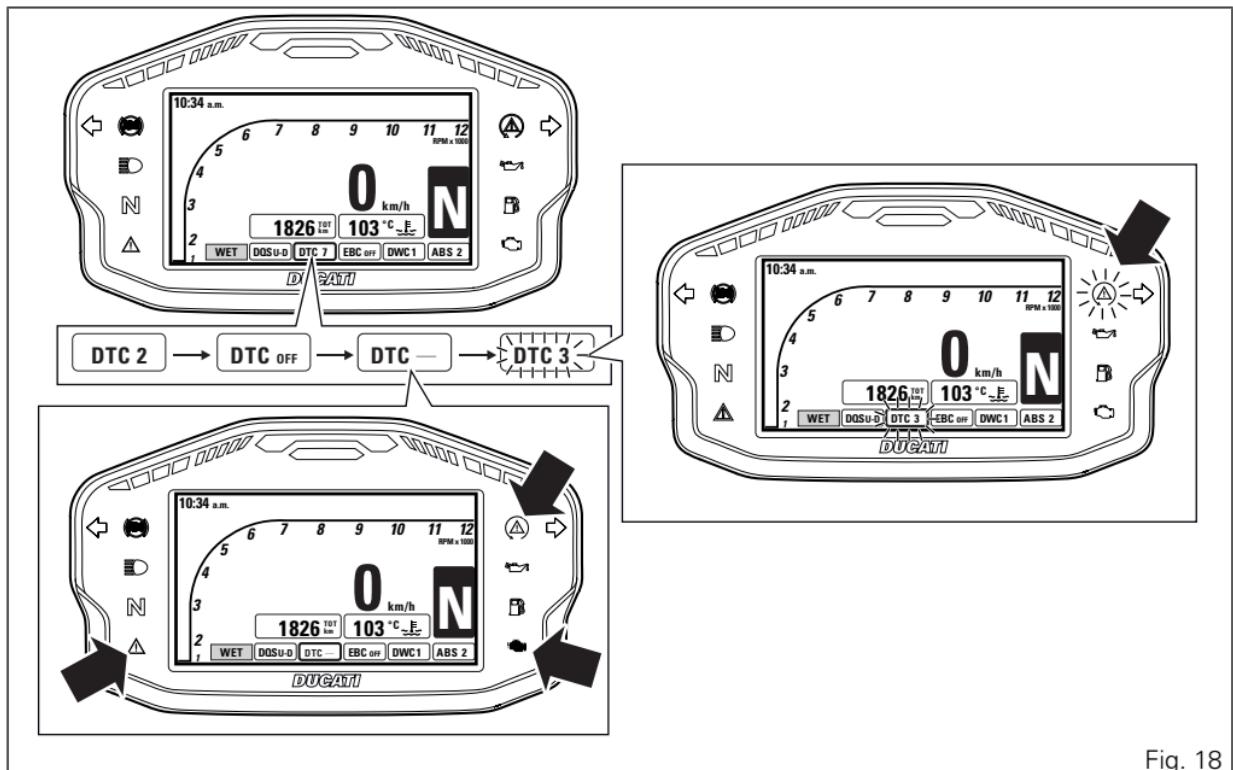


Fig. 18

Le système Ducati Traction Control (DTC) supervise le contrôle du patinage de la roue arrière et travaille sur huit niveaux différents dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de tolérance au patinage de la roue arrière. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode. Le niveau 8 indique l'intervention du système à la moindre détection de patinage, alors que le niveau 1, réservé aux pilotes les plus experts, se caractérise par une plus grande tolérance et donc par une intervention moins invasive 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 motocycle, mais il n'exempt pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir ses erreurs et celles d'autrui 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 motocycle afin que sa gestion soit plus aisée et sûre possible. 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 motocycle, des lois physiques, des règles comportementales susdites et du code de la route.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système DTC le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux des « Riding Modes » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur.

<b>DTC</b>	<b>TYPE DE CONDUITE</b>	<b>UTILISATION</b>	<b>PAR DÉFAUT</b>
OFF		Le système DTC est désactivé.	NON
1	TRACK Professional	Ce niveau est indiqué pour un usage exclusif sur piste pour des pilotes experts et il est optimisé par les pneus Pirelli mélange SC2. Le DTC dans ce mode d'utilisation permet le dérapage.	NON
2	TRACK	Ce niveau est conçu pour un usage exclusif sur piste pour des pilotes experts et il est optimisé par les pneus OEM (Original Equipment Manufacturer). Le DTC dans ce mode d'utilisation permet le dérapage.	NON
3	SPORT / TRACK	Ce niveau est conçu pour l'usage sur piste et réservé aux pilotes experts. Le DTC dans ce mode d'utilisation permet le dérapage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
4	SPORT / TRACK	Ce niveau est conçu pour l'usage sur piste (et sur route pour des pilotes experts).	NON

<b>DTC</b>	<b>TYPE DE CONDUITE</b>	<b>UTILISATION</b>	<b>PAR DÉFAUT</b>
5	SPORT	Ce niveau est conçu pour la conduite, aussi bien sur route que sur piste, congruente à l'utilisation de l'ENGINE 195cv LOW (puissance maximale 195cv, distribution Smooth).	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « SPORT »
6	SAFE & STABLE	Ce niveau est conçu pour l'usage en n'importe quelle condition de conduite et pour l'utilisation sur route en conditions de bonne adhérence.	NON
7	RAIN	Ce niveau est conçu pour l'usage sur piste exclusivement avec des pneus Rain en conditions d'asphalte mouillé.	NON
8	HEAVY RAIN	Ce niveau est conçu pour l'usage sur route en conditions de chaussée mouillée et très glissante.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « WET »

## Indication pour le choix du niveau



### Attention

La fonctionnalité optimale du système DTC, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement avec les pneus prévus dans la dotation de première monte du véhicule et/ou recommandés par Ducati et le rapport final de première monte de la moto ; en particulier, les pneus de première monte du véhicule sont les Pirelli Diablo Supercorsa SP avec les mesures suivantes : avant 120/70ZR17, arrière 200/55ZR17. L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

Pour les pneus, s'ils présentent de petites différences, comme par exemple des pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, il est nécessaire d'utiliser la fonction

appropriée de réglage automatique afin de permettre au système de fonctionner correctement.

Pour le rapport final, si le choix est tombé sur un rapport non de première monte (uniquement possible pour une utilisation sur piste), la fonction spécifique du réglage automatique est conseillée afin de rétablir la fonctionnalité optimale du système.

Par contre, si les pneus utilisés appartiennent à tout autre classe dimensionnelle ou que leurs dimensions sont sensiblement différentes de celles des pneus de première monte, il se peut que le fonctionnement du système soit altéré à tel point qu'aucun des 8 niveaux pouvant être sélectionnés ne résulte satisfaisant, même avec l'utilisation du réglage automatique.

Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système. En choisissant le niveau 8, le système DTC interviendra dès le moindre signe de patinage du pneu arrière. Entre la position 8 et la position 1, il y a encore 6 autres positions intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant de la position 8 à la position 1. Le niveau 1 est conçu expressément pour l'usage sur piste avec les pneus mélange SC1 (Pirelli Diablo Supercorsa SC1) qui ne sont pas de première monte de la moto. L'utilisation de ce niveau avec des pneus

ayant des caractéristiques différentes peut altérer le fonctionnement du système.

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

- 1) L'adhérence (type de pneus, usure des pneus, type d'asphalte, météo, etc.).
- 2) La chaussée/le parcours (virages pouvant être parcourus à des vitesses très similaires ou très différentes).
- 3) Le style de conduite (plus « doux » ou plus « nerveux »).

Rapport entre le niveau choisi et les conditions d'adhérence

La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du tracé / parcours (voir, ci-après, les conseils d'utilisation sur circuit et sur route). Un niveau d'adhérence faible nécessite l'emploi d'un niveau plus haut, en mesure de garantir une intervention plus prononcée du DTC.

Rapport entre le niveau choisi et le type de circuit

Si le tracé / parcours présente des virages avec des vitesses de roulage homogènes, il sera plus facile de

trouver un niveau d'intervention satisfaisant dans chaque virage ; vice versa un tracé / parcours qui présente des virages avec des vitesses de roulage très différentes nécessitera un niveau d'intervention de compromis du système DTC.

Rapport entre le niveau choisi et le style de conduite

Le système DTC tend à intervenir davantage si le pilote a une conduite « douce » et penche fortement la moto plutôt 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 le niveau 6 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 6, 5, 4, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le mieux adapté.

Si le pilote a trouvé un niveau satisfaisant 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 la 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

Il conseillé d'utiliser le niveau 8 pour se familiariser avec le système. Si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer par la suite les niveaux 5, 4, 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 7, l'intervention du DTC est excessive, passer au niveau 6 ; si avec le niveau 7 le DTC n'intervient pas, passer au niveau 8).

## EBC

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction EBC comme suit :

- système EBC activé, l'indication « EBC » avec la valeur numérique de 1 à 3 du niveau d'intervention programmé ;
- système EBC désactivé, l'indication EBC OFF ;
- s'il y a une erreur du système EBC ou du boîtier électronique, l'indication EBC — ; le témoin EOBD s'allume également et l'erreur correspondante est affichée.

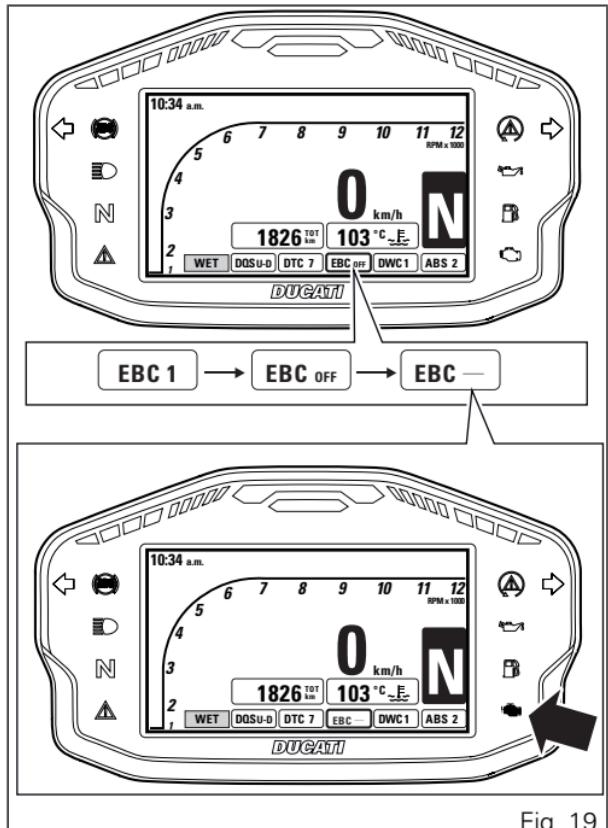


Fig. 19

Le système Engine Braking Control (EBC) supervise le contrôle du frein moteur pendant les phases de conduite avec la poignée des gaz complètement fermée (aussi bien en phase de rétrogradage que lors d'un simple relâchement à marche constante, ou bien que l'on soit en train de freiner ou non). Ce système permet de régler de façon autonome les papillons pour rendre constant le couple rétrograde de la roue au moteur durant cette phase de conduite.

Le système permet de régler le « frein moteur » dans une plage allant d'un frein moteur maximum, lorsque le système est réglé sur OFF, à un frein moteur de plus en plus décroissant au fur et à mesure que le niveau augmente.

L'influence du système est tout particulièrement sensible aux régimes élevés du moteur et va diminuer au fur et à mesure que la vitesse de rotation du moteur décroît.

## Attention

L'EBC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur piste. Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter la conduite du motocycle, mais il n'exempt pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence pour prévenir non seulement ses erreurs mais également celles d'autrui et il devra, en tout état de cause, activer des manœuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système EBC le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux « Riding Modes » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

<b>EBC</b>	<b>CARACTÉRISTIQUE</b>	<b>PAR DÉFAUT</b>
OFF	Le système EBC est désactivé. Le moteur délivre le frein moteur maximal.	NON
1	Dans ce niveau le moteur délivre un frein moteur assez consistant, mais inférieur à celui réalisable avec EBC OFF.	NON
2	Dans ce niveau le moteur délivre un frein moteur très bas. Ce niveau est conseillé pour ceux qui veulent avoir un frein moteur réduit en décélération.	C'est le niveau par défaut des Riding Modes RACE et SPORT.
3	Dans ce niveau le moteur délivre le frein moteur minimal. Ce niveau est conseillé pour ceux qui veulent avoir un frein moteur très réduit en décélération.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode WET.

## Indication pour le choix du niveau



### Attention

La fonctionnalité optimale du système EBC, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement avec les pneus prévus dans la dotation de première monte du véhicule et/ou recommandés par Ducati et le rapport final de première monte de la moto ; en particulier, les pneus de première monte du véhicule sont les Pirelli Diablo Supercorsa SP avec les mesures suivantes : avant 120/70ZR17, arrière 200/55ZR17. L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

Pour les pneus, s'ils présentent de petites différences, comme par exemple des pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, il est nécessaire d'utiliser la fonction

appropriée de réglage automatique afin de permettre au système de fonctionner correctement.

Pour le rapport final, si le choix est tombé sur un rapport non de première monte (uniquement possible pour une utilisation sur piste), la fonction spécifique du réglage automatique est conseillée afin de rétablir la fonctionnalité optimale du système.

En choisissant le niveau 3, le système EBC interviendra pour garantir le frein moteur minimum possible. Entre le niveau 3 et le niveau 1 on a des freins moteur progressivement croissants ; avec le système EBC OFF on a le frein moteur maximum possible.

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

- 1) L'adhérence (type de pneus, usure des pneus, type d'asphalte, météo, etc.).
- 2) Le tracé / parcours (virages avec vitesse de roulage très semblable ou très différente).
- 3) Le style de conduite (plus « doux » ou plus « nerveux »).

## Rapport entre le niveau choisi et les conditions d'adhérence

La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du tracé / parcours.

## Rapport entre le niveau choisi et le type de circuit

Si le tracé / parcours permet des freinages homogènes (tous très brusques ou tous très doux), il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention satisfaisant dans chaque freinage ; vice versa un tracé / parcours qui impose des freinages très différents nécessitera un niveau d'intervention de compromis du système EBC.

## DWC

L'afficheur du tableau de bord visualise l'état de la fonction DWC comme suit :

- si le DWC est actif, l'indication DWC et la valeur numérique de 1 à 8 (en mode fixe) du niveau d'intervention de l'anticabrage qui est en cours ;
- si le DTC est actif mais le système est en mode avec fonctionnalités limitées à cause de la présence d'une anomalie, l'indication DWC et la valeur numérique de 1 à 8 (clignotante) du niveau d'intervention du DWC ; en outre, le témoin DTC/DWC s'allume en mode clignotant ;
- si le DWC est désactivé, l'indication DWC OFF et le témoin DTC/DWC allumé fixe : si le DWC est désactivé, la fonction DWC est désactivée aussi ;
- s'il y a une erreur du système DWC ou du boîtier électronique Black Box, l'indication DWC — ; en outre le témoin DTC/DWC, le témoin EOBD ou bien le témoin Erreur Générique s'allume également et l'erreur correspondante est affichée.



### Attention

En cas d'anomalie du système, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

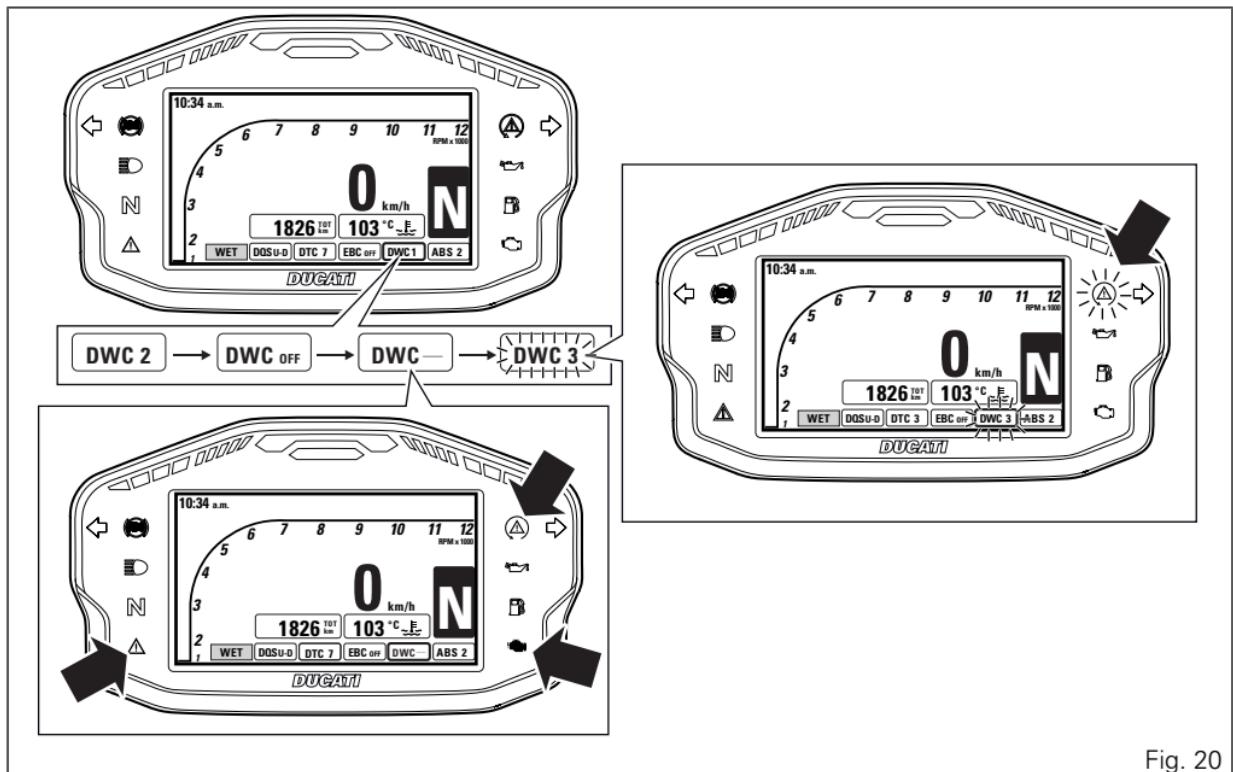


Fig. 20

Le système Ducati Wheelie Control (DWC) supervise le contrôle du cabrage et travaille sur huit niveaux d'interaction différents, dont chacun a été programmé pour offrir une différente valeur de prévention et de réaction au cabrage. Un niveau d'intervention prédéfini est assigné à chaque Riding Mode. Le niveau huit indique un système qui minimise la tendance à cabrer et active au maximum la réaction en cas de cabrage. Le niveau un est, par contre, réservé aux pilotes les plus experts, étant caractérisé par moins de prévention du cabrage et une réaction inférieure lorsqu'il se présente.



## Attention

Le DWC 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 motocycle, mais il n'exempt pas le pilote de ses devoirs comportementaux face à la conduite avec prudence, pour prévenir non seulement ses erreurs mais aussi celles d'autrui, 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 motocycle afin que sa gestion soit plus aisée et sûre possible. 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 motocycle, des lois physiques, des règles comportementales susdites et du code de la route.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système DWC le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux « Riding Modes » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

DWC	UTILISATION		PAR DÉFAUT
OFF		Le système DWC est désactivé.	NON
1	HIGH PERFORMANCE	Conduite sur piste pour pilotes experts. Le système permet le cabrage tout en réduisant la vitesse à laquelle la moto peut cabrer.	NON
2	MEDIUM PERFORMANCE	Conduite sur piste pour pilotes experts. Le système permet le cabrage tout en réduisant la vitesse à laquelle la moto peut cabrer.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
3	PERFORMANCE	Conduite sur piste pour pilotes experts. Le système permet le cabrage tout en réduisant la vitesse à laquelle la moto peut cabrer.	NON
4	SPORT	Utilisation sur piste et route pour tous les types d'utilisateurs. Le système permet le cabrage tout en réduisant la vitesse à laquelle la moto peut cabrer.	NON

DWC	UTILISATION		PAR DÉFAUT
5	SPORT	Niveau pour tous les types d'utilisateurs. Le système réduit la tendance à cabrer et intervient sensiblement en cas de cabrage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « SPORT »
6	SPORT	Niveau pour tous les types d'utilisateurs. Le système réduit la tendance à cabrer et intervient sensiblement en cas de cabrage.	NON
7	MEDIUM SAFE & STABLE	Niveau pour tous les types d'utilisateurs. Le système réduit la tendance à cabrer et intervient sensiblement en cas de cabrage.	NON
8	HIGH SAFE & STABLE	Niveau pour tous les types d'utilisateurs. Le système réduit la tendance à cabrer à un minimum et intervient sensiblement en cas de cabrage.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « WET »

## Indication pour le choix du niveau



### Attention

La fonctionnalité optimale du système DWC, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement avec le rapport final de première monte de la moto et le pneus prévus dans la dotation de première monte du véhicule et/ou recommandés par Ducati ; en particulier, les pneus de première monte du véhicule sont les Pirelli Diablo Supercorsa SP avec les mesures suivantes : avant 120/70ZR17, arrière 200/55ZR17. L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

Le réglage du niveau 1 du système DWC, dont votre motocycle est équipé, a été optimisé avec des pneus, mélange SC1 (Pirelli Diablo Supercorsa SC1) qui ne sont pas de première monte de la moto. L'utilisation de ce niveau avec des pneus ayant des

caractéristiques différentes peut altérer le fonctionnement du système.

Pour les pneus, si les différences sont mineures, comme par exemple, en cas de pneus de marque et/ou modèle différents de ceux de première monte, mais de toute façon appartenant à la même classe dimensionnelle (arr. = 200/55 ZR17 ; AV = 120/70 ZR17), il est nécessaire d'utiliser la fonction spécifique du réglage automatique afin de permettre le bon fonctionnement du système.

Pour le rapport final, si le choix est tombé sur un rapport non de première monte (uniquement possible pour une utilisation sur piste), la fonction spécifique du réglage automatique est conseillée afin de rétablir la fonctionnalité optimale du système.

Le choix du niveau 8 permettra au système DWC de réduire la tendance à cabrer à un minimum et d'intervenir sensiblement en cas de cabrage. Entre le niveau 8 et le niveau 1 il y a des niveaux d'intervention mineurs du système DWC. Les niveaux 1, 2, et 3 permettent à la moto de cabrer plus facilement tout en réduisant la vitesse du cabrage ; pareils niveaux ne sont conseillés que sur piste et à des pilotes experts, susceptibles de pouvoir contrôler le cabrage en autonome, à l'occasion duquel le système contribue

tout particulièrement en réduisant la vitesse plutôt que la tendance à cabrer.

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

- 1) L'expérience du pilote.
- 2) La chaussée/parcours (reprises avec des rapports courts ou des rapports élevés).

### L'expérience du pilote

Le niveau utilisé est rigoureusement lié à l'expérience du pilote lui permettant de contrôler en autonomie le cabrage. Les niveaux 1, 2 et 3 exigent une expérience élevée pour qu'ils soient bien exploités.

### Rapport entre le niveau choisi et le type de circuit

Si le circuit / parcours présente des sorties de virage à faible vitesse de reprise et avec des rapports courts, il sera nécessaire d'utiliser un niveau plus bas ; par contre une piste avec des caractéristiques plus rapides permettra d'utiliser un niveau plus haut.

### Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser le niveau 8 sur les deux premiers tours du circuit afin de se familiariser avec

le système ; puis, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DWC le mieux adapté (en faisant toujours deux tours de circuit avant de changer de position pour permettre la mise en température des pneus).

### Conseils pour l'utilisation sur route

Activer le DWC, sélectionner le niveau 8 et conduire la moto selon son propre style ; si le DWC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 7, 6, etc. jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.

S'il y a une variation du type de parcours et que le niveau programmé n'est plus satisfaisant, passer au niveau supérieur ou inférieur jusqu'à ce que la recherche aboutit à celui désiré (par exemple, si avec le niveau 7, l'intervention du DWC est excessive, passer au niveau 6 ; si avec le niveau 7 le DWC n'intervient pas, passer au niveau 8).

## ABS

Le motocycle est équipé du système ABS et le tableau de bord affiche le rectangle avec l'état de la fonction ABS.

Le tableau de bord affiche :

- si l'ABS est actif, l'indication ABS avec la valeur (en mode fixe) de 1 à 3 du niveau d'intervention programmé ;
- si l'ABS est actif mais le système est en mode avec fonctionnalités limitées à cause de la présence d'une anomalie (absence de la fonction « cornering »), l'indication ABS et la valeur numérique de 1 à 8 (clignotante) du niveau d'intervention de l'ABS ; en outre, le témoin ABS s'allume en mode clignotant ;
- si l'ABS est désactivé, l'indication ABS OFF et le témoin ABS allumé fixe ;
- si l'ABS est en défaut, l'indication ABS --- ; les témoins ABS et Erreur Générique s'allument également et l'erreur correspondante s'affiche.



### Remarque

L'indication ABS 1 est toujours associée à la visualisation sur l'afficheur de l'icône ABS FRONT ONLY sur fond couleur d'ambre. Cette indication est affichée dans la zone de l'indication état bâquille, avec priorité à l'information sur l'état de la bâquille.



### Attention

En cas d'anomalie du système, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Centre service agréé Ducati.

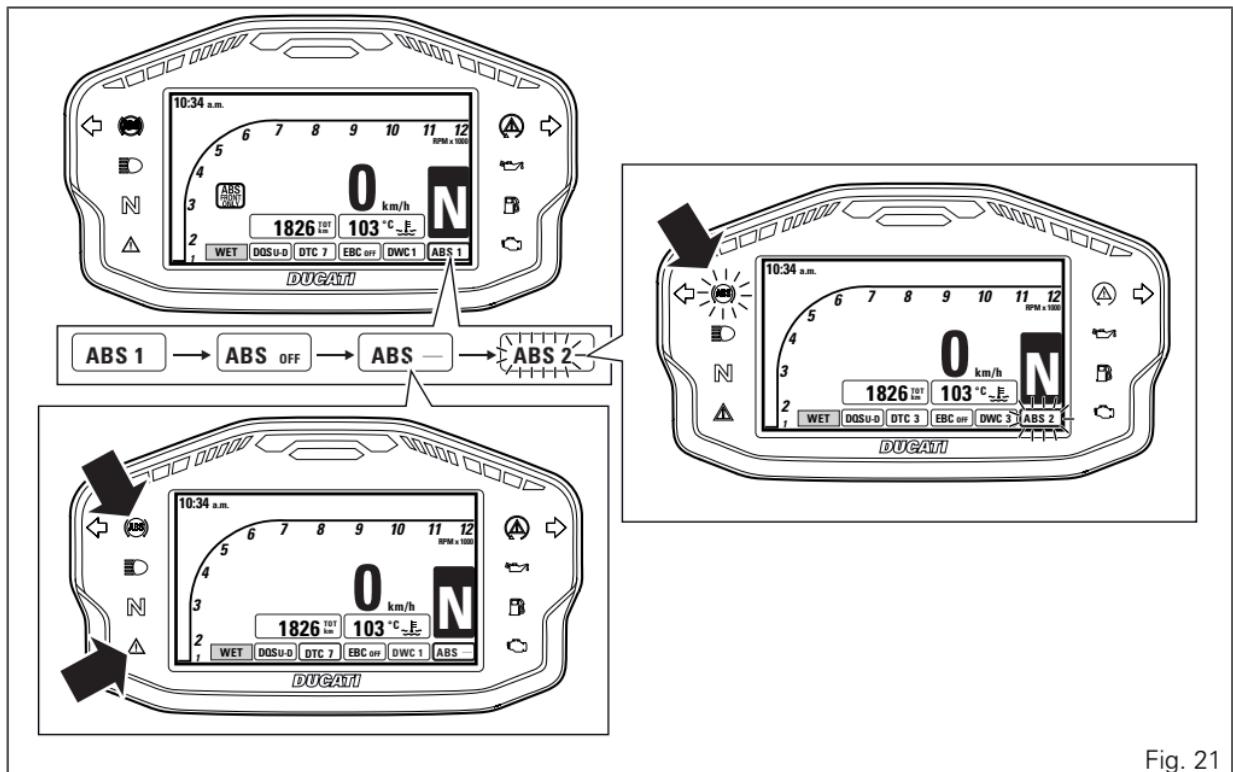


Fig. 21

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du pilote. 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. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante du frottement fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du motocycle.

Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du motocycle, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain, ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antibloquage 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 boîtier électronique, en analysant les données venant des capteurs montés sur la roue, signale que la ou les roues sont sur le point de se bloquer. Dans ce cas, la baisse de pression à l'intérieur du circuit de freinage permet à la roue de continuer à tourner, en maintenant l'adhérence idéale sur le sol. Par la suite, le boîtier électronique restitue la pression dans le circuit de freinage en reprenant l'action de freinage. Ce cycle

est répété jusqu'à quand le problème n'a pas complètement disparu. On s'aperçoit de l'activation du mécanisme lors d'un freinage par une faible résistance « pulsatoire » sur le levier et sur la pédale de frein. La gestion des systèmes de freinage avant et arrière se réalise séparément.

Le système ABS en dotation à la Panigale R est doté aussi d'une fonction « cornering » qui étend la fonctionnalité de l'ABS même quand le motocycle est incliné en gérant les systèmes de freinage avant et arrière en fonction de l'inclinaison du véhicule ; son but est de prévenir le blocage et le patinage des roues dans les limites physiques admises par le véhicule et par les conditions de la route.

Si besoin est, il est possible de désactiver le système au tableau de bord en choisissant le niveau OFF à l'intérieur du Riding Mode où l'on souhaite l'inhiber.



## Attention

L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage du motocycle. Ne pas actionner brusquement et avec trop de force les commandes des freins sous peine de causer le levage de la roue arrière du véhicule (lift UP) et, donc, la perte de contrôle du motocycle. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage du motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motocycle. S'il y a lieu d'emprunter des descentes abruptes et longues, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins de manière discontinue et seulement sur de petites distances : une utilisation continue cause l'échauffement de la garniture et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure ou supérieure à la pression prescrite réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la tenue de route dans les virages.

Le tableau suivant indique le niveau d'intervention du système ABS le plus approprié aux divers types de conduite et les niveaux « Riding Modes » programmés par défaut qui peuvent être sélectionnés par l'utilisateur :

<b>ABS</b>	<b>TYPE DE CONDUITE</b>	<b>CARACTÉRISTIQUE</b>	<b>PAR DÉFAUT</b>
OFF		Le système ABS est désactivé	NON
1	TRACK	Ce niveau est conçu pour la conduite exclusive sur piste pour pilotes experts (la conduite sur route est déconseillée). L'ABS, avec ce niveau sélectionné, fonctionne seulement sur la roue avant, en permettant le blocage de la roue arrière. Le système avec ce niveau sélectionné, NE contrôle PAS le lift up et n'active PAS la fonction cornering.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « RACE »
2	SPORT	Ce niveau est conçu pour l'utilisation en conditions de bonne adhérence, sur piste et sur route. L'ABS avec ce niveau sélectionné fonctionne sur les deux roues et a la fonction cornering active. Le système avec ce niveau sélectionné NE contrôle PAS le lift up : ce réglage favorise la puissance de freinage en laissant au pilote la gestion du soulevement de la roue.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « SPORT »

<b>ABS</b>	<b>TYPE DE CONDUITE</b>	<b>CARACTÉRISTIQUE</b>	<b>PAR DÉFAUT</b>
3	SAFE & STABLE	Ce niveau est conçu pour l'usage en n'importe quelle condition de conduite et pour fournir un freinage sûr et stable. L'ABS avec ce niveau sélectionné fonctionne sur les deux roues et a la fonction cornering active ainsi que la fonction de contrôle du lift-up.	C'est le niveau par défaut du Riding Mode « WET »

## Indication pour le choix du niveau



### Attention

La fonctionnalité optimale du système ABS, pour tous les niveaux où elle est disponible, est assurée seulement par le système de freinage et par les pneus prévus dans la dotation de première monte de la moto et/ou recommandés par Ducati ; en particulier, les pneus de première monte du véhicule sont les Pirelli Diablo Supercorsa SP avec les mesures suivantes : avant 120/70ZR17, arrière 200/55ZR17. L'utilisation de pneus avec des dimensions et des caractéristiques différentes de celles des pneus de première monte peut tellement altérer les caractéristiques de fonctionnement du système qu'il en résulterait peu sûr ; on déconseille vivement de monter des pneus différents par rapport à ceux homologués pour le véhicule.

En choisissant le niveau 3 le système ABS interviendra pour garantir un freinage très stable, grâce à la présence du contrôle du lift up, en permettant au motocycle de maintenir un bon alignement pendant toute la durée du freinage. Le niveau 3 du système ABS prévoit la présence de la

fonction cornering qui, avec le véhicule incliné, prévient le blocage et le patinage des roues dans les limites physiques admises par le véhicule et par les conditions de la route.

En sélectionnant le niveau 2 du système ABS on favorise davantage la puissance de freinage au détriment de la stabilité et du contrôle du lift up, qui avec le niveau 2 est désactivé. Le niveau 2 du système ABS prévoit la présence de la fonction cornering qui, avec le véhicule incliné, prévient le blocage et le patinage des roues dans les limites physiques admises par le véhicule et par les conditions de la route.

Le niveau 1 du système ABS est spécifique pour la conduite sur piste et prévoit l'ABS actif seulement sur la roue avant pour favoriser la performance. Avec ce niveau le contrôle du lift-up n'est pas augmenté, et la fonction cornering est exclue.

Le choix du niveau correct dépend principalement des paramètres suivants :

- 1) L'adhérence du pneu / de la chaussé (type de pneu, usure du pneu, type de chaussé, météo, etc...).
- 2) L'expérience et la sensibilité du pilote : les pilotes experts sont à même de gérer le lift up pour minimiser la distance d'arrêt ; pour les pilotes moins experts il est conseillé d'utiliser le réglage 3 qui aide à maintenir plus stable le motocycle, même dans les freinages d'urgence.

## Modification rapide niveau fonction DTC - DWT - EBC

Le tableau de bord permet la modification rapide du niveau entre les fonctions DTC, DWC, EBC avec l'utilisation des boutons UP + (5) et DOWN - (6) situés sur le commutateur gauche auxiliaire.



### Attention

L'appui sur les boutons UP ou DOWN pendant la conduite du véhicule peut occasionner des situations dangereuses, car cela modifie instantanément le seuil d'intervention de la fonction associée à ces boutons : contrôle de la traction (DTC), contrôle du cabrage (DWC), contrôle du frein moteur (EBC). Cette action, sur votre véhicule, peut être effectuée pendant la conduite indépendamment de la position de la poignée des gaz et, donc, si non utilisée judicieusement, peut provoquer des situations dangereuses. Il est vivement déconseillé d'utiliser les boutons UP ou DOWN pendant la conduite sur route. Aucune responsabilité ne peut engager Ducati pour tout préjudice lié à la désactivation ou à une configuration manuelle des fonctions d'aide à la conduite de la part du Client ou d'un tiers.

La fonction associée aux boutons Up + (5) et Down - (6) doit être programmée au Menu de Configuration. L'utilisateur peut connaître en tout temps la fonction associée aux boutons Up + (5) et Down - (6), celle-ci étant mise en valeur à la page-écran principale par un bord plus marqué du pavé abritant le nom de la fonction.



### Remarque

Les boutons UP ( + ) et DOWN ( - ) de sélection rapide du niveau ne sont actifs que pour le Riding Mode RACE.



### Remarque

Tout nouveau niveau programmé avec les boutons UP ( + ) et DOWN ( - ) de sélection rapide est mis en mémoire comme une nouvelle configuration de la fonction pour le Riding Mode RACE.

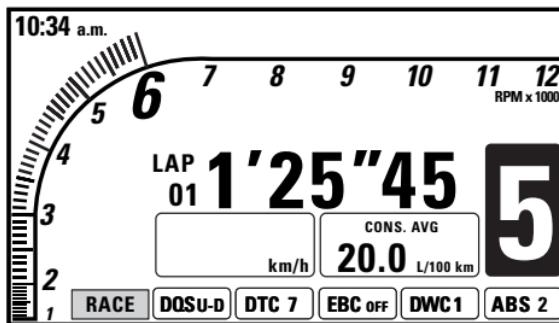
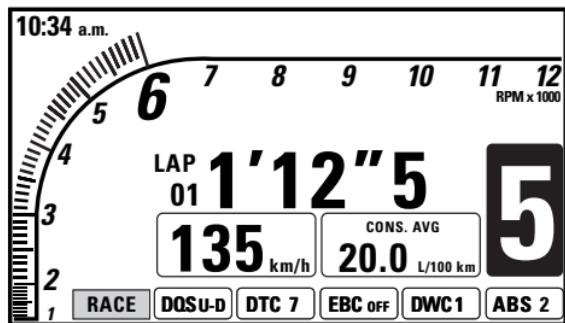
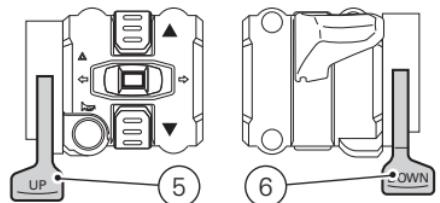
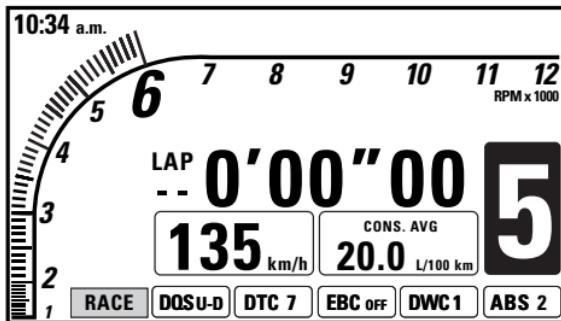


Fig. 22

À chaque appui sur le bouton UP + (5) la fonction qui y est associée augmente d'un niveau jusqu'à atteindre le niveau maximum possible (DTC 8, DWC 8, EBC 3) ; le maintien de l'appui produit un incrément continu qui ne s'arrête que lorsque le bouton est relâché ou le niveau maximum possible est atteint. À chaque appui sur le bouton DOWN - (6) la fonction qui y est associée diminue d'un niveau jusqu'à atteindre le niveau minimum possible (DTC 1, DWC 1, EBC 1) ; le maintien de l'appui produit un décrément continu qui ne s'arrête que lorsque le bouton est relâché ou le niveau minimum possible est atteint.

L'appui sur les boutons UP + (5) et DOWN - (6) ne permet pas d'activer ou désactiver la fonction : le passage de ON à OFF ou de OFF à ON n'est pas possible.

Chaque changement de niveau est signalé à l'utilisateur par la mise à jour de la valeur présentée à la page-écran principale, mais également avec l'indication momentanée du nom de la fonction et du nouveau niveau.



Fig. 23

## Fonctions MENU 1

Les fonctions du MENU 1 peuvent être affichées, pour chacune des trois configurations du style de conduite (Race, Sport et Wet), dans l'un des deux modes ci-dessous :

- ROAD ;
  - TRACK.

Les fonctions sont :

- Compteur kilométrique (TOT) ;
  - Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP1) ;
  - Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP2) ;
  - Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL) ;
  - Temps au tour (LAP time) - si activé - uniquement en mode TRACK ;
  - Angle de braquage (LEAN ANGLE) - si activé - uniquement en mode TRACK.

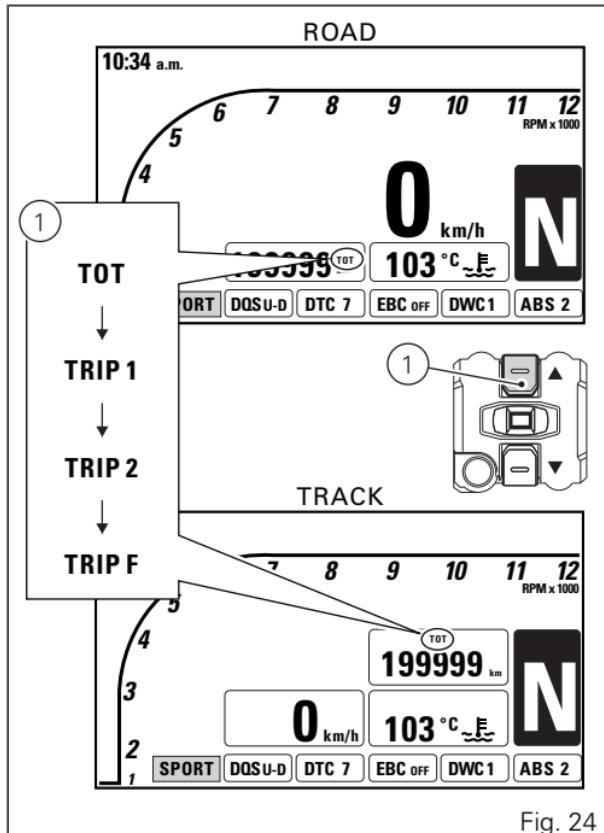


Fig. 24

## Menu 1 : Compteur kilométrique (TOT)

Le compteur kilométrique compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance totale parcourue par le motocycle.

Le nombre de kilomètres ou milles correspondant au compteur kilométrique est affiché avec l'indication « TOT » et l'indication de l'unité de mesure. Au cas où l'on atteindrait la valeur maximale (199 999 km ou 199 999 mi), le tableau de bord affiche cette valeur en permanence.

La valeur du compteur kilométrique est mémorisée en permanence et en aucun cas il n'est possible d'effectuer la mise à zéro.

Au niveau d'une coupure de l'alimentation (Battery OFF) la donnée n'est pas perdue.

### Remarque

Lors du Key-ON le tableau de bord affiche toujours l'indication « Compteur kilométrique » pendant 10 secondes, pour passer ensuite à l'affichage de la page relative aux paramètres utilisateur.

### Remarque

Si la fonction Compteur kilométrique affiche des tirets clignotants « ---- » veuillez contacter un Concessionnaire ou un Atelier Agréé Ducati.

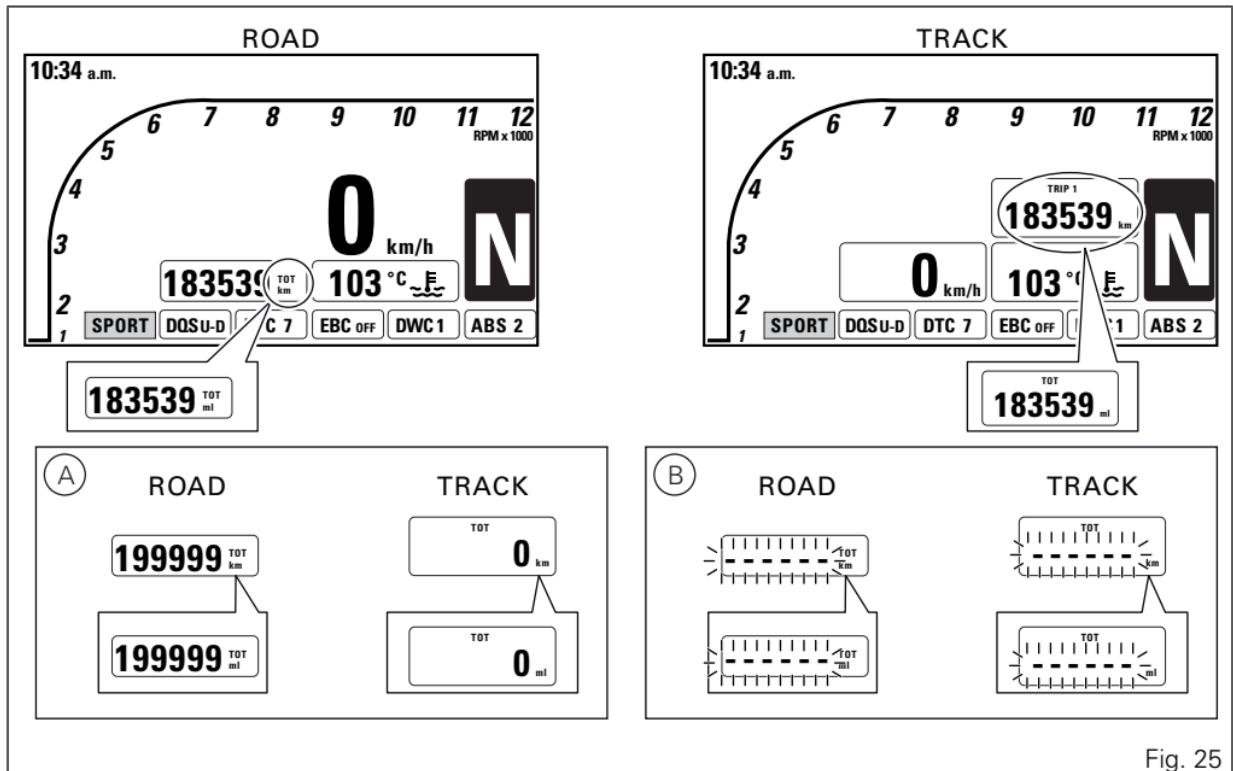


Fig. 25

## Menu 1 : Compteur kilométrique journalier 1 (TRIP 1)

Le compteur kilométrique journalier compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance journalière parcourue par le motocycle ; il est utilisé pour le calcul de la consommation moyenne, de la vitesse moyenne et du temps de voyage.

Le nombre de kilomètres ou milles correspondant au TRIP1 est affiché avec l'indication TRIP1 et l'indication de l'unité de mesure.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 9 999.9 km ou 9 999.9 mi, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.

Si l'on appuie sur le bouton (1) pendant 3 secondes au cours de l'affichage du compteur kilométrique journalier, la donnée correspondant au TRIP1 est mise à zéro. Conjointement à la mise à zéro du TRIP1 les données de consommation moyenne, vitesse moyenne et temps de voyage sont elles-aussi mises à zéro.

Le compteur du TRIP1 est mis à zéro automatiquement même en cas de modification manuelle des unités de mesure du système : le

comptage repart de zéro en prenant en compte les nouvelles unités de mesure établies.

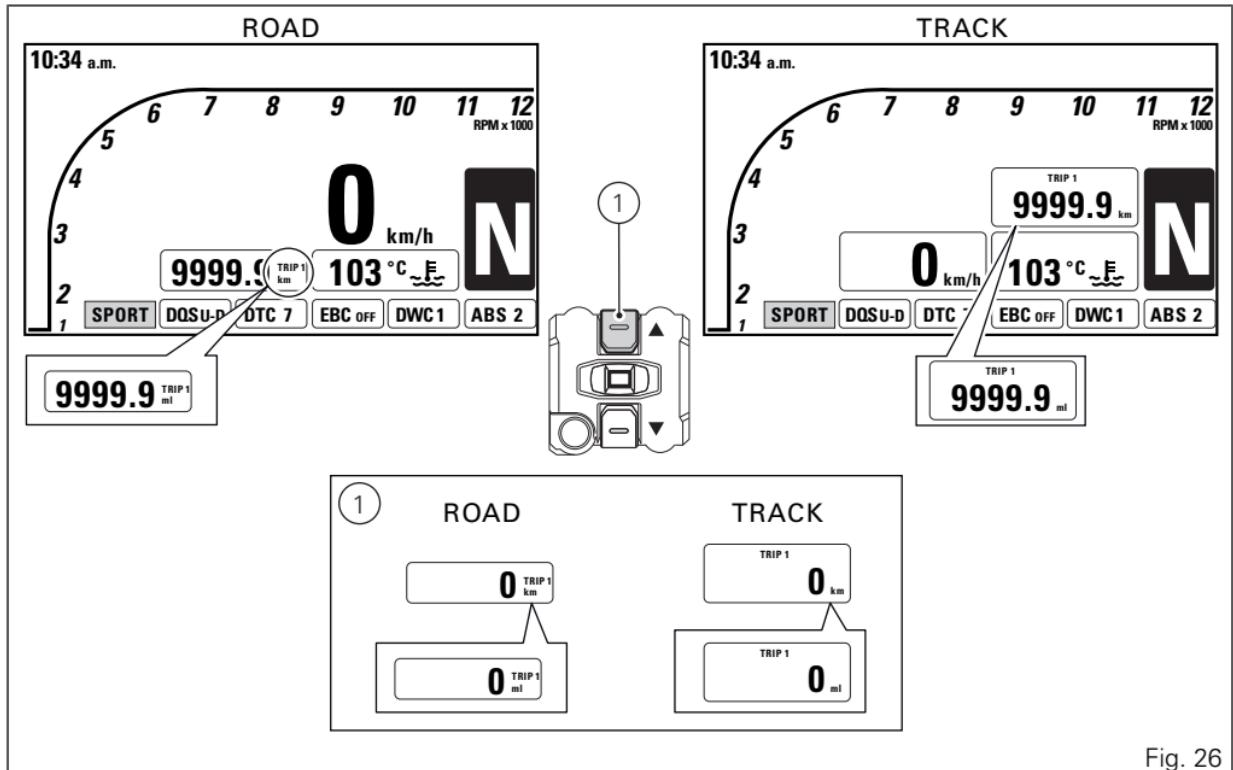


Fig. 26

## Menu 1 : Compteur kilométrique journalier 2 (TRIP 2)

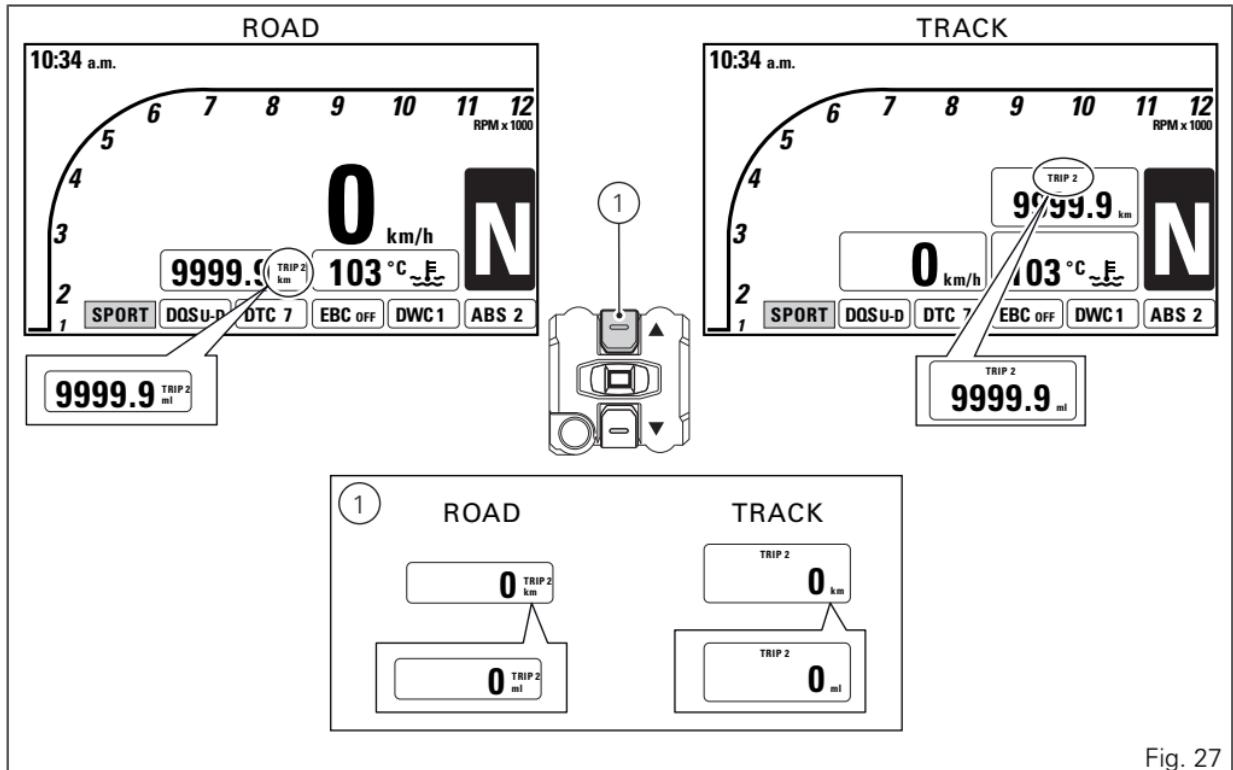
Le compteur kilométrique journalier compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance journalière parcourue par le motocycle.

Le nombre de kilomètres ou milles correspondant au TRIP2 est affiché avec l'indication TRIP2 et l'indication de l'unité de mesure.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale de 9 999.9 km ou 9 999.9 mi, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.

Si l'on appuie sur le bouton (1) pendant 3 secondes au cours de l'affichage du compteur kilométrique journalier, la donnée correspondant au TRIP 2 est mise à zéro.

Le compteur du TRIP2 est mis à zéro automatiquement même en cas de modification manuelle des unités de mesure du système : le comptage repart de zéro en prenant en compte les nouvelles unités de mesure établies.



## Menu 1 : Compteur kilométrique journalier réserve de carburant (TRIP FUEL)

Le compteur kilométrique journalier réserve de carburant compte et affiche avec l'unité de mesure établie (kilomètres ou milles) la distance parcourue par le motocycle sur la réserve (distance parcourue par le motocycle depuis l'allumage du témoin réserve de carburant).

Quand le Témoin Réserve de Carburant s'allume, l'afficheur visualise automatiquement la fonction TRIP FUEL, indépendamment de la fonction affichée sur le moment ; par la suite il est toutefois possible d'effectuer l'affichage à défilement des autres fonctions du Menu.

L'information sera conservée en mémoire tant que le motocycle sera sur la réserve, même après avoir coupé le contact (Key-OFF). Le comptage s'interrompt automatiquement quand le motocycle ne roule plus sur la réserve.

La valeur en km ou milles correspondant au TRIP FUEL est affichée avec l'indication TRIP FUEL et l'indication de l'unité de mesure.

Si la donnée augmente et dépasse la valeur maximale 9 999.9 km ou 9 999.9 mi, le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage repart de zéro.

Quand la fonction TRIP FUEL n'est pas active dans le Menu, la valeur correspondante ne peut pas s'afficher.

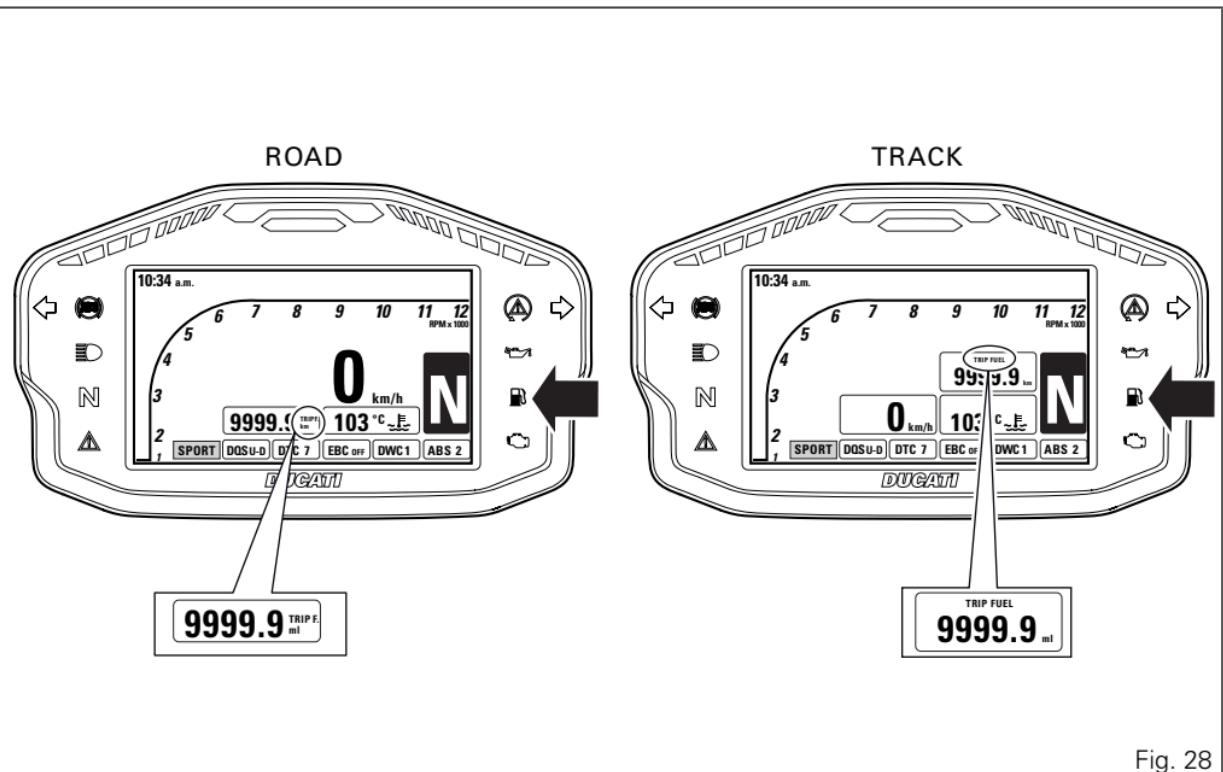


Fig. 28

## Menu 1 : Temps sur le tour (LAP time)

La fonction LAP est disponible seulement pour l'affichage sur la page-écran standard en mode TRACK. Les informations relatives à la fonction LAP sont disponibles quand la fonction est active. Au moment de la sélection de la page-écran d'affichage en mode TRACK, la fonction LAP est automatiquement visualisée : ensuite il est toutefois possible d'afficher les autres fonctions du Menu 1. À l'activation de la fonction LAP le chronomètre est affiché avec la première indication « 0'00''00 » ainsi que le numéro du tour avec première indication « LAP -- ».

À la première pression sur le bouton FLASH (3) le chronomètre commence à compter avec une résolution d'un dixième de seconde (« 0'00''0 ») et le numéro du tour en cours d'exécution est affiché. À chaque pression successive sur le bouton FLASH (3), le numéro et le temps relatifs au tour qui vient d'être terminé sont affichés, par la suite le chronomètre est de nouveau affiché tout comme le numéro relatif au nouveau tour en cours d'exécution : même si la fonction « LAP » n'était pas affichée, on a de toute façon la visualisation du tour pendant 5 secondes et ensuite la fonction sélectionnée est de nouveau affichée (ex. LEAN).

Si le chronomètre est actif, mais le motocycle est à l'arrêt, au bout de 5 secondes le fonctionnement du chronomètre est stoppé temporairement et le chronomètre avec l'indication initiale « 0'00''00 » est affiché ainsi que le numéro du tour « LAP -- ». À la prochaine simple pression du bouton FLASH (3), le chronomètre est réactivé.

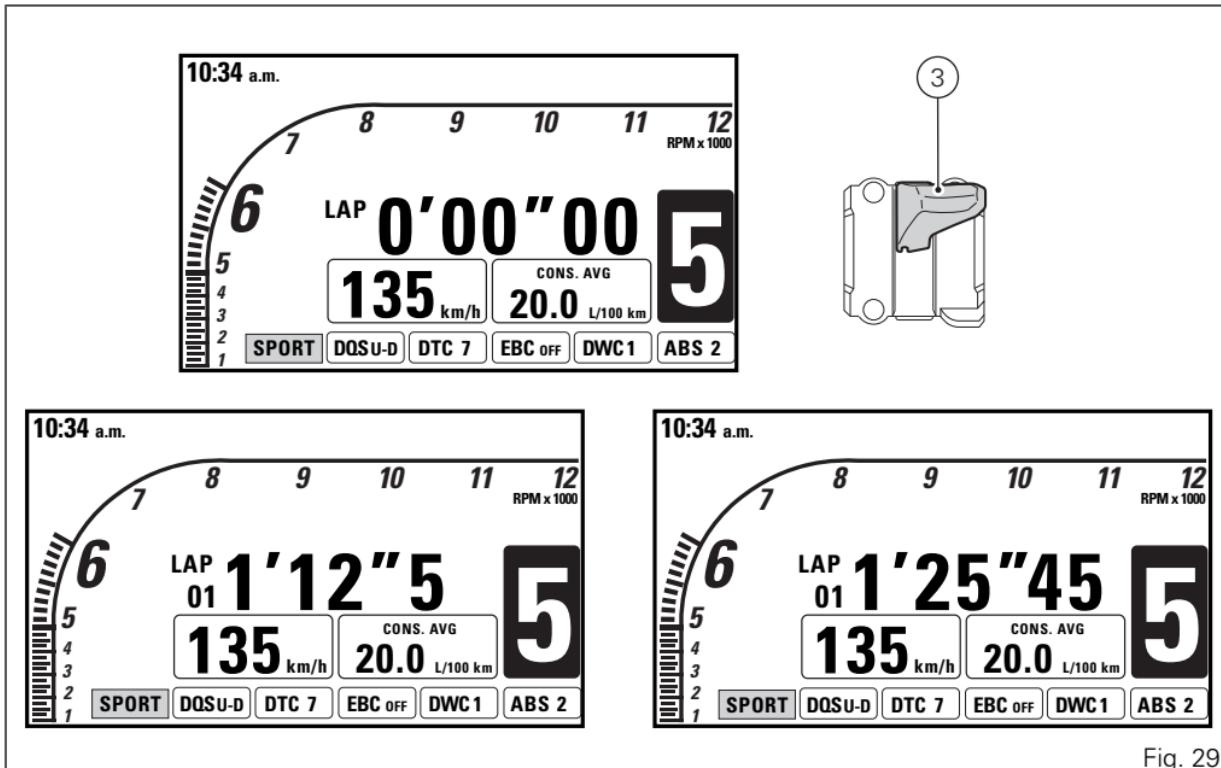


Fig. 29



## Remarque

Quand la fonction LAP est active, le bouton FLASH remplit la double fonction d'activation clignotement feu de route et de commande start / stop du chronomètre du tour (indication début nouveau tour).



## Remarque

La fonction TRIP FUEL reste toujours prioritaire par rapport à la fonction LAP : en cas d'activation de la fonction TRIP FUEL avec fonction LAP active, l'affichage du chronomètre de la fonction LAP s'interrompt automatiquement et les informations relatives à la fonction TRIP FUEL sont affichées.

## Enregistrement LAP

Si la fonction LAP est active, il est possible d'enregistrer le temps au tour pour un total de 30 tours consécutifs.

Fonctionnement :

- à la première pression du bouton FLASH (3), le tableau de bord affiche le chronomètre avec résolution d'un dixième de seconde (0' 00" 0) ;

- à chaque pression successive sur le bouton FLASH (3) le tableau de bord indique sur l'afficheur pendant 5 secondes le numéro et le temps relatifs au tour qui vient de se terminer et avec une résolution du centième de seconde : même si la fonction « LAP » n'était pas affichée, on a la visualisation du tour pendant 5 secondes et ensuite la fonction sélectionnée est de nouveau affichée (ex. LEAN) ;
- au bout de 5 secondes, le tableau de bord affiche de nouveau le chronomètre relativement au nouveau tour en cours.
- à la prochaine simple pression du bouton FLASH (3) ou commande équivalente, le chronomètre est réactivé.

Si le temps au tour n'est pas stoppé dans un délai max de 9 minutes 59 secondes 99 centièmes, le chronomètre reprend le comptage du temps en repartant de zéro et continue jusqu'à ce que le tour soit stoppé ou la fonction d'enregistrement désactivée.

La numération des tours va de 01 à 30 et se fait de manière circulaire : une fois les 30 premiers tours conclus, le tableau de bord érase les informations à partir du tour 01.

Si la fonction LAP est interrompue (passage à la page-écran ROAD ou désactivation temporaire ou key-off) et qu'elle est réactivée par la suite (retour à la page-écran TRACK ou réactivation ou key-on) mais sans que les tours aient été effacés de la mémoire, l'enregistrement des informations sur le tour reprend en écrasant les informations du tour moins récent.

Exemple : si 34 tours se sont conclus sans aucun effacement, le tableau de bord doit mémoriser les 30 premiers tours et écrase les 4 premiers tours. Lors du prochain Key-ON ou de la réactivation de la fonction LAP, si l'effacement n'a pas été effectué, le tableau de bord doit continuer la mémorisation à partir du tour 05.

À chaque tour sont mémorisés :

- nr. 30 temps au tour (temps entre start et stop consécutifs) ;
- nr. 30 valeurs de TRS/MN max (valeur maximale de TRS/MN atteinte dans un tour) ;
- nr. 30 valeurs de vitesse max (valeur maximale de vitesse atteinte dans un tour) ;
- nr. 30 valeurs d'angle d'inclinaison (valeur maximale de l'angle d'inclinaison à gauche et valeur maximale de l'angle d'inclinaison à droite).

## Menu 1 Angle de braquage (LEAN ANGLE)

La fonction LEAN ANGLE est disponible seulement pour l'affichage sur la page-écran standard en mode TRACK. Les informations liées à la fonction LEAN ANGLE, quand elle est active, sont disponibles dans le Menu 1. Avec la fonction LEAN ANGLE le tableau de bord affiche l'angle d'inclinaison de la moto en temps réel. Les angles négatifs correspondent aux inclinaisons vers la gauche (face vers l'avant) et les angles positifs correspondent aux inclinaisons vers la droite.



### Remarque

La fonction TRIP FUEL reste toutefois prioritaire par rapport à la fonction LEAN ANGLE : en cas d'activation de la fonction TRIP FUEL avec fonction LEAN ANGLE active, l'affichage de la fonction LEAN ANGLE s'interrompt automatiquement et les informations relatives à la fonction TRIP FUEL sont affichées.

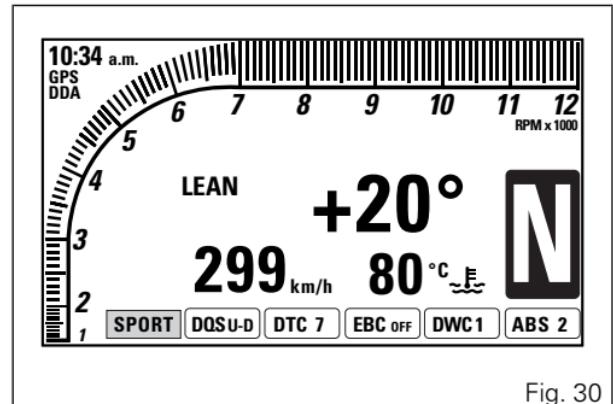


Fig. 30

## Fonctions MENU 2

Les fonctions du MENU 2 peuvent être affichées, pour chacune des trois configurations du style de conduite (Race, Sport et Wet), dans l'un des deux modes ci-dessous :

- ROAD
- TRACK

Les fonctions sont :

- Température du liquide de refroidissement moteur
- Consommation instantanée (CONS.)
- Consommation Moyenne (CONS. AVG)
- Vitesse moyenne (SPEED AVG)
- Temps de voyage (TRIP TIME)
- Température air ambiant extérieur

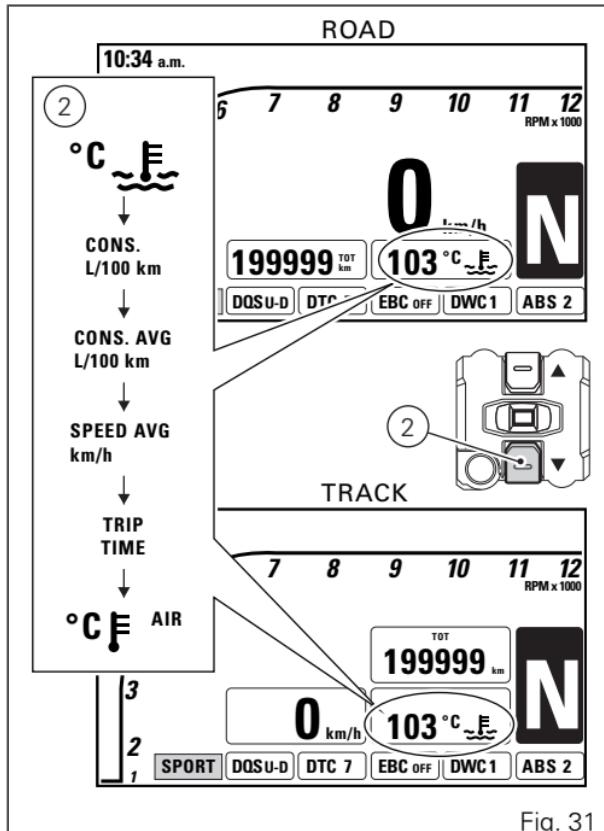


Fig. 31

## Menu 2 : Température du liquide de refroidissement du moteur

Le tableau de bord reçoit l'information de la température du moteur (déjà calculée en °C) et visualise la donnée avec l'unité de mesure (°C ou °F) établie, l'indication de l'unité de mesure et le symbole de la température moteur.

La plage d'affichage de la donnée de température est de 40 °C à +120 °C (+104 °F ÷ +248 °F).

Si la donnée est :

- <= (inférieure ou égale à) -40 °C, les tirets « --- » clignotants sont affichés ;
- comprise dans la plage -39 °C et +39 °C, l'indication « LOW » est affichée fixe ;
- comprise dans la plage +40 °C et +120 °C, la donnée est affichée fixe ;
- >= (supérieure ou égale à) +121 °C, l'indication « HIGH » est affichée clignotante.

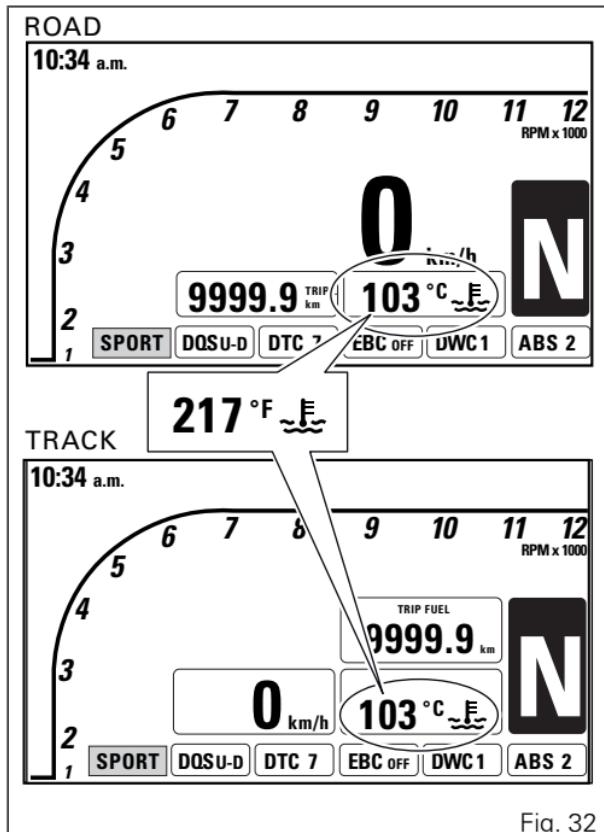


Fig. 32

Si la température du liquide de refroidissement dépasse :

- 100 °C, la valeur de température s'affiche immédiatement au MENU 2, indépendamment d'autres fonctions visualisées dans le MENU 2 ; il est toutefois possible d'afficher les autres fonctions du MENU 2 ;
- 121 °C, la valeur de température s'affiche immédiatement au MENU 2, indépendamment d'autres fonctions visualisées dans le MENU 2 ; il n'est pas possible d'afficher les autres fonctions du MENU 2. L'icône d'alerte est également affichée.

En cas d'erreur de la sonde de température liquide de refroidissement, les tirets « --- » clignotants s'affichent avec l'unité de mesure établie ; en plus le témoin EOBD s'allume avec la visualisation de l'erreur ENGINE TEMP. SENSOR.

Si le tableau de bord ne reçoit pas la donnée de température liquide de refroidissement, il affiche les tirets « --- » fixes et l'unité de mesure.

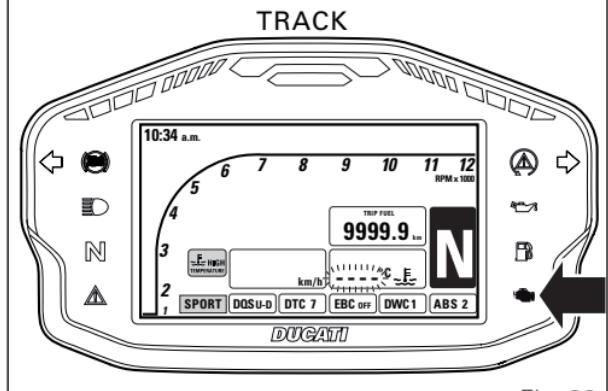
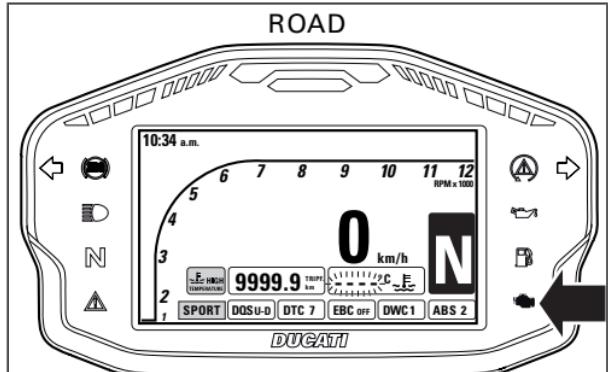


Fig. 33

## MENU 2 : Consommation instantanée

Le tableau de bord calcule et affiche la consommation instantanée du motocycle, l'indication de l'unité de mesure établie ainsi que l'indication CONS.

Le calcul est effectué sur la base de la quantité de carburant utilisée et de la distance parcourue dans la dernière seconde. La donnée est exprimée en l'unité de mesure établie : litres / 100 km ou mpg UK, ou mpg USA.

La phase active du calcul n'a lieu que lorsque le moteur est en marche et que le motocycle est en mouvement (les interruptions de la marche durant lesquelles la vitesse est = 0 et/ou le moteur est arrêté ne sont pas considérées). Pendant la phase dans laquelle le calcul n'est pas effectué, l'afficheur visualise trois tirets « - - - » allumés fixes comme valeur de consommation instantanée.



### Remarque

Il est possible de changer les unités de mesure de la « Consommation » (moyenne et instantanée simultanément) de L/100 à km/L à l'aide du MENU de Configuration avec la fonction UNITS.

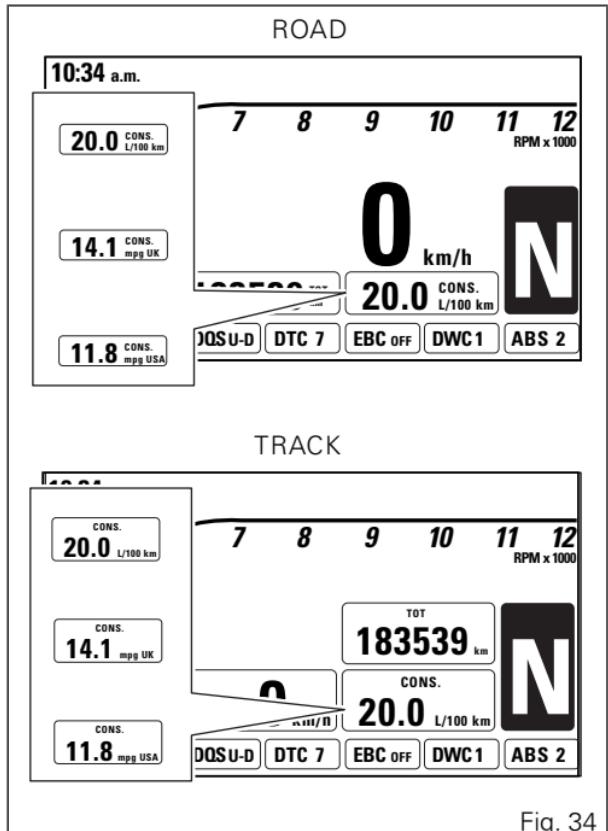


Fig. 34

## MENU 2 : Consommation moyenne

Le tableau de bord calcule et affiche la consommation moyenne du motocycle, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication CONS. AVG.

Le calcul est effectué sur la base de la quantité de carburant utilisée et de la distance parcourue à partir de la dernière remise à zéro du TRIP1.

La mise à zéro de TRIP1 entraîne la mise à zéro de la donnée aussi et la première donnée disponible est affichée au bout de 10 secondes après la remise à zéro.

Au cours des 10 premières secondes pendant lesquelles la donnée n'est pas encore disponible, l'afficheur visualise trois tirets « - - . - » allumés fixes comme valeur de consommation moyenne. La donnée est exprimée en l'unité de mesure établie (litres / 100 km ou mpg UK, ou mpg USA).

La phase active du calcul se produit lorsque le moteur est en marche, même si le véhicule est à l'arrêt : (les interruptions de la marche pendant lesquelles le moteur est à l'arrêt ne sont pas prises en compte).

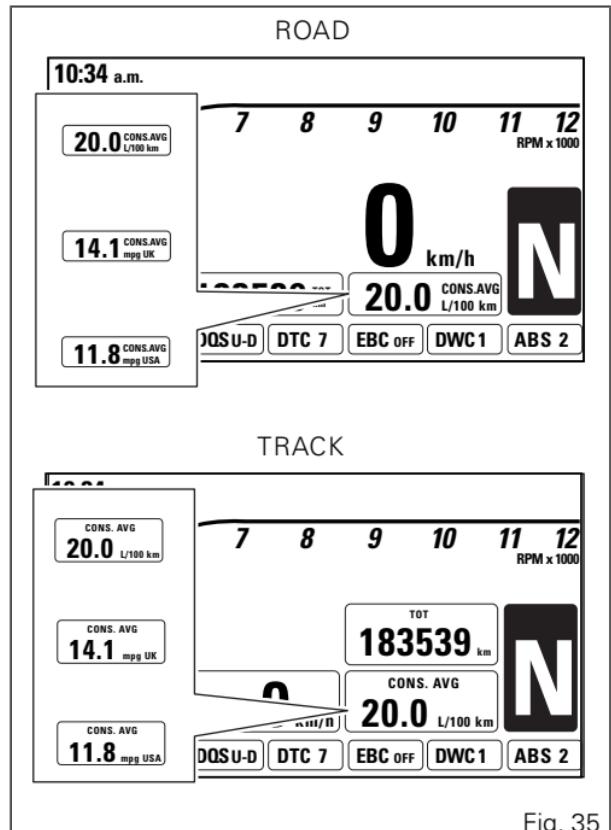


Fig. 35



## Remarque

Il est possible de changer les unités de mesure de la « Consommation » (moyenne et instantanée simultanément) de L/100 à km/L à l'aide du MENU de Configuration avec la fonction UNITS.

## MENU 2 : Vitesse moyenne

Le tableau de bord calcule et affiche la vitesse moyenne du motocycle, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication SPEED AVG.

Le calcul est effectué en tenant compte de la distance et du temps qui s'est écoulé depuis la dernière remise à zéro du TRIP1.

La mise à zéro de TRIP1 entraîne la mise à zéro de la donnée aussi et la première donnée disponible est affichée au bout de 10 secondes après la remise à zéro.

Au cours des 10 premières secondes pendant lesquelles la donnée n'est pas encore disponible, l'afficheur visualise trois tirets « --- » allumés fixes comme valeur de vitesse moyenne.

La phase active du calcul a lieu lorsque le moteur est en marche, même si le motocycle est à l'arrêt (les interruptions de la marche durant lesquelles le moteur est à l'arrêt ne sont pas considérées).

L'indication de la valeur de la vitesse moyenne est calculée avec une majoration de 5 % pour être alignée sur l'indication de la vitesse véhicule.

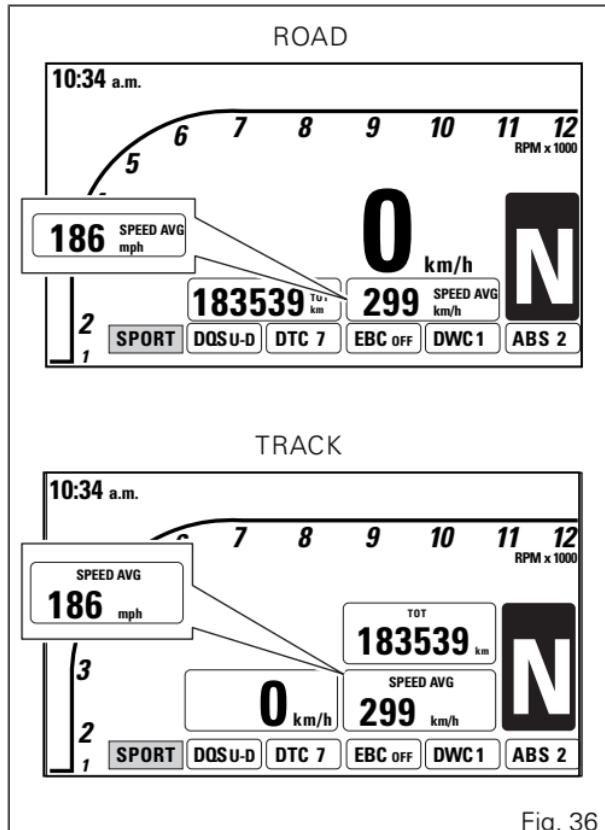


Fig. 36



## Remarque

Il est possible de changer les unités de mesure de la Vitesse (et de la distance parcourue simultanément) de km/h (et km) à mph (et mi) au travers du MENU DE CONFIGURATION, avec la fonction UNITS SETTING.

## MENU 2 : Temps de voyage

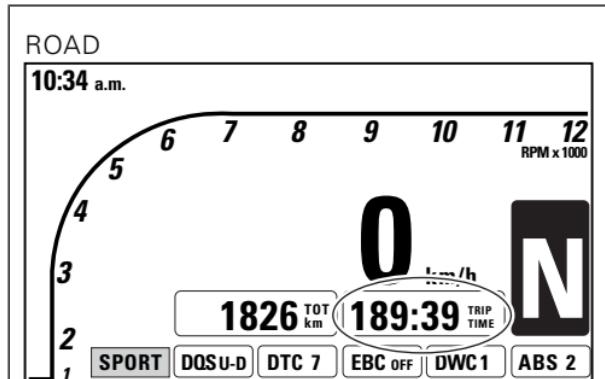
Le tableau de bord calcule et affiche le temps de voyage dans le format hhh:mm et l'indication TRIP TIME. Le calcul est effectué en tenant compte du temps qui s'est écoulé depuis la dernière remise à zéro du TRIP1. La mise à zéro de TRIP1 entraîne la mise à zéro de la donnée aussi. La phase active du calcul du temps se produit lorsque le moteur est en marche, même si le motocycle est à l'arrêt (lors des interruptions de la marche, durant lesquelles le moteur est à l'arrêt, le temps est stoppé automatiquement et repart automatiquement quand la phase active de comptage recommence).

Si la donnée dépasse 720:00 (720 heures et 00 minutes), le compteur est mis à zéro automatiquement et le comptage recommence.



### Remarque

Dans le cas particulier du changement des unités de mesure d'une grandeur liée à la Vitesse (et à la distance) ou à la Consommation, la donnée du temps de voyage est mise à zéro automatiquement.



### TRACK

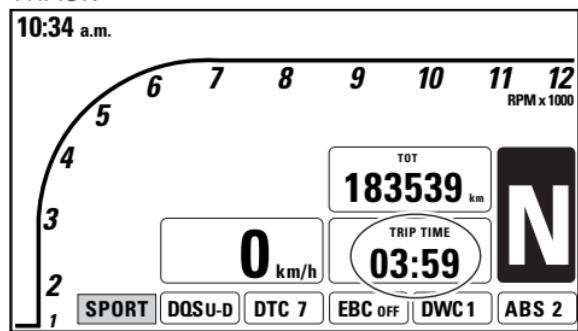


Fig. 37

## MENU 2 : Température de l'air ambiant extérieur

Le tableau de bord affiche la température ambiante en l'unité de mesure (°C ou °F) établie, l'indication de l'unité de mesure établie et l'indication AIR avec le symbole du thermomètre. La donnée de température est affichée si elle est comprise entre -39 °C et +124 °C (ou entre -38 °F et +255 °F). Pour des valeurs de température différentes (< inférieures à -39 °C ou > supérieures à +124 °C), l'afficheur visualise trois tirets « --- » fixes et l'unité de mesure.



### Remarque

Motocycle arrêté, la chaleur du moteur peut influer sur l'indication de la température.

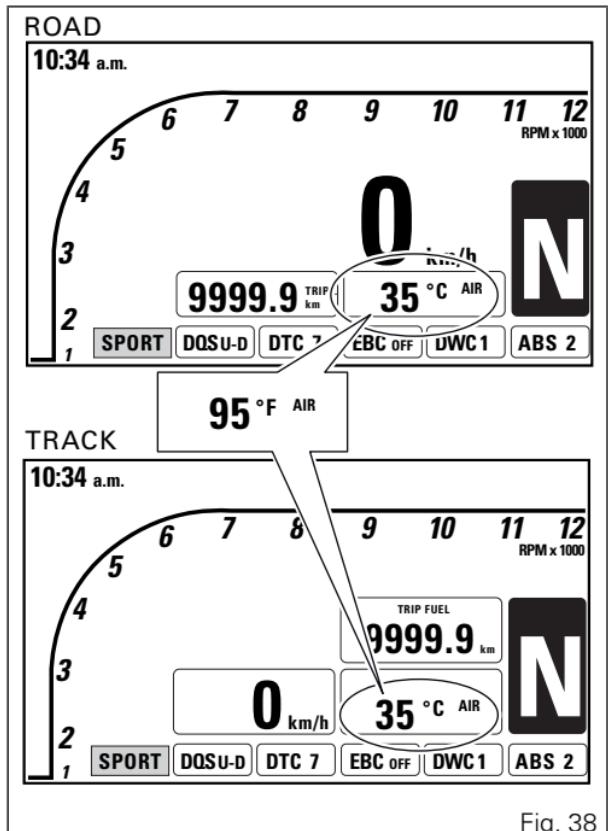


Fig. 38

En cas d'erreur de la sonde de température air, le tableau de bord affiche comme valeur de température air les trois tirets « - - - » clignotants et l'unité de mesure ; le témoin EOBD s'allume et l'afficheur présente l'erreur correspondante T AIR SENSOR. Si le tableau de bord ne reçoit pas de donnée de température air, il affiche les trois tirets « - - » fixes et l'unité de mesure.

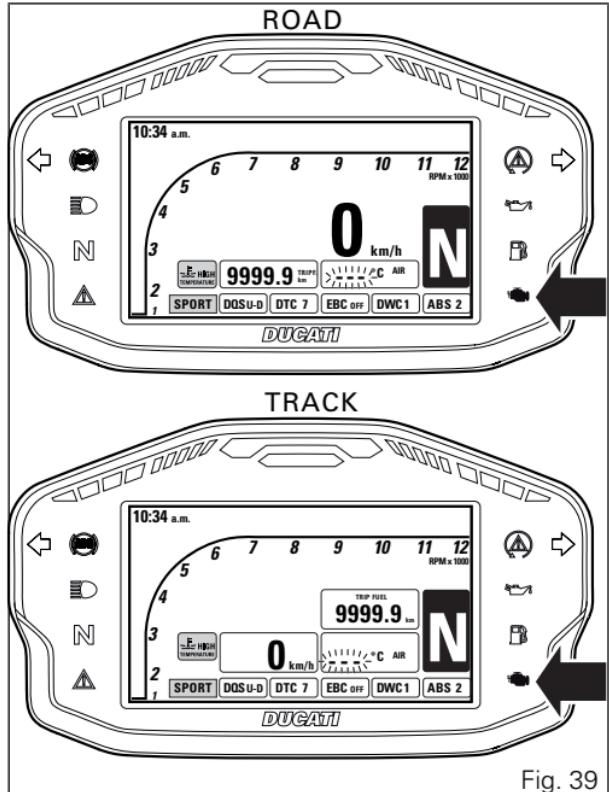


Fig. 39

## Fonctions secondaires

### DDA

Le tableau de bord affiche l'indication relative à l'état du DDA seulement si le motocycle est équipé de système DDA.

Si l'indication DDA est affichée, cela signifie que le système DDA est actif et donc en cours d'enregistrement.

Si l'indication DDA n'est pas affichée, cela signifie que le système DDA n'est pas actif.

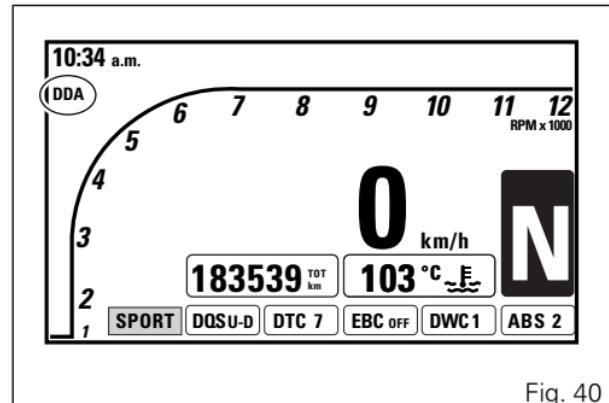


Fig. 40

## Horloge (CLOCK)

Le tableau de bord reçoit les informations relatives à l'heure à afficher.

L'indication de l'heure est affichée au coin en haut à gauche du tableau de bord.

Le tableau de bord affiche l'heure dans le format :

hh (heures) : mm (minutes)

avec l'indication a.m. (pour des valeurs de 0:00 à 11:59) ou p.m. (pour des valeurs de 12:00 à 12:59 et de 1:00 à 11:59).

Si le tableau de bord ne reçoit pas de donnée de l'heure actuelle, il affiche « - - : - - a. m. » allumé en mode fixe.

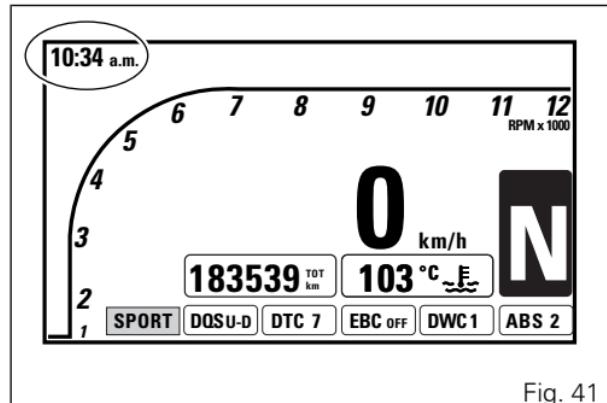


Fig. 41

## Indication entretien (SERVICE)

Cette indication a pour but de signaler à l'utilisateur la nécessité de s'adresser à un Atelier Agréé Ducati pour effectuer les opérations d'entretien (révision) sur le motocycle.

La suppression des indications d'entretien ne peut être effectuée que par un Atelier Agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.

La visualisation des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements/Alarmes (réf. paragraphe « page 119 »).

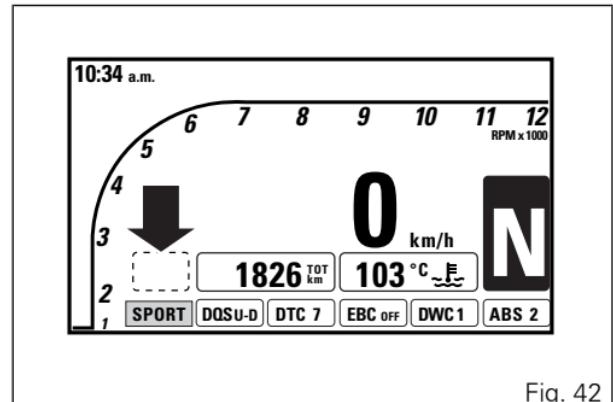


Fig. 42

## Indication OIL SERVICE zéro

La première indication d'entretien est la signalisation OIL SERVICE zéro et elle est activée dès que le compteur kilométrique indique les 1 000 premiers km dans le format « grand », qui demeure ensuite toujours visible dans le petit format jusqu'à sa « Remise à zéro » effectuée par un Atelier Agréé Ducati au cours de l'entretien.

La visualisation des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements/Alarmes (réf. paragraphe « page 119 »).

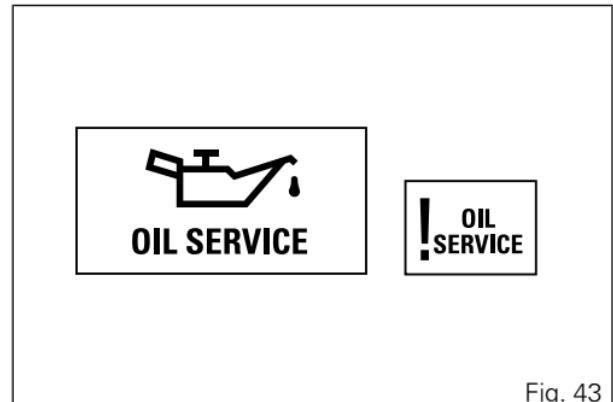


Fig. 43

## Indication OIL SERVICE ou DESMO SERVICE countdown (compte à rebours)

Après avoir effectué la première remise à zéro de l'indication OIL SERVICE zéro (des 1 000 km), le tableau de bord active le compte à rebours des kilomètres (ou milles) restant jusqu'à la prochaine révision à effectuer (OIL SERVICE ou DESMO SERVICE).

L'indication verte s'active à chaque Key-ON pendant 2 secondes dans le format « grand », mais quand il n'y a que 1 000 km avant le seuil de la révision, l'indication devient jaune et s'active à chaque Key-ON pendant 5 secondes.

La visualisation des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements/Alarmes (réf. paragraphe « page 119 »).

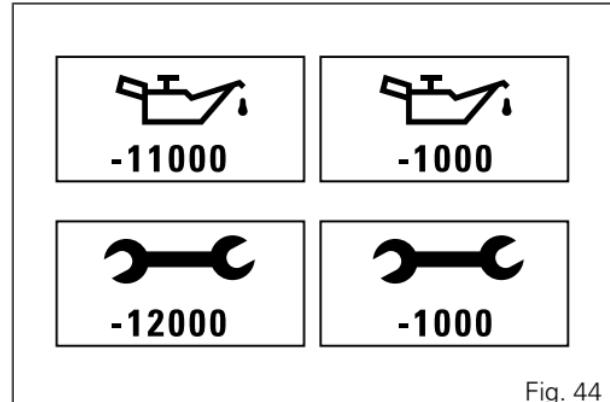


Fig. 44

## Indication OIL SERVICE ou DESMO SERVICE

Une fois atteint le seuil, exigeant l'intervention de l'entretien, la signalisation relative au type d'entretien nécessaire (OIL SERVICE ou DESMO SERVICE) est activée.

L'indication du type d'intervention à effectuer s'active à chaque Key-ON pendant 5 secondes dans le format « grand », qui demeure ensuite toujours visible dans le petit format jusqu'à la « Remise à zéro » par un Atelier Agréé Ducati au cours de l'entretien.

La visualisation des icônes suit la procédure d'affichage des Avertissements/Alarmes (réf. paragraphe « page 119 »).

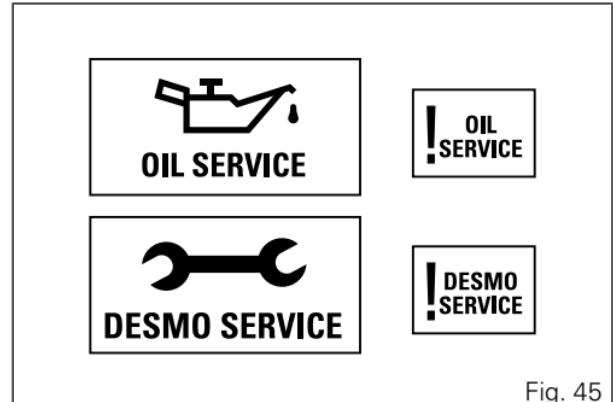


Fig. 45

## Avertissements / Alarmes (Warning)

Le tableau de bord maîtrise un nombre d'avertissement / alarmes (warnings) pour livrer des informations utiles au pilote dans l'emploi de son véhicule.

Si lors du Key-ON il y a des signalisations actives, le tableau de bord affiche l'indication des avertissements/alarmes existants (warnings).

Pendant le normal fonctionnement du motocycle, s'il y a l'activation d'une signalisation, le tableau de bord affiche la présence d'un avertissement automatiquement. Avec l'activation d'un avertissement, l'indication demeure pendant les 5 premières secondes de manière bien visible (icône « grand » format) pour passer ensuite à une visualisation réduite (icône « petit » format).

En présence de plusieurs warnings actifs, les icônes des différents avertissements s'affichent en séquence, l'une après l'autre, chacune restant affichée pendant 3 secondes.

Lors de l'activation d'un ou de plusieurs avertissements, aucun témoin n'est allumé.

Température élevée du liquide de refroidissement moteur (High temperature)

Cette fonction signalise que la température du liquide de refroidissement du moteur a atteint 121 °C (250 °F).

### Remarque

Dans ce cas, Ducati recommande de s'arrêter et de couper immédiatement le moteur ; s'assurer que les ventilateurs sont en marche.

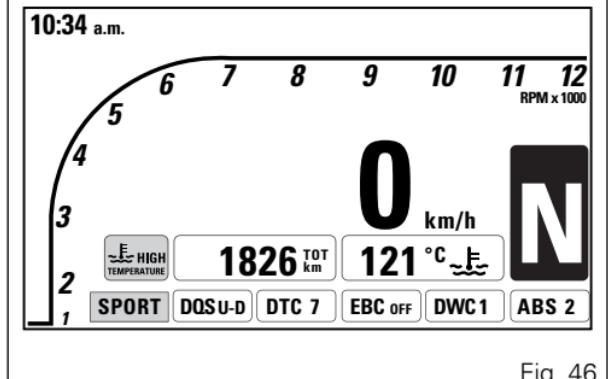
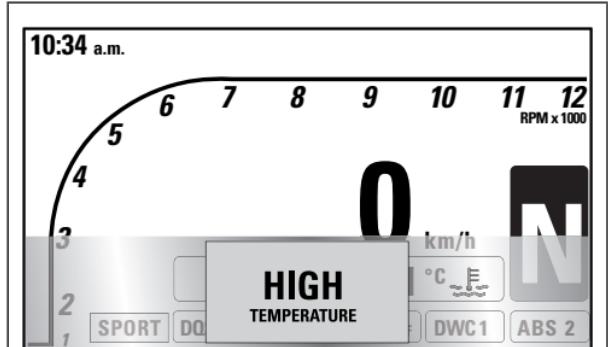


Fig. 46

## Mémoire DDA pleine (DDA full)

Cette fonction signalise que la mémoire DDA est pleine et donc qu'il n'est plus possible d'enregistrer d'autres données de voyage.

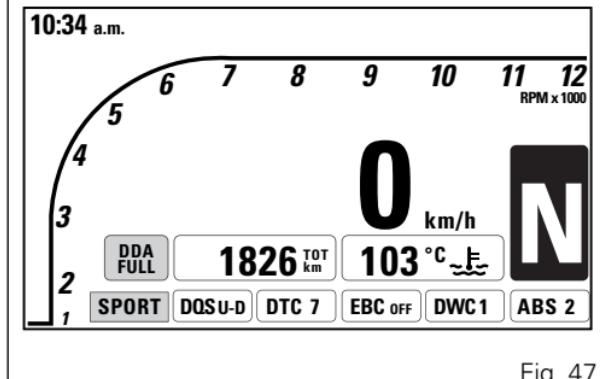
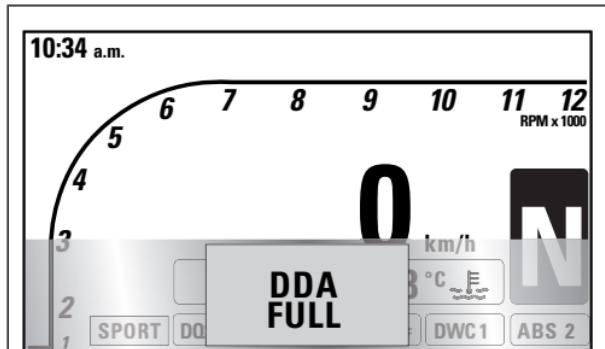


Fig. 47

## Ice

Cette fonction signalise qu'il y a risque de verglas sur la chaussée à cause d'une température extérieure très basse.

L'activation se produit quand la température descend jusqu'à atteindre 4°C (39°F) et se désactive dès que la température atteint 6°C (43°F).

### Attention

L'avertissement n'exclut pas la présence de tronçons de route verglacés même avec des températures supérieures à 4 °C (39 °F) ; quand les températures extérieures sont « basses » il est recommandé de conduire toujours avec prudence, en particulier sur des tronçons de route qui ne sont pas exposés au soleil et/ou sur des ponts.

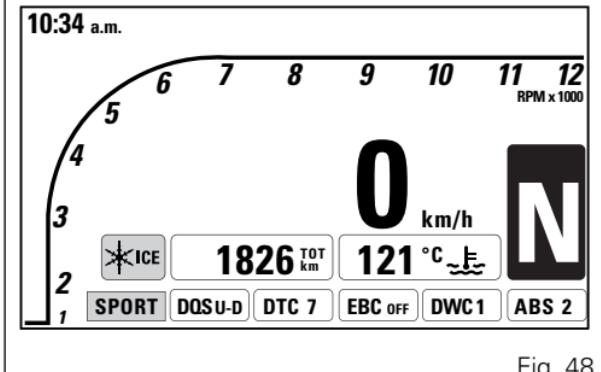
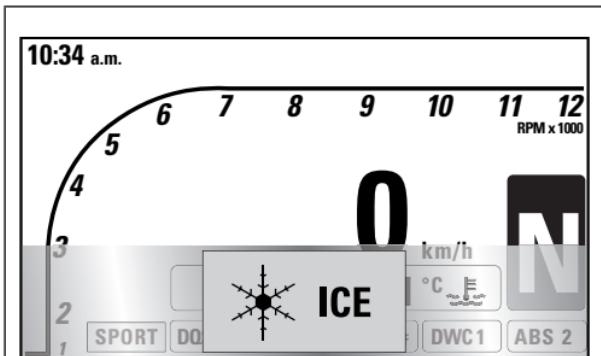


Fig. 48

## Indication ERREURS

Le tableau de bord gère la signalisation des erreurs afin de permettre de détecter en temps réel tous comportements anormaux du motocycle.

Si lors du Key-ON on est en présence d'erreurs, le tableau de bord affiche l'indication de celles-ci et le témoin EOBD s'allume (Fig. 49) (pour des erreurs liées directement à la Centrale Commande Moteur) ou bien on a l'allumage du témoin Erreur Générique (Fig. 50) (pour toutes les autres erreurs).

Si pendant le fonctionnement normal du véhicule, il y a l'activation d'une erreur, le tableau de bord affiche automatiquement l'indication de l'erreur existante et le témoin EOBD s'allume, ou bien on a l'allumage du témoin Erreur Générique.

Avec l'activation d'une erreur, l'indication demeure pendant les 5 premières secondes de manière bien visible (icône « grand » format) pour passer ensuite à une visualisation réduite (icône « petit » format).

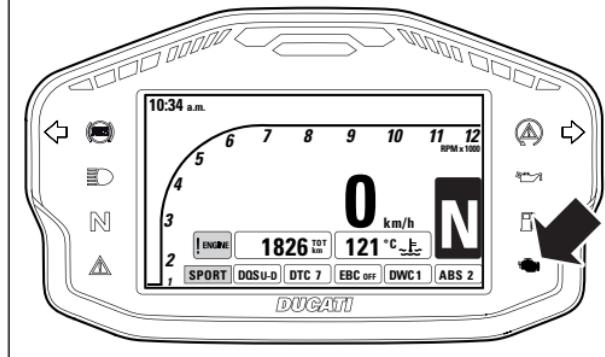
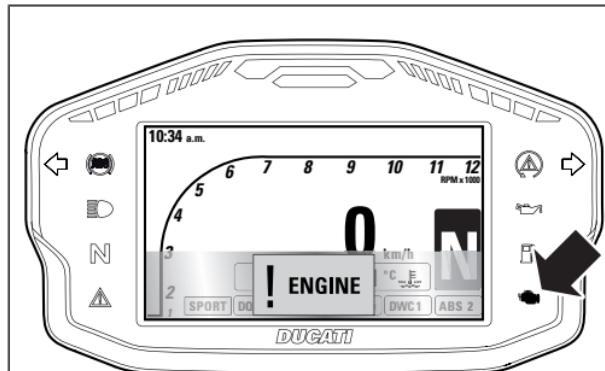


Fig. 49

En présence de plusieurs erreurs actives, les icônes des différentes erreurs s'affichent en séquence, l'une après l'autre, chacune restant affichée pendant 3 secondes.

Lors de l'activation des erreurs, le témoin EOBD s'allume simultanément ou bien on a l'allumage du témoin Erreur Générique : dans le tableau suivant, pour chaque erreur on a l'indication du témoin correspondant.

## Attention

Quand une ou plusieurs erreurs sont affichées, toujours s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

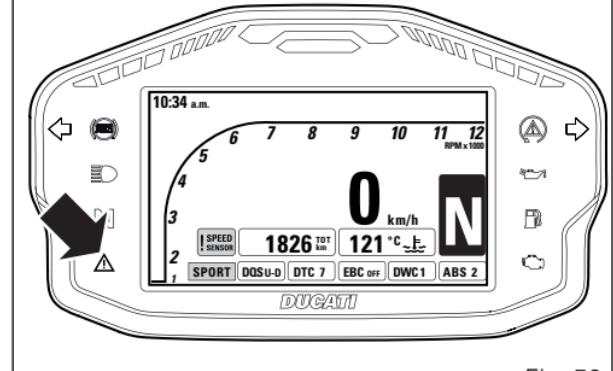
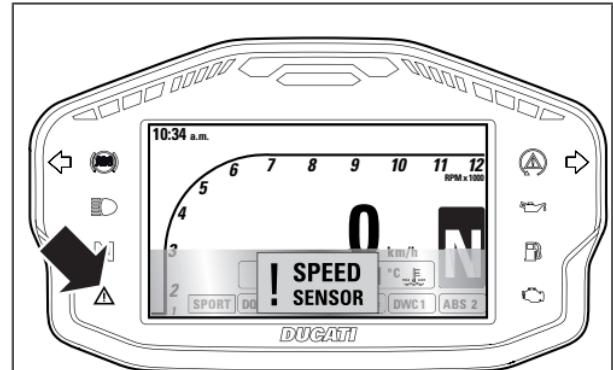


Fig. 50

## Description des erreurs affichées

Erreur affichée	Description	Témoin
CAN LINE	BUS Off	Erreurs Génériques
BBS	Erreurs génériques fonctionnement BBS/DTC	Erreurs Génériques
	Erreurs actionneur EXVL	Erreurs Génériques
	Erreurs potentiomètre EXVL	Erreurs Génériques
BBS + FAN	Dysfonctionnement au nœud CAN	Erreurs Génériques
	Nœud CAN absent	Erreurs Génériques
GEAR SENSOR	Erreurs fonctionnement capteur de vitesse enclenchée	Erreurs Génériques
FUEL SENSOR	Erreurs fonctionnement capteur NTC réserve	Erreurs Génériques
SPEED SENSOR	Erreurs fonctionnement transmetteur de vitesse arrière	Erreurs Génériques
	Erreurs fonctionnement transmetteur de vitesse avant	Erreurs Génériques
BATTERY	Tension batterie élevée ou basse	Erreurs Génériques
UNKNOWN DEVICE	Nœud CAN non compatible	Erreurs Génériques
DSB	Nœud CAN absent ou qui présente une anomalie de fonctionnement	Erreurs Génériques
ABS	Nœud CAN absent ou qui présente une anomalie de fonctionnement	Erreurs Génériques
SCU	Nœud CAN absent ou qui présente une anomalie de fonctionnement	Erreurs Génériques

<b>Erreur affichée</b>	<b>Description</b>	<b>Témoin</b>
STOP LIGHT	Anomalie feu de stop	Erreurs Génériques
ENGINE	Anomalie capteur de position papillon	EOBD
	Anomalie capteur de position commande des gaz	EOBD
	Anomalie relais ou actionneur papillon	EOBD
	Anomalie sonde de pression	EOBD
	Anomalie sonde de température liquide de refroidissement moteur	EOBD
	Anomalie sonde de température air conduit d'admission	EOBD
	Anomalie relais injection	EOBD
	Anomalie bobine d'allumage	EOBD
	Anomalie injecteur	EOBD
	Anomalie capteur de tours moteur	EOBD
	Anomalie sonde lambda ou réchauffeur sonde lambda	EOBD
	Anomalie générique fonctionnement ECU	EOBD
	Anomalie relais de démarrage motocycle	EOBD
	Anomalie fonctionnement capteur d'air secondaire	EOBD
	Anomalie fonctionnement interrupteur système Quick Shift	EOBD

<b>Erreur affichée</b>	<b>Description</b>	<b>Témoin</b>
	Nœud CAN absent ou qui présente une anomalie de fonctionnement	EOBD
	Anomalie sonde de pression atmosphérique	EOBD
FAN	Anomalie électroventilateur de refroidissement	Erreur Générique
E-LOCK	Anomalie générique fonctionnement E-Lock	Erreur Générique
	Anomalie fonctionnement clé-antenne (Antidémarrage électronique)	Erreur Générique
	Nœud CAN absent ou qui présente une anomalie de fonctionnement	Erreur Générique
SIDE STAND	Anomalie fonctionnement capteur de béquille latérale	Erreur Générique
DES	Anomalie de fonctionnement générique compression suspension avant	Erreur Générique
	Anomalie de fonctionnement générique détente suspension avant	Erreur Générique
	Anomalie de fonctionnement générique compression suspension arrière	Erreur Générique
	Anomalie de fonctionnement générique détente suspension arrière	Erreur Générique
	Anomalie de fonctionnement générique amortisseur de direction	Erreur Générique

Erreur affichée	Description	Témoin
INERTIAL SENSOR	Nœud CAN absent ou qui présente une anomalie de fonctionnement	Erreur Générique
	Anomalie fonctionnement boîtier électronique plate-forme inertielle	Erreur Générique
DEVICE DDA	Dysfonctionnement au nœud CAN	Erreur Générique

 **Remarque**

L'indication « FAN » peut être activée même par un dysfonctionnement du boîtier électronique BBS ne communiquant pas correctement avec les ventilateurs. Prêter attention à l'indication de la température moteur.

Tableau icônes erreurs

<b>TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR</b>	<b>ERREUR</b>
 ABS	Boîtier électronique ABS
 BBS	Boîtier électronique Black Box
 DSB	Boîtier électronique tableau de bord
 E-LOCK	Boîtier électronique E-LOCK
 CAN LINE	Can Bus OFF
 DES	Suspensions électroniques
 UNKNOWN DEVICE	Compatibilité Logiciel
 FUEL SENSOR	Capteur de réserve carburant
 INERTIAL SENSOR	Plate-forme inertielle
 GEAR SENSOR	Capteur de vitesse enclenchée

TÉMOIN / MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
 SCU	Boîtier électronique Smart EC Öhlins
 SIDE STAND	Capteur de béquille latérale
 STOP LIGHT	Feu de stop arrière
 BATTERY	Tension batterie
 ENGINE	Centrale commande moteur
 SPEED SENSOR	Transmetteur de vitesse
 FAN	Ventilateur de refroidissement



### Remarque

L'indication « FAN » peut être activée même par un dysfonctionnement du boîtier électronique BBS ne communiquant pas correctement avec les ventilateurs. Prêter attention à l'indication de la température moteur.

## Affichage de l'état de la béquille latérale

Le tableau de bord reçoit la donnée sur l'état de la béquille latérale et si elle est dépliée/baissée affiche l'indication « SIDE STAND » sur fond rouge.

En présence de l'erreur Capteur béquille latérale, le tableau de bord affiche la signalisation de béquille latérale dépliée/baissée, le témoin Erreur Générique s'allume et sur l'afficheur on a l'indication de l'erreur correspondante « Side stand sensor ».

Si le tableau de bord ne reçoit pas l'état de la béquille latérale, il fait clignoter l'indication « SIDE STAND » de béquille latérale dépliée/baissée, pour signaler un état non défini.

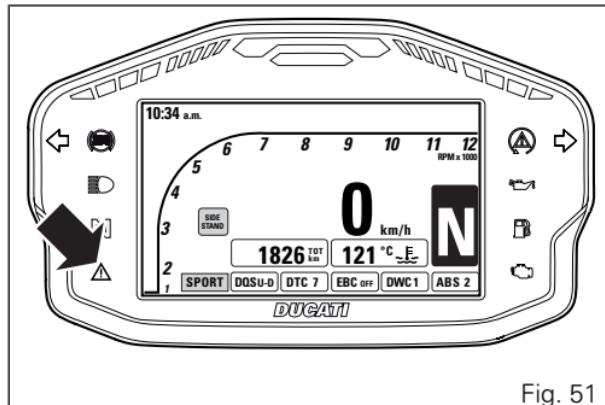


Fig. 51

## MENU de Configuration

Ce menu permet d'activer, de désactiver et de configurer certaines fonctions du motocycle.

Pour entrer dans le MENU de Configuration, il faut appuyer sur le bouton (2) pendant 3 secondes en état de Key-ON à une vitesse réelle du motocycle (inférieure ou égale à 20 km/h : lorsqu'on se trouve à l'intérieur de ce menu, toutes les autres fonctions sont grises et il n'est donc plus possible de les afficher).

Les fonctions affichées dans le MENU de Configuration sont :

- RIDING MODE
- +/- SETTING (uniquement active pour le Riding Mode RACE)
- Trs/mn (RPM)
- BATTERY
- DDA
- PIN CODE
- CLOCK
- DATE
- BACK LIGHT
- UNITS
- TIRE SET-UP

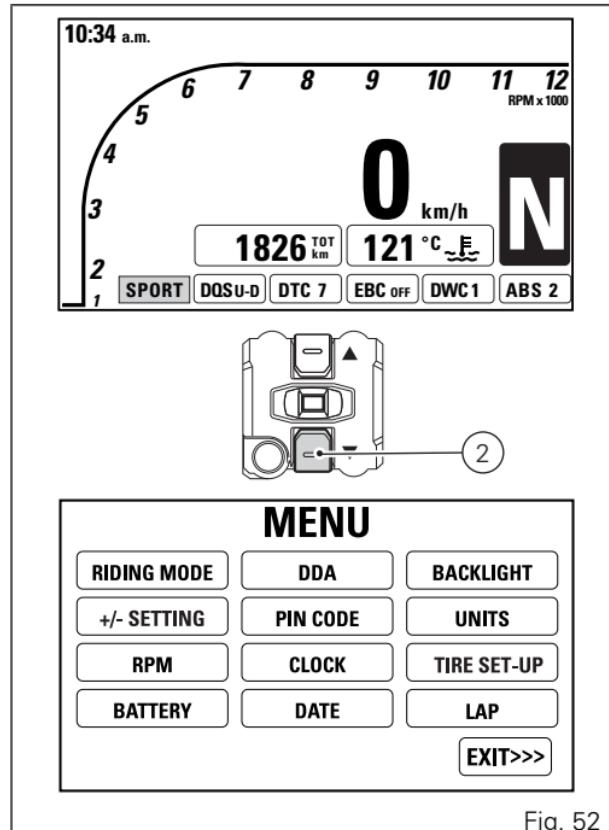


Fig. 52

- LAP (uniquement active pour afficher le type de « TRACK »)

 **Important**

Pour des raisons de sécurité il est conseillé d'utiliser ce Menu lorsque la moto est à l'arrêt.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés, notamment s'affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Après avoir affiché le paramètre souhaité, en appuyant sur le bouton (4) s'active la page de menu correspondant au paramètre sélectionné.

Si la fonction est absente ou temporairement désactivée, la page du MENU n'est pas accessible. Pour sortir du MENU de Configuration, il est nécessaire d'afficher l'option « EXIT » et d'appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU 4.

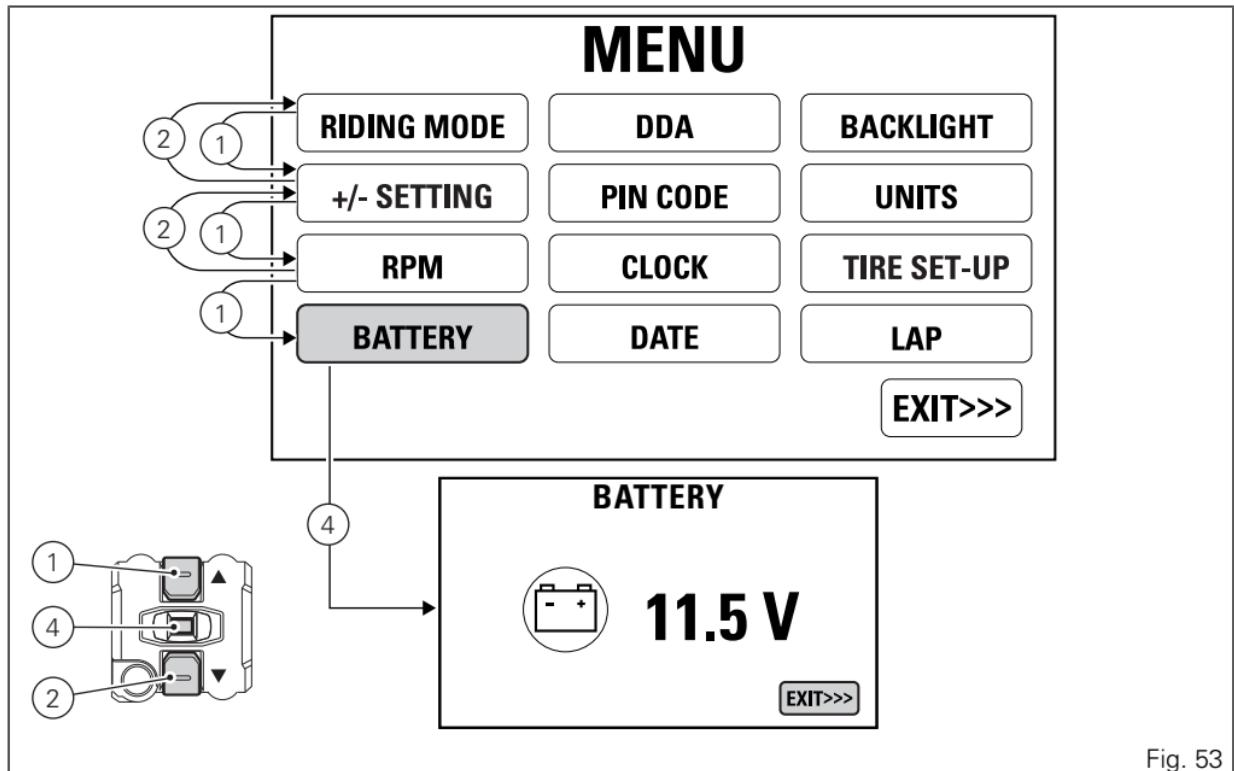


Fig. 53

## Personnalisation du style de conduite (Riding Mode)

Il est possible de personnaliser les paramètres de chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration.

Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.

Il est possible de restaurer les paramètres, configurés par Ducati, de tous les Riding Modes à l'aide du bouton DEFAULT.

Si au contraire l'indication « EXIT » est mise en valeur et que l'on appuie sur le bouton (4), on sort du sous-menu et on retourne à l'affichage précédent.

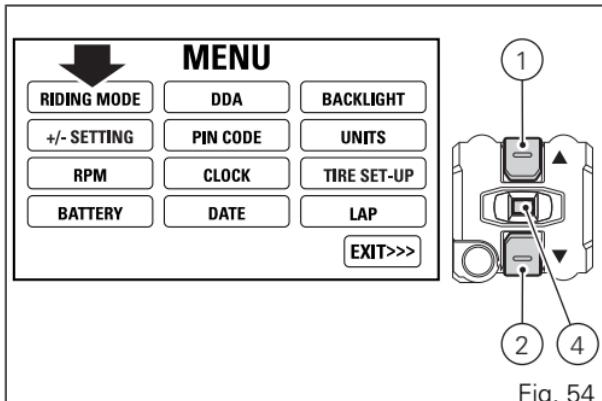


Fig. 54

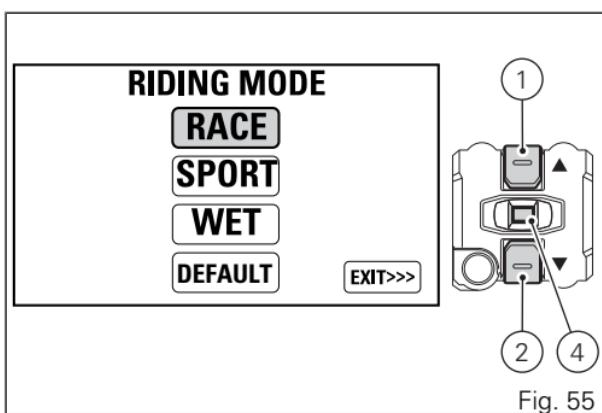


Fig. 55

Les paramètres pouvant être personnalisés pour chaque style de conduite sont les suivants :

- ABS
- EBC
- DES
- DWC (active seulement quand la fonction DTC n'est pas réglée sur OFF)
- AFFICHEUR
- DQS
- DTC
- ENGINE
- PAR DÉFAUT

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés, notamment s'affiche le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Après avoir affiché le paramètre souhaité, en appuyant sur le bouton (4) s'active la page de menu correspondant au paramètre sélectionné.

Tout paramètre modifié est gardé en mémoire même après une coupure de la batterie (Battery-off).

Il est également possible de restaurer, pour chaque style de conduite, les paramètres définis par Ducati avec la Fonction « DEFAULT ».

Si l'indication « EXIT » est mise en valeur et que l'on appuie sur le bouton (4), on sort du sous-menu et on retourne à l'affichage précédent.

### Attention

Il est conseillé de modifier les paramètres seulement après avoir acquis assez d'expérience concernant la configuration du motocycle ; si les paramètres sont modifiés par inadvertance, il est conseillé d'utiliser la fonction « DEFAULT » pour les restaurer.

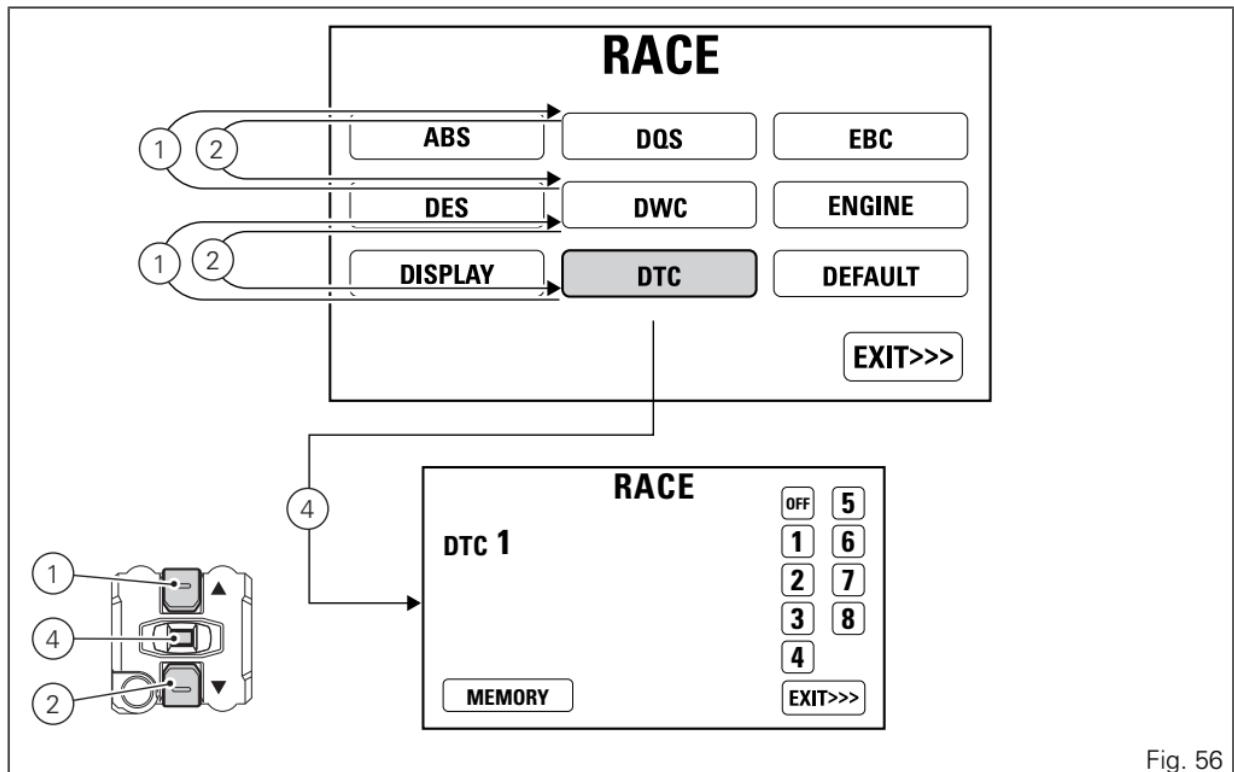


Fig. 56

## Personnalisation du style de conduite :

### Réglage ABS

La fonction permet de programmer le niveau d'intervention du système ABS ou de désactiver le système ABS pour chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration.

Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (ABS) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

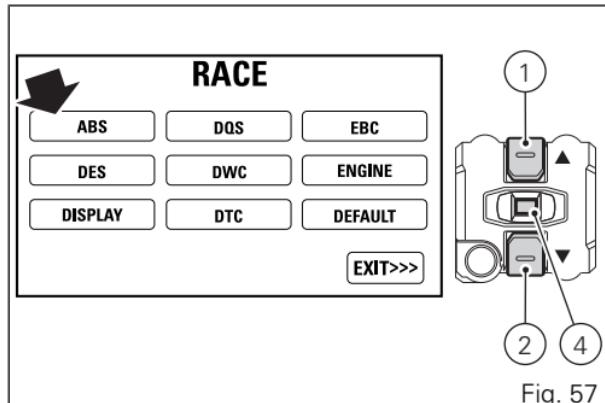


Fig. 57

Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état de l'ABS actuellement programmé s'affiche à gauche (ex. : ABS 1).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 3 et l'état OFF. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois le niveau d'intervention, notamment, le niveau successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

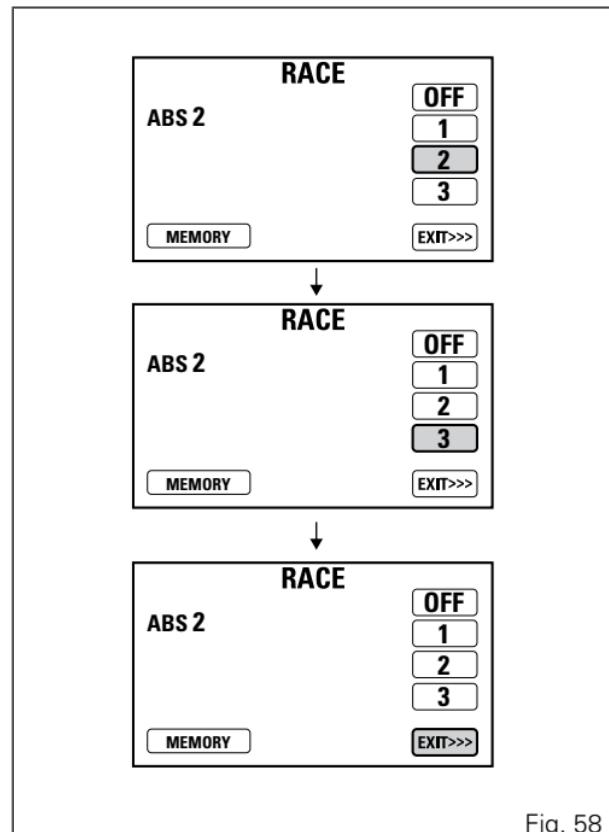


Fig. 58

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication **MEMORY** surlignée en orange. Si la mémorisation a réussi, l'indication « **MEMORIZED** » est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication « **EXIT** » est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication **EXIT** et appuyer sur le bouton (4).



### Remarque

Si cette fonction est utilisée pour activer ou désactiver le système ABS, en passant donc de l'état de système inhibé à l'état de système validé ou vice versa, la procédure d'activation ou de désactivation du système ABS se produit : le changement d'état du boîtier électronique ABS n'est pas instantané, mais il lui faut à peu près 6 secondes.

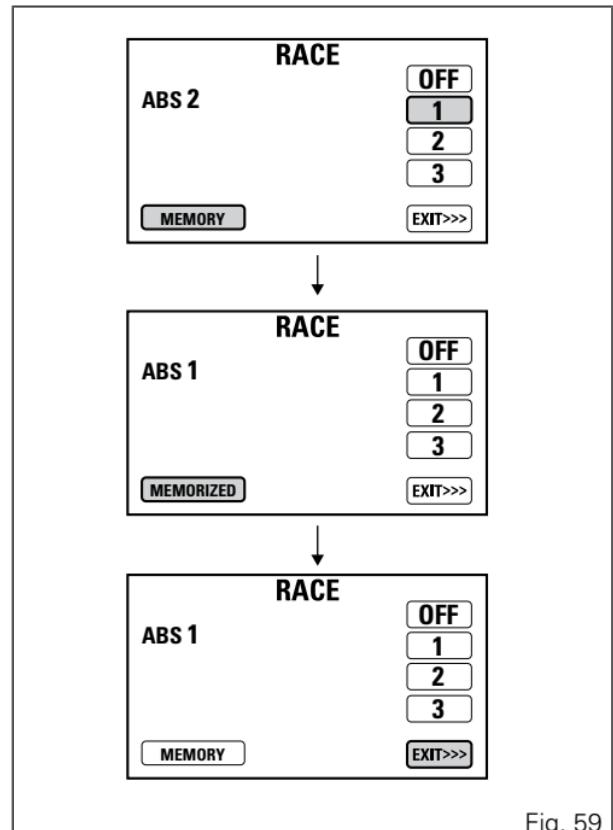


Fig. 59

## Personnalisation du style de conduite :

### Réglage des suspensions électroniques

Cette fonction permet de programmer le niveau de compression et de détente des suspensions électroniques associé à chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le menu « RIDING MODE ». Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (DES) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

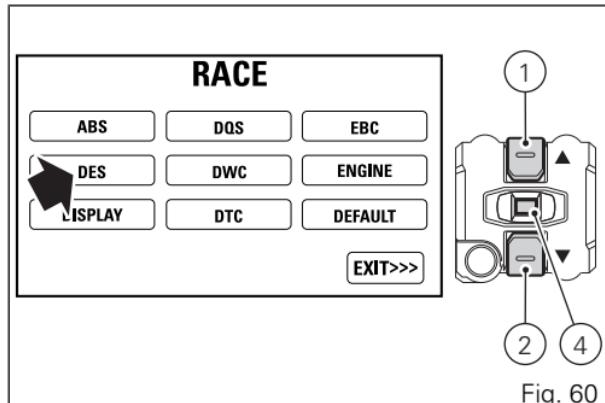


Fig. 60



#### Remarque

À chaque key-on, et jusqu'à la limite des 5 Km/h, les modifications au réglage ne sont pas mises en exécution.

La page-écran présente l'indication du type de contrôle actuellement sélectionné, les paramètres Dynamic, Fixed et EXIT.

Il est possible de mettre en surbrillance les paramètres et EXIT en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Quand le paramètre qui correspond au mode actif est en surbrillance, appuyer sur le bouton (4), pour sélectionner CONFIGURE.

Lorsqu'on se trouve sur CONFIGURE, appuyer de nouveau sur le bouton (4), il s'allume dans la page correspondante de configuration ; alors que si l'on souhaite sélectionner un type de contrôle différent, appuyer sur le bouton (1) ou bien sur le bouton (2).

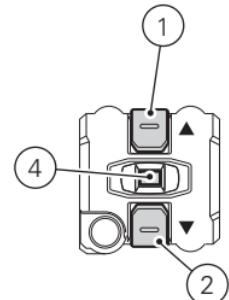
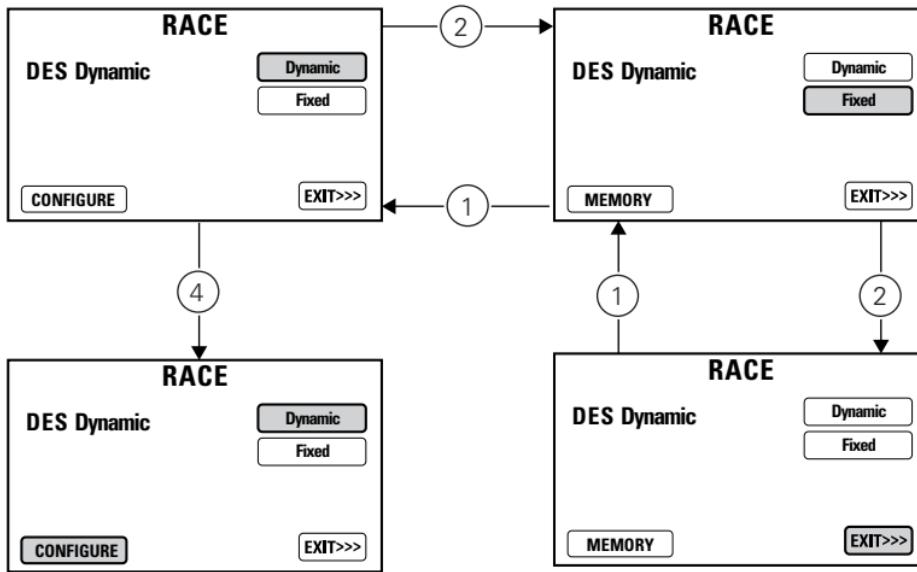


Fig. 61

Quand le paramètre correspondant au mode non actif est en surveillance, l'indication MEMORY s'affiche au lieu de CONFIGURE : appuyer sur le bouton (4) pour sélectionner MEMORY et pour activer le mode, appuyer de nouveau sur le bouton (4) pendant 3 secondes.

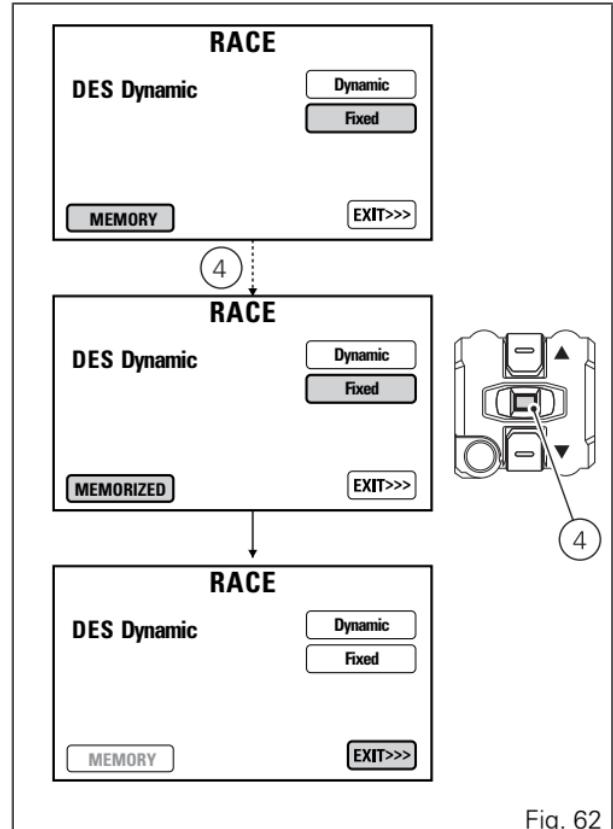


Fig. 62

## Gestion dynamique (DYNAMIC)

On peut accéder à cette fonction en sélectionnant CONFIGURE, quand le mode Dynamic est actif : elle permet de programmer pour le Riding Mode sélectionné, l'intensité d'intervention de boîtier électronique Ohlins - SmartEC sur les suspensions électroniques dans des conditions d'utilisation les plus variées.

Lorsqu'on entre dans la fonction, sur la gauche est indiqué le niveau actuellement sélectionné pour les trois paramètres possibles :

- FORK
- SHOCK
- S. DAMPER

Sélectionner à l'aide des boutons (1) et (2) le paramètre que l'on veut modifier et appuyer sur le bouton (4).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation :

- HARDEST

- HARDER
- PAR DÉFAUT
- SOFTEST
- SOFTER

Sélectionner le nouveau niveau souhaité à l'aide des boutons (1) et (2) puis appuyer sur le bouton (4) de confirmation pour mettre en surbrillance l'indication MEMORY.

Avec l'indication MEMORY en surbrillance en orange, pour mémoriser la nouvelle sélection, maintenir enfoncé pendant 3 secondes le bouton (4). Si la mémorisation a été menée à bonne fin, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde.

Comme autre possibilité, on peut sélectionner avec les boutons (1) et (2) un autre paramètre et effectuer la mémorisation, après avoir exécuté toutes les modifications.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, sélectionner l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

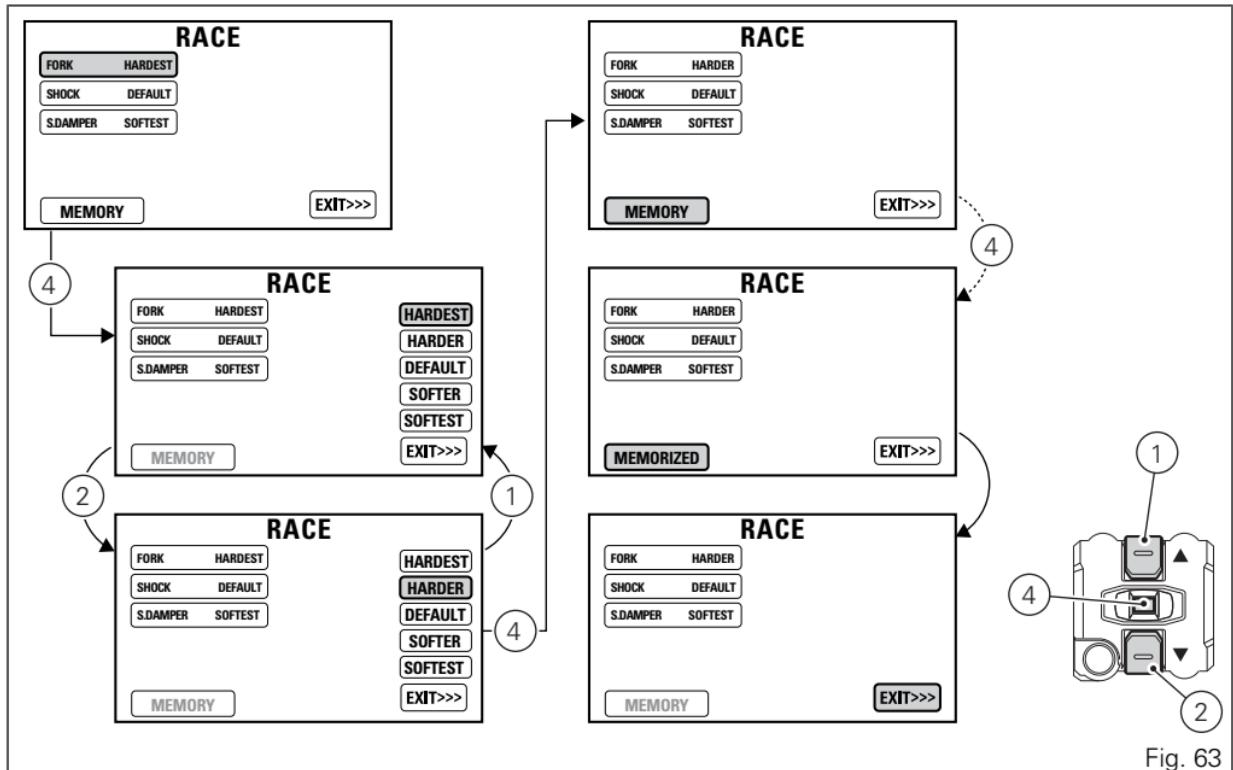


Fig. 63

## Gestion à déclics fixes (FIXED)

On peut accéder à cette fonction en sélectionnant CONFIGURE lorsque le mode Fixed est actif : elle permet de programmer le niveau de compression et de détente des suspensions électroniques associé à chaque style de conduite sur lequel a été activé le mode à déclics fixes.

Lorsqu'on entre dans la fonction sur la gauche est indiqué le nombre de déclics actuellement programmé pour les cinq paramètres possibles :

- FRONT COMPRES
- FRONT REBOUND
- REAR COMPRES
- REAR REBOUND
- S. DAMPER

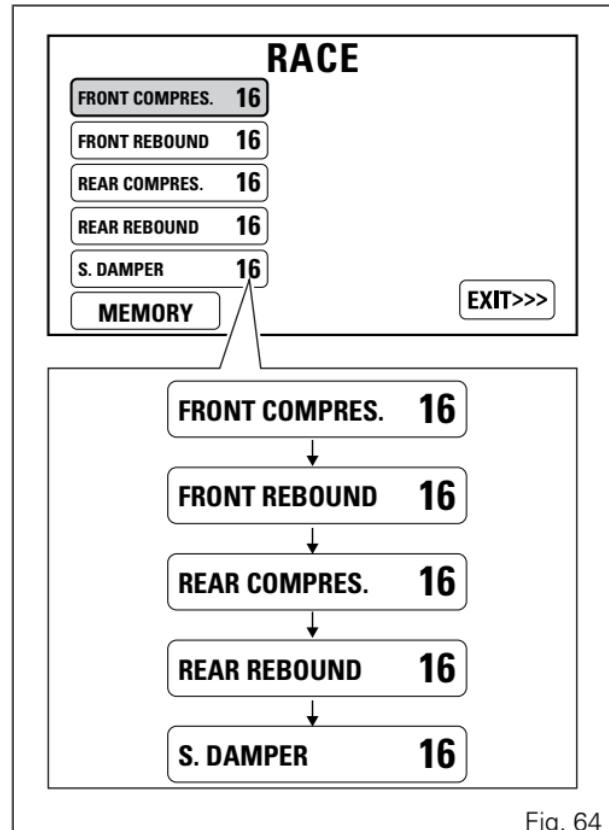


Fig. 64

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de sélectionner un à la fois les paramètres pouvant être personnalisés, notamment on met en surbrillance le suivant avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Après avoir affiché le paramètre souhaité, en appuyant sur le bouton (4) s'active la page de menu correspondant au paramètre sélectionné.

Sur la droite sont indiquées les possibilités de personnalisation : le nombre de déclics de 0 à 31 (de 0 à 18 pour le steering damper).

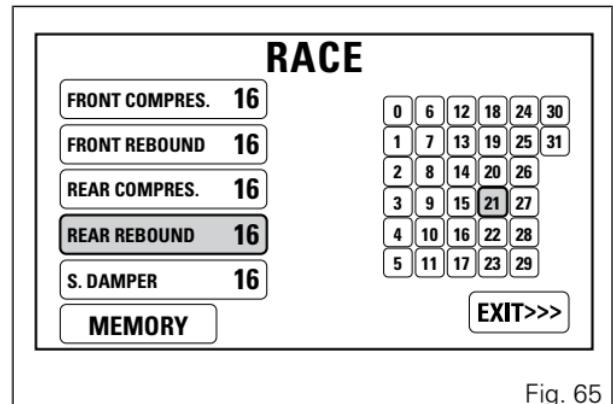


Fig. 65

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en surbrillance un à la fois les nombres de déclics souhaités, en particulier on met en surbrillance le suivant avec le bouton (2) et le précédent avec le bouton (1).

Une fois le nombre de déclics sélectionné, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en surbrillance l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a abouti, l'indication MEMORIZED sera affichée en vert pendant 1 seconde et le nombre de déclics programmé sera mis à jour.

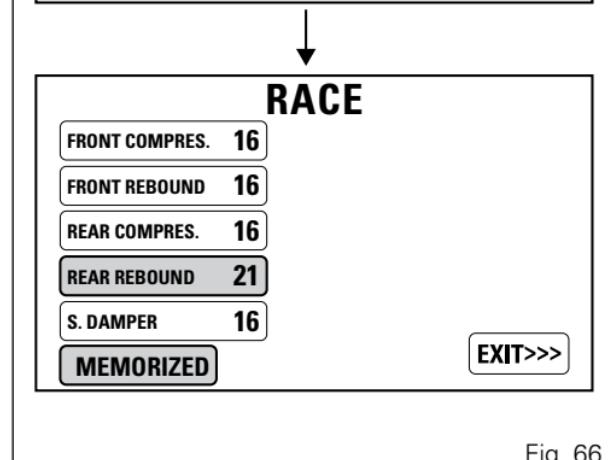
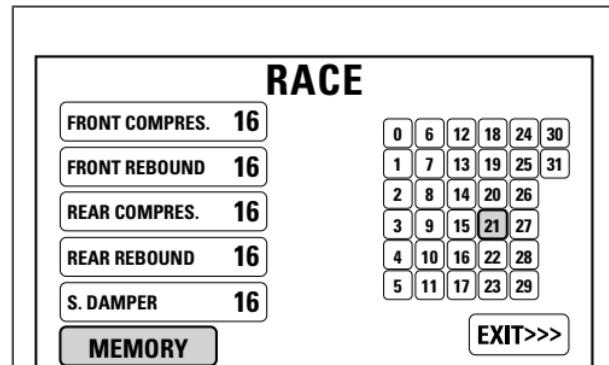


Fig. 66

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

 **Remarque**

En augmentant le nombre de déclics programmé, le freinage hydraulique diminue ; en diminuant le nombre de déclics, le freinage hydraulique augmente.

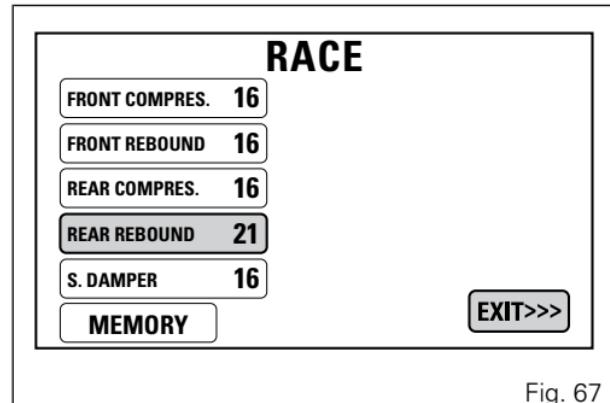


Fig. 67

## Personnalisation du style de conduite :

### Configuration de l'afficheur

Cette fonction permet de choisir le type de configuration de la page-écran principale associée à chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.

Sélectionner le paramètre à personnaliser (DISPLAY) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

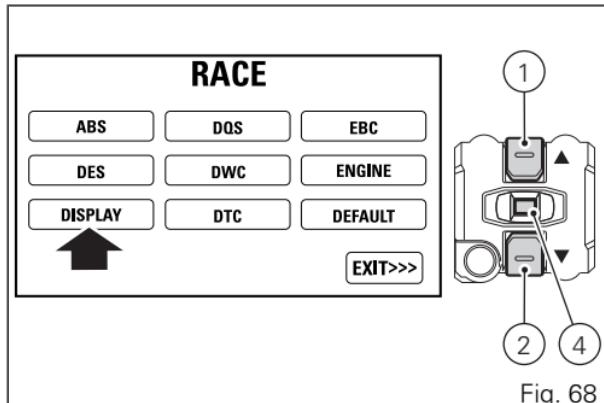


Fig. 68

Lorsqu'on entre dans la fonction, le type de page-écran actuellement programmée s'affiche à gauche.

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : ROAD ou TRACK.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de sélectionner un à la fois le type de page-écran souhaitée, notamment, le type successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Une fois sélectionné le type de page-écran souhaitée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication MEMORIZED est surlignée en vert pendant une seconde, la configuration de la page-écran programmée est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication EXIT est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

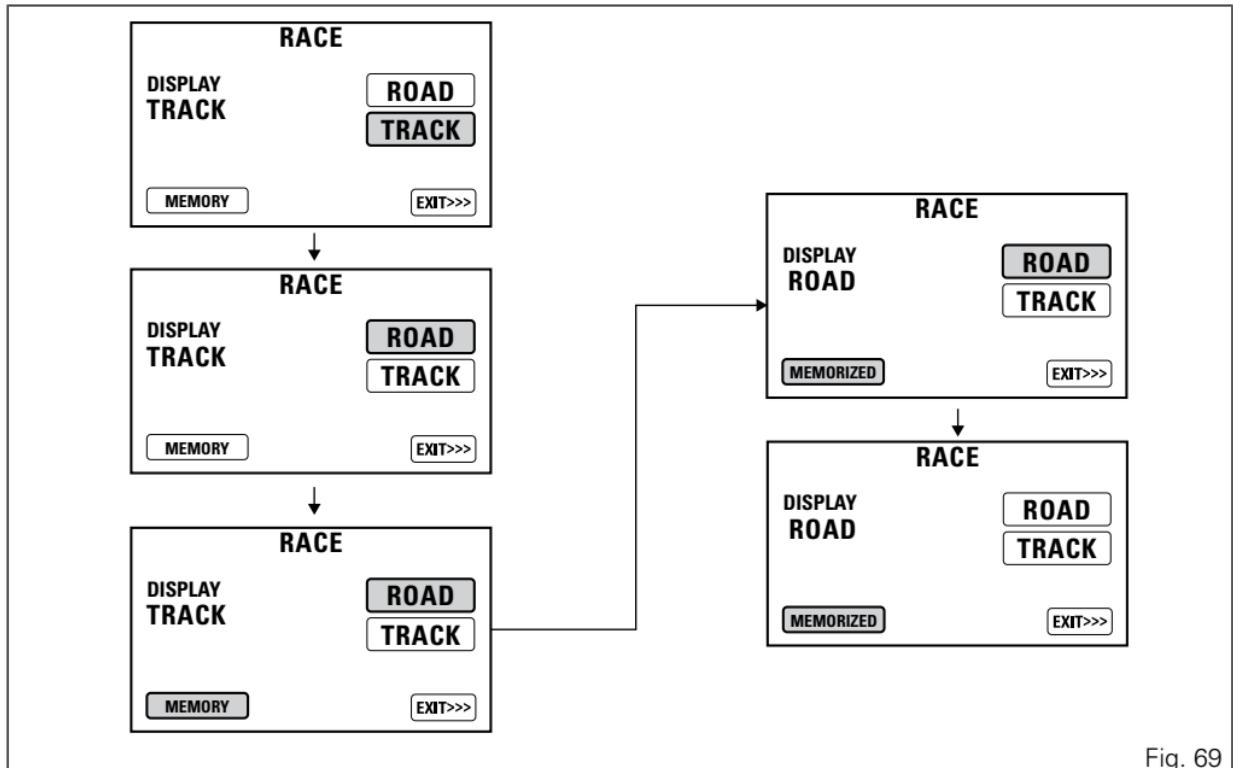


Fig. 69

## Personnalisation du style de conduite :

### Activation / désactivation du système DQS

La page de personnalisation du DQS n'est disponible que pour les motos équipées de ce dispositif.

Cette fonction permet d'activer ou de désactiver le système DQS pour chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (DQS) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

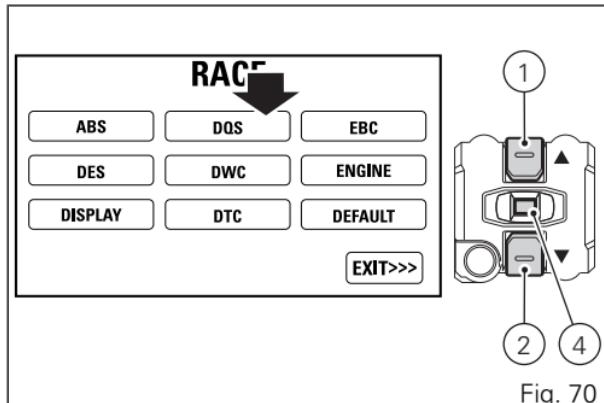


Fig. 70

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'état du DQS actuellement programmé s'affiche à gauche (ex. : DQS ON).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : l'état UP, l'état UP-DOWN et l'état OFF.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois l'état souhaité, notamment, l'état successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Une fois sélectionné l'état souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication MEMORIZED est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication « EXIT » est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

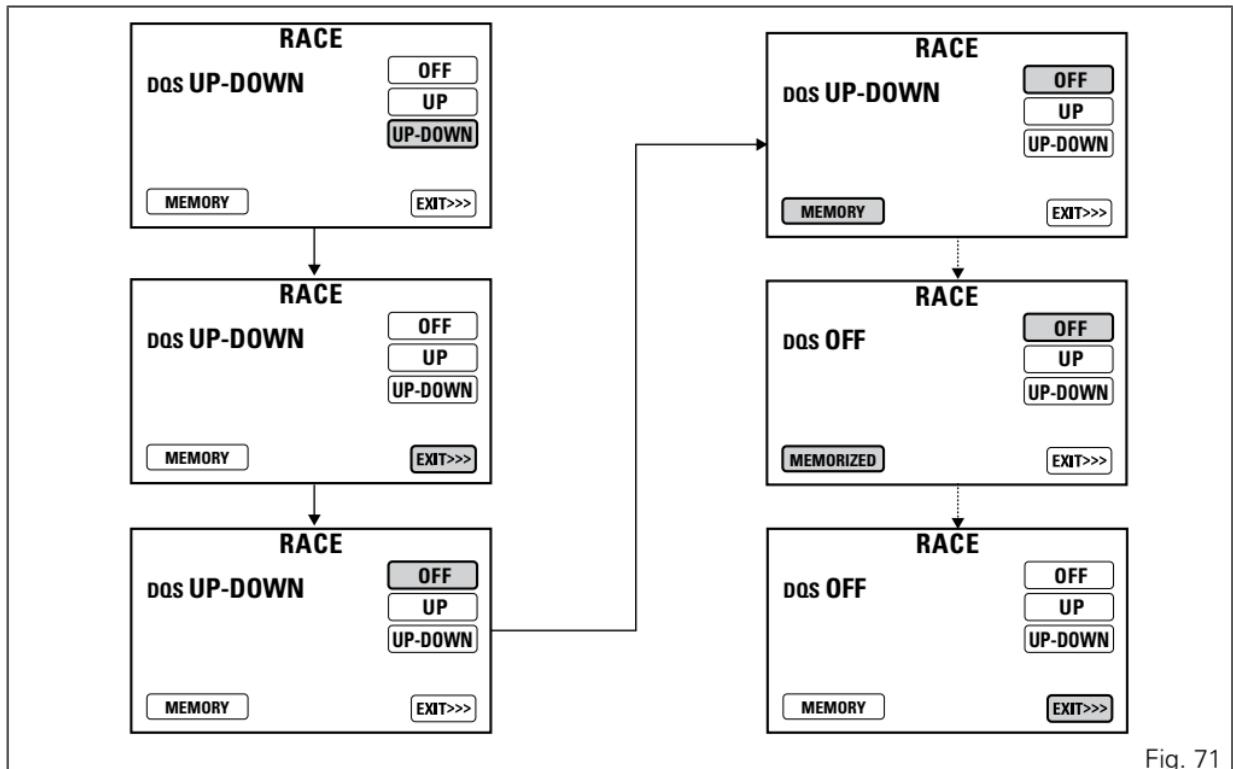


Fig. 71

## Personnalisation du style de conduite :

### Configuration du niveau DTC

Cette fonction permet de programmer le niveau d'intervention du système DTC ou de désactiver le système DTC pour chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.

Sélectionner le paramètre à personnaliser (DTC) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

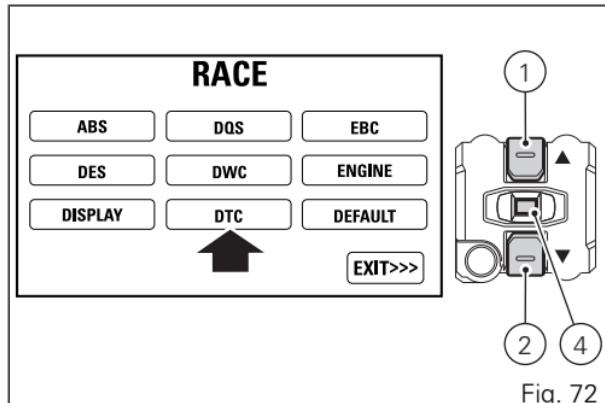


Fig. 72

Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état du DTC actuellement programmé s'affiche à gauche (ex. : DTC 3).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 8 et l'état OFF. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois le niveau d'intervention, notamment, le niveau successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication « MEMORIZED » est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication « EXIT » est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

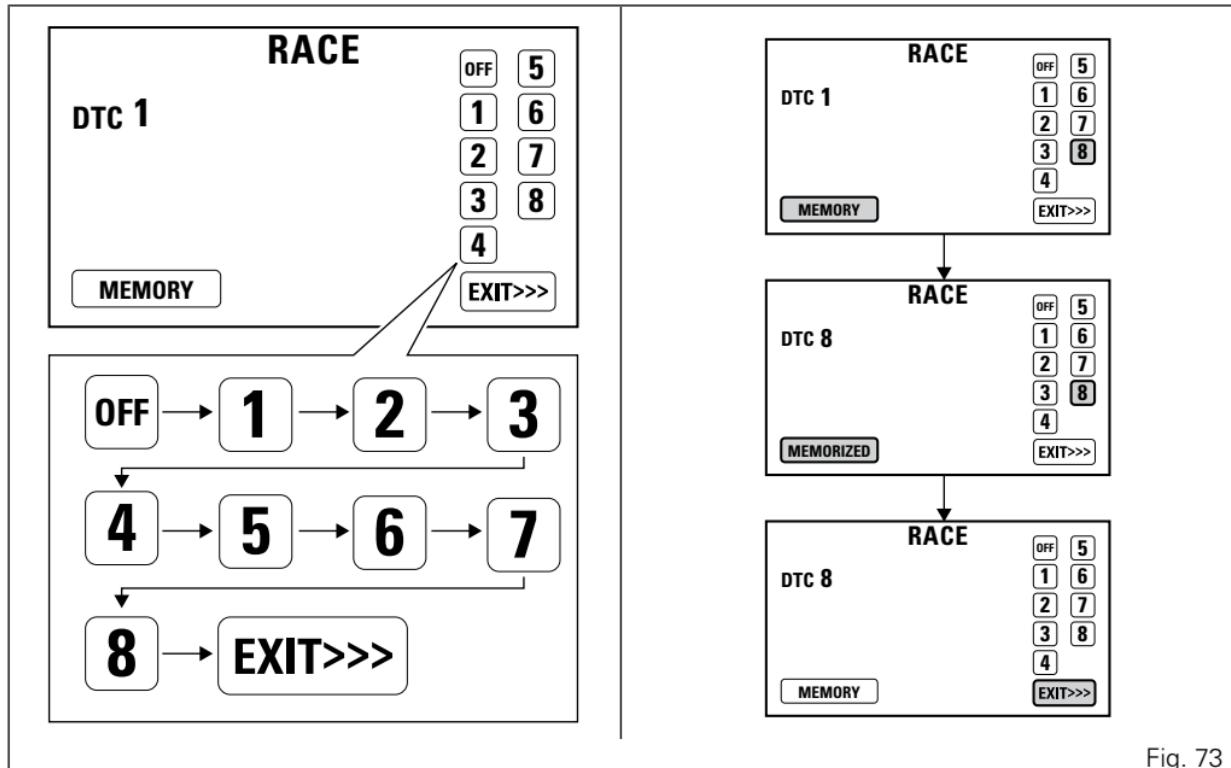


Fig. 73

## Personnalisation du style de conduite :

### Réglage du moteur

Cette fonction permet de configurer la puissance du moteur associée à chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.

Sélectionner le paramètre à personnaliser (ENGINE) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

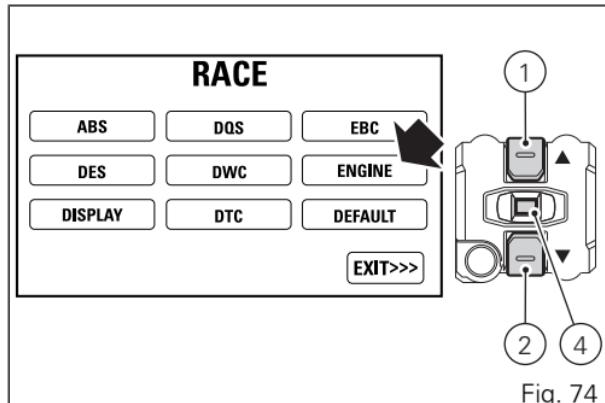


Fig. 74

Lorsqu'on entre dans la fonction, la puissance du moteur actuellement programmée s'affiche à gauche (ex. : ENGINE HIGH).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation :

- HIGH, MED, LOW.

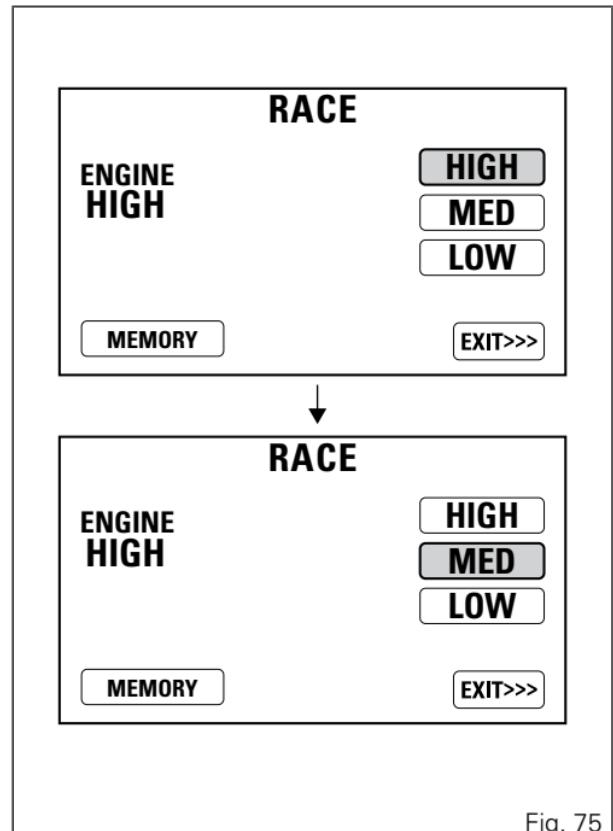


Fig. 75

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur une à la fois la puissance du moteur souhaitée, notamment, la puissance successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).

Une fois sélectionnée la puissance du moteur souhaitée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication MEMORIZED est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur de puissance moteur programmée est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication EXIT est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

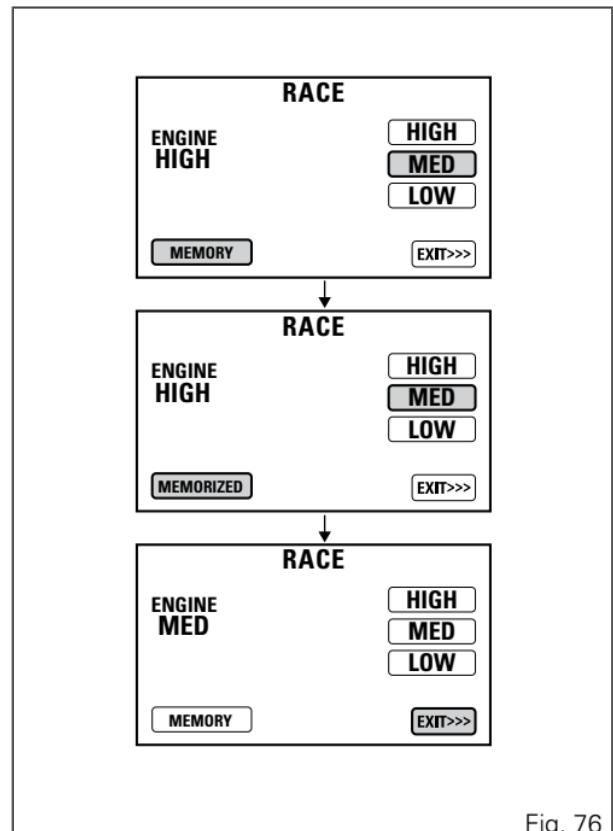


Fig. 76

## Personnalisation du style de conduite :

### Configuration du niveau EBC

Cette fonction permet de programmer le niveau d'intervention ou de désactiver le système antiblocage de la roue arrière (EBC) associé à chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration.

Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (EBC) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

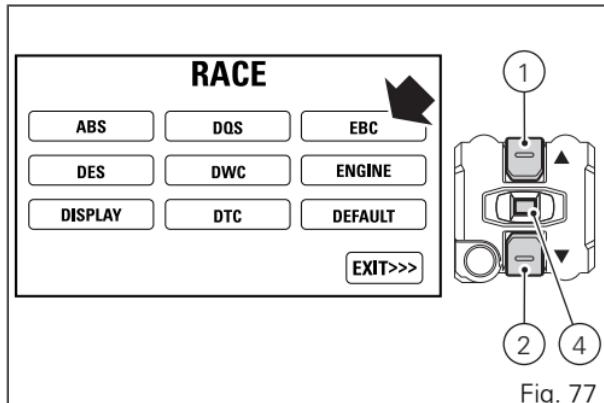


Fig. 77

Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état de l'EBC actuellement programmé s'affiche à gauche (ex. : EBC 1). À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 3 et l'état OFF. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois le niveau d'intervention, notamment, le niveau successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange. Si la mémorisation a réussi, l'indication « MEMORIZED » est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication « EXIT » est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

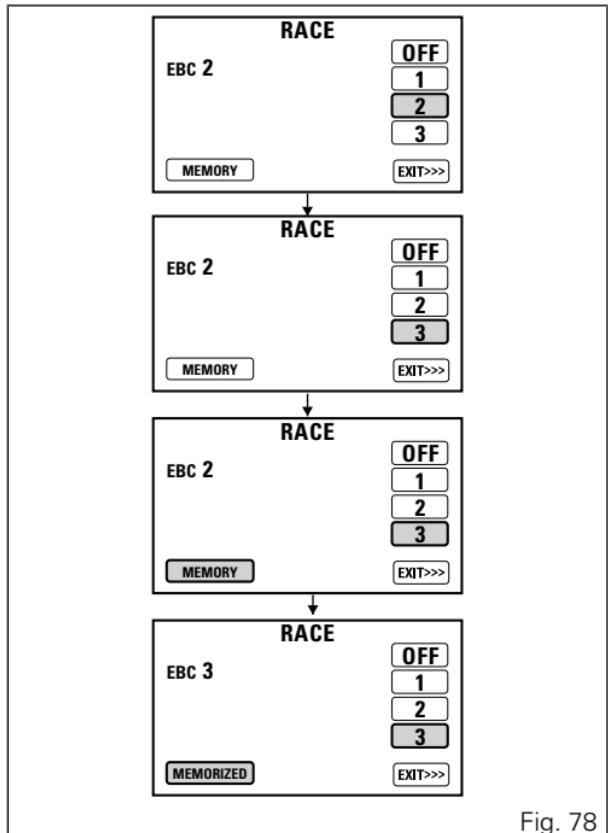


Fig. 78

## Personnalisation du style de conduite :

### Configuration du niveau DWC

Cette fonction permet de programmer le niveau d'intervention du système DWC ou de désactiver le système DWC pour chaque style de conduite.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.

Sélectionner le paramètre à personnaliser (DWC) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

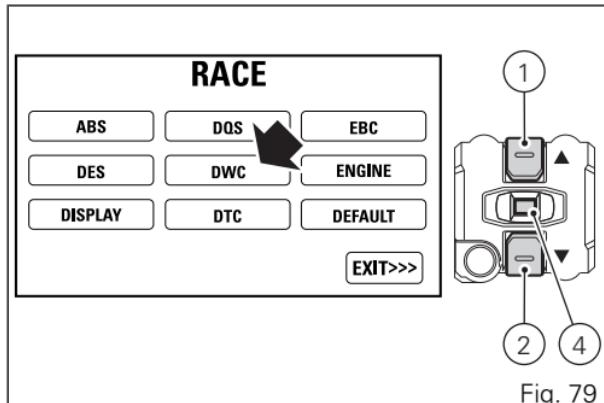


Fig. 79



## Remarque

Si le contrôle DTC est réglé sur l'état OFF, on a automatiquement la désactivation aussi du contrôle DWC et il n'est plus possible d'accéder à la page correspondante de configuration.

Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état du DWC actuellement programmé s'affiche à gauche (ex. : DWC 3).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : les niveaux de 1 à 8 et l'état OFF. En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois le niveau d'intervention, notamment, le niveau successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication « MEMORIZED » est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la

couleur verte), après quoi l'indication « EXIT » est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

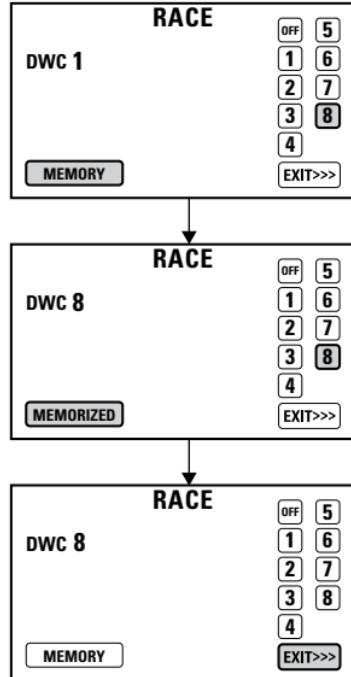
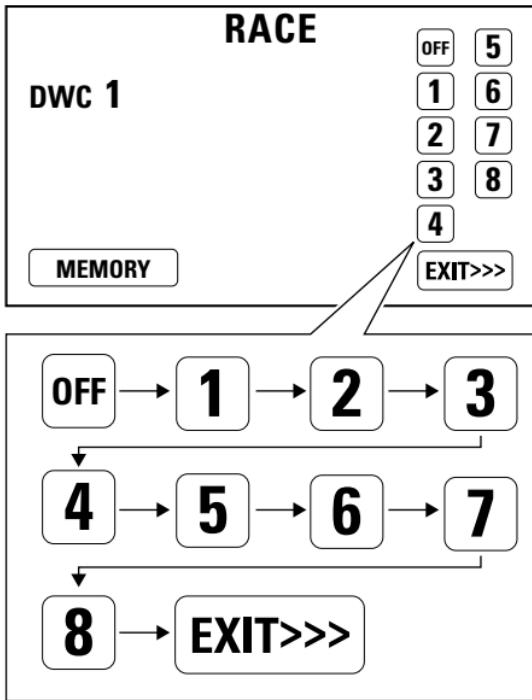


Fig. 80

## Personnalisation du style de conduite :

### Restauration des paramètres par défaut

Cette fonction permet de restaurer les valeurs par défaut définies par Ducati des paramètres associés à chaque style de conduite. Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le menu « RIDING MODE ». Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois mis en valeur le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné. Sélectionner le paramètre à personnaliser (DEFAULT) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2). Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

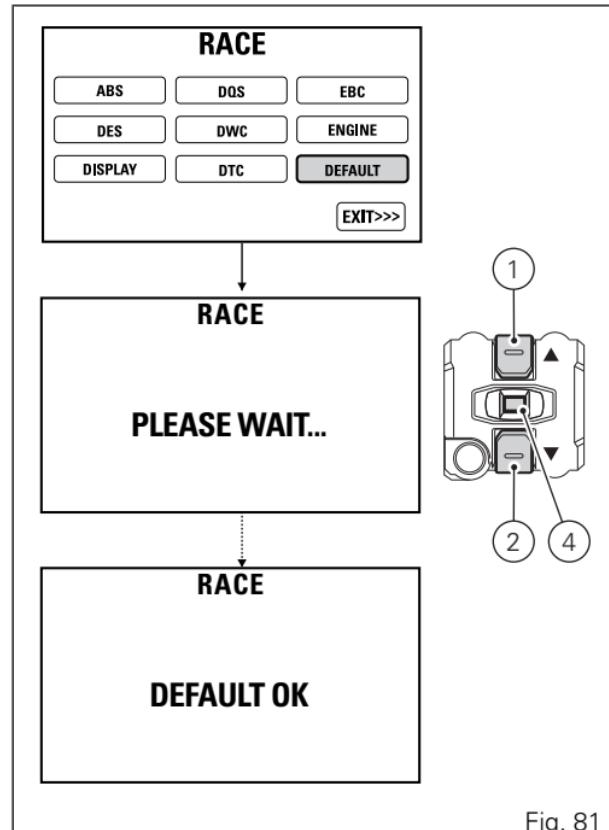


Fig. 81

Trois secondes sont nécessaires pour restaurer les paramètres pendant lesquelles l'indication PLEASE WAIT.... s'affiche.

La procédure terminée, l'afficheur présente l'indication DEFAULT OK pendant 2 secondes pour confirmer que les paramètres ont été effectivement restaurés.

Par la suite l'affichage revient automatiquement à la page de départ du menu de personnalisation des Riding Modes avec l'indication EXIT mise en valeur. Pour sortir du menu et retourner à l'affichage de la page de départ du Menu de Configuration, sélectionner l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

## Réglage fonctions boutons auxiliaires

Cette fonction permet de choisir la fonction à associer aux boutons UP + (5) et DOWN – (6) du commutateur gauche auxiliaire, boutons uniquement actifs pour le Riding Mode RACE.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « RIDING MODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « RIDING MODE ».

Sélectionner le style de conduite souhaité (RACE, SPORT ou WET) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois affiché le style souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu de personnalisation du style de conduite sélectionné.

Sélectionner le paramètre à personnaliser (+ / — SETTING) en appuyant sur le bouton (1) ou sur le bouton (2).

Une fois sélectionné le paramètre souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

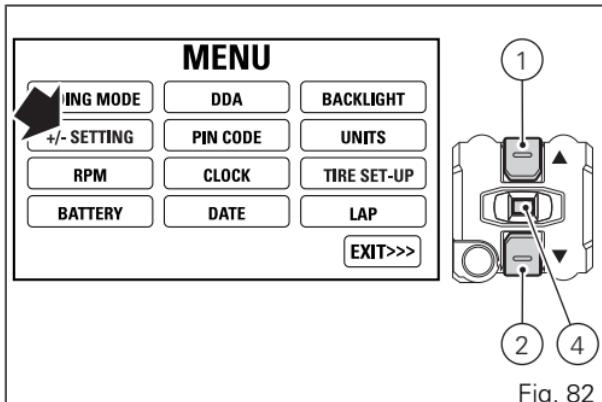


Fig. 82

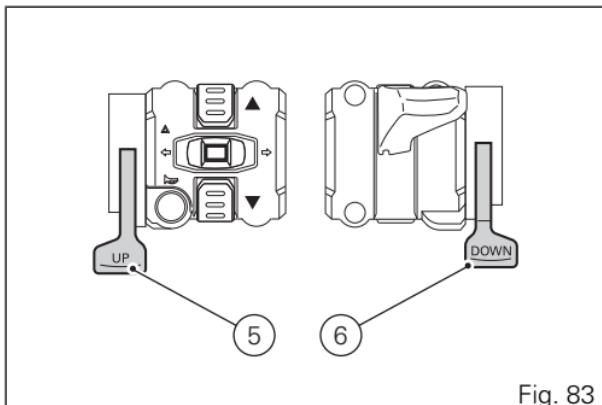


Fig. 83

Lorsqu'on entre dans la fonction, s'affiche à gauche la fonction actuellement programmée pour les boutons de sélection rapide Up + et DOWN - (ex. : DTC).

À droite sont énumérées les possibilités de personnalisation : DTC, DWC ou EBC.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur les fonctions désirées une à la fois, notamment, la successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2). Une fois sélectionnée la fonction souhaitée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour mettre en valeur l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication

« MEMORIZED » est surlignée en vert pendant une seconde, la valeur du niveau ou de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte), après quoi l'indication « EXIT » est surlignée en vert.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

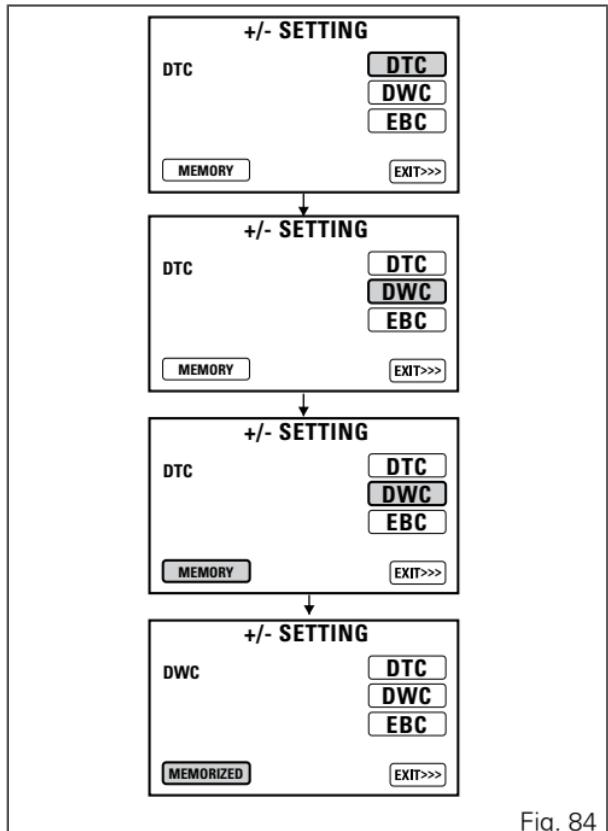


Fig. 84

## Indication numérique des tours moteur (RPM)

Cette fonction permet d'afficher dans le format numérique le nombre de tours moteur (conseillé pour régler le ralenti avec plus de précision).

Entrer dans le MENU de Configuration.

Sélectionner l'indication « RPM » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « RPM ». L'afficheur visualise l'information des tours moteur de façon numérique avec une précision de 50 trs/mn.

Si le tableau de bord ne reçoit pas de donnée des tours, il affiche cinq tirets « ----- » fixes, pour indiquer une valeur non définie.

Pour quitter le menu et revenir à l'affichage de la page de départ du Menu de Configuration, sélectionner l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

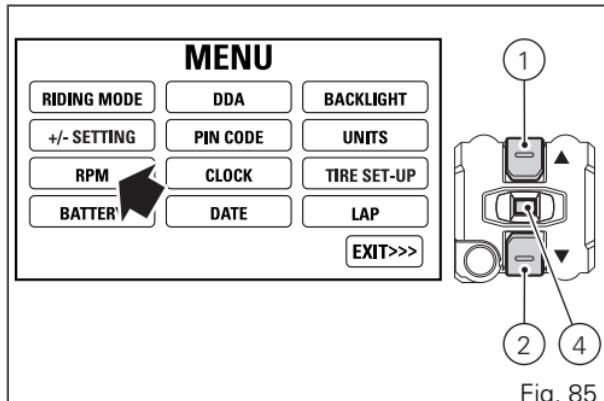


Fig. 85

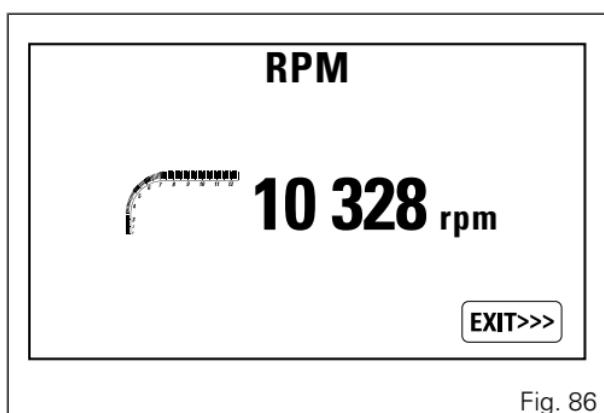


Fig. 86

## Tension batterie

Cette fonction permet de vérifier le niveau de la tension de la batterie du motocycle. Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « BATTERY » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « BATTERY ».

L'afficheur visualise l'information comme suit :

- si la tension de la batterie est inférieure à 11.0 V, l'afficheur visualise l'indication LOW clignotante avec l'icône de la batterie sur fond rouge ;
  - si la tension de la batterie est comprise entre 11.0 V et 11.7 V, la donnée est affichée en mode clignotant avec l'icône de la batterie sur fond rouge ;
  - si la tension de la batterie est comprise entre 11.8 V et 14.9 V, la donnée est affichée en mode fixe avec l'icône de la batterie sur fond standard ;
  - si la tension de la batterie est comprise entre 15.0 V et 16.0 V, la donnée est affichée en mode clignotant avec l'icône de la batterie sur fond rouge ;
- si la tension de la batterie est supérieure à 15.0 V, l'afficheur visualise l'indication HIGH clignotante avec l'icône de la batterie sur fond rouge.

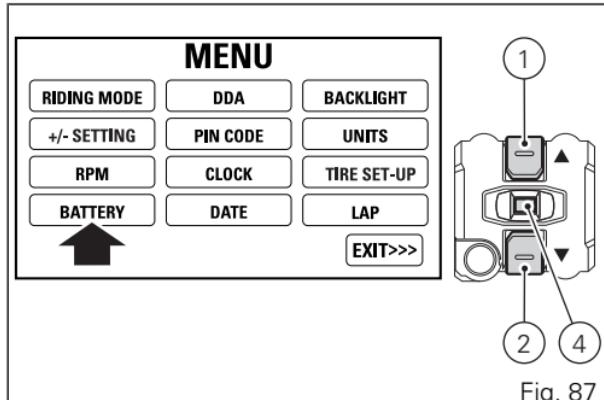


Fig. 87

En présence d'une erreur de tension batterie, le tableau de bord affiche comme valeur de tension trois tirets « --- » clignotants et l'unité de mesure, il allume le témoin Erreur Générique et présente l'erreur correspondante BATTERY à l'afficheur.

Si le tableau de bord ne reçoit pas de donnée de tension batterie, il affiche les trois tirets « --- » fixes et l'unité de mesure.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage de la page de départ du MENU de Configuration, afficher l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton (4).

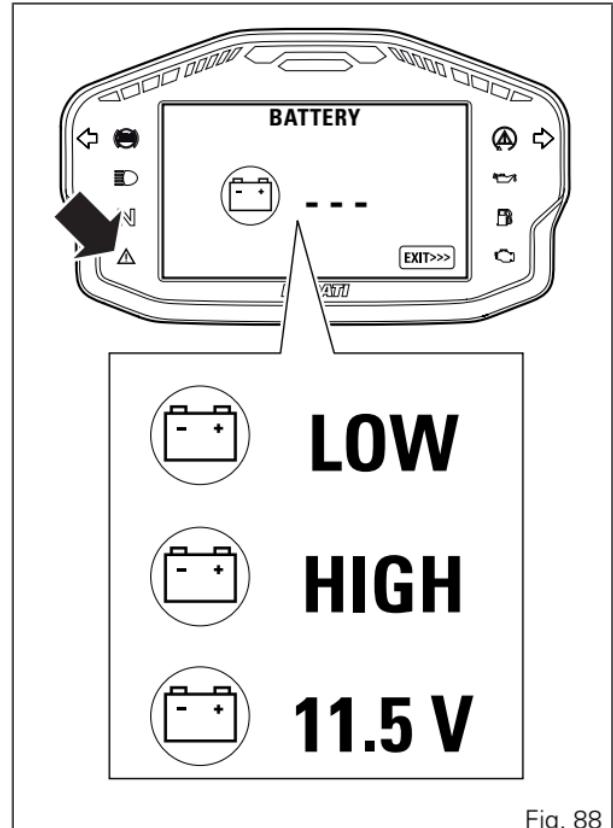


Fig. 88

## DDA

Cette fonction permet d'activer et de désactiver le système DDA, d'afficher le pourcentage de mémoire occupée et d'effectuer l'effacement de la mémoire du système DDA.

La page dédiée au DDA n'est disponible que si le dispositif est monté sur le motocycle.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « DDA » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « DDA ».

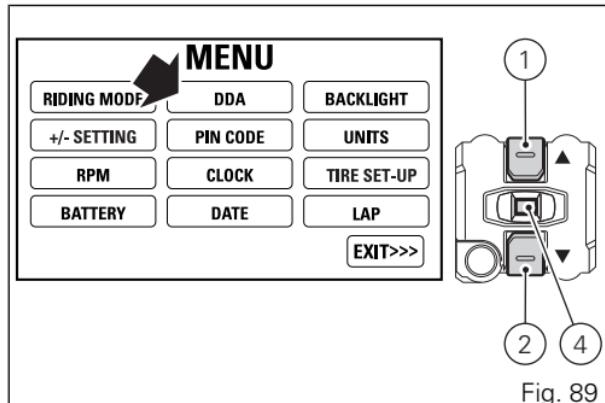


Fig. 89

## Activation / désactivation DDA

Lorsqu'on entre dans la fonction, le niveau ou l'état du DDA actuellement programmé s'affiche à gauche (ex. : DDA ON).

Sous cette indication sont énumérées les possibilités de personnalisation : état ON et état OFF.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois l'état souhaité, notamment, l'état successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Une fois sélectionné l'état souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour confirmer le niveau.

La nouvelle valeur de l'état programmé est actualisée (la mise à jour est signalée par la couleur verte).

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).



### Remarque

À chaque Key-OFF le système DDA est automatiquement désactivé du tableau de bord.

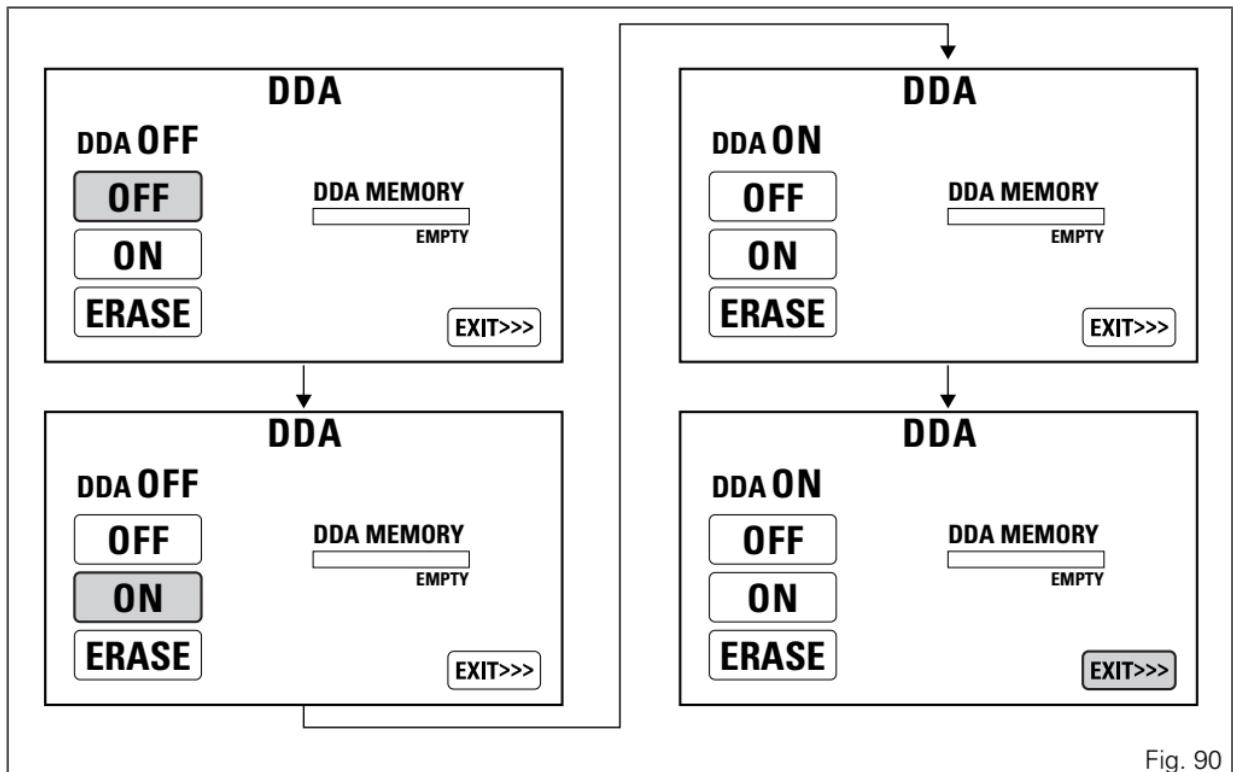


Fig. 90

## Affichage / effacement mémoire DDA

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'état en pourcentage de la mémoire du système DDA s'affiche à droite :

- une barre vide et l'indication EMPTY signifiant que la mémoire du DDA n'est pas occupée ;
- une barre partiellement colorée et l'indication en pourcentage d'une valeur signifiant que le taux de mémoire occupée du DDA correspond à la valeur exprimée en pour cent ;
- une barre complètement colorée et l'indication FULL signifiant que la mémoire du DDA est entièrement occupée.

Avec le système DDA désactivé (DDA OFF), il est possible d'effectuer l'effacement de la mémoire.

Sélectionner l'indication « ERASE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Confirmer en appuyant sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pendant 3 secondes.

Au bout de ces 3 secondes, le tableau de bord affiche l'indication « PLEASE WAIT... » pendant le temps nécessaire à l'effacement complet, qui est variable en fonction de la quantité de données à effacer.

Si l'effacement a été correctement effectué, le tableau de bord affiche l'indication « ERASE OK » pendant 2 secondes et met à jour l'état visualisé de la mémoire. Si l'effacement n'a pas réussi, le tableau de bord affiche de nouveau l'état d'occupation de la mémoire.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication « EXIT » et appuyer sur le bouton (4).

### Attention

Si le système DDA est activé « ON », la fonction d'effacement et la sélection du bouton ERASE sont inhibées.

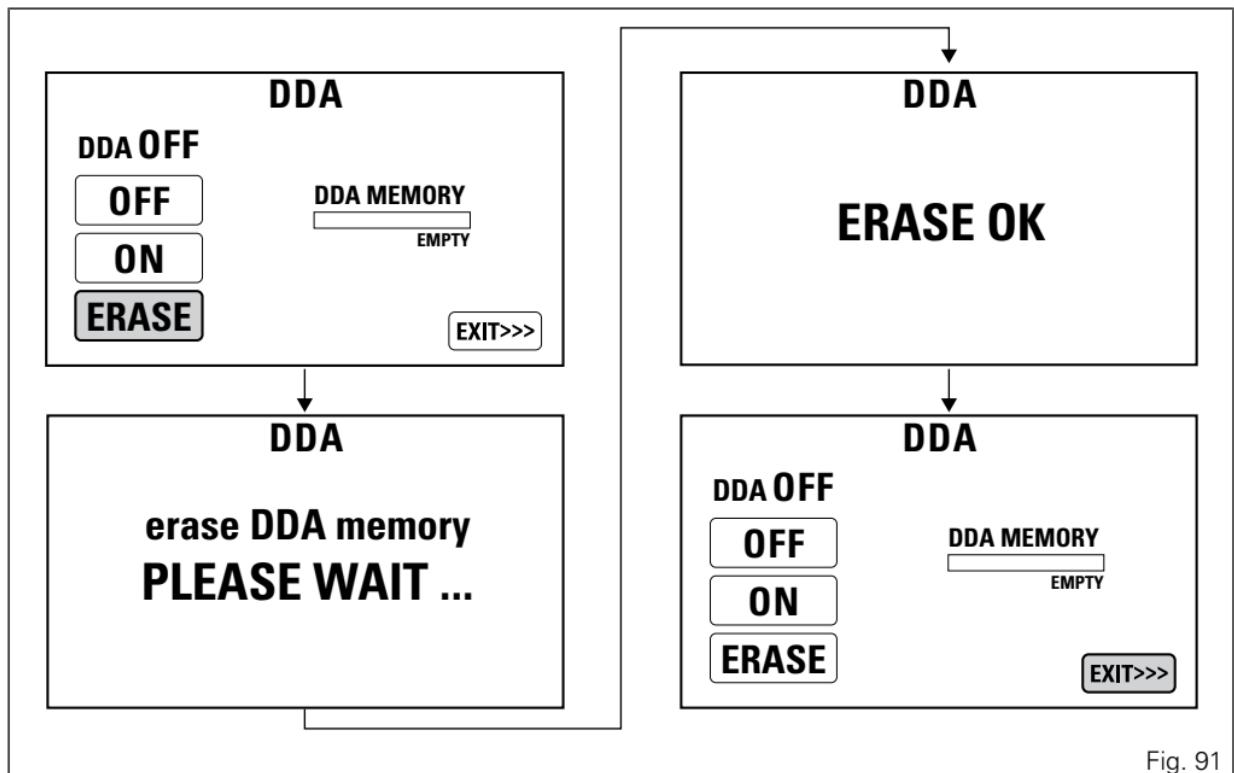


Fig. 91

## PIN CODE (CODE PIN)

Cette fonction permet d'activer l'allumage « temporaire » du véhicule en cas de mauvais fonctionnement du système E-Lock (si le déblocage de l'antivol de direction est désactivé et qu'il y a des problèmes au système E-Lock).

Initialement, le PIN CODE n'est pas présent sur le motocycle, mais il doit être activé par l'utilisateur, en saisissant et mémorisant son propre PIN à 4 chiffres sur le tableau de bord, autrement il ne sera pas possible d'effectuer l'allumage temporaire en cas de dysfonctionnement. Pour activer la fonction, suivre la procédure « Saisie du PIN CODE ».

Pour modifier le PIN, suivre la procédure « Modification du PIN CODE ».

Pour démarrer temporairement le motocycle en cas de dysfonctionnement du système E-Lock, suivre la procédure de Déblocage Véhicule.

## Attention

Le code PIN doit être activé (mémorisé) par le propriétaire du motocycle ; au cas où il y aurait déjà un PIN, s'adresser au Concessionnaire Agréé Ducati pour « mettre à zéro » la Fonction. Pour exécuter cette procédure, le Concessionnaire Agréé Ducati pourrait demander au client de démontrer qu'il est le vrai propriétaire du motocycle.

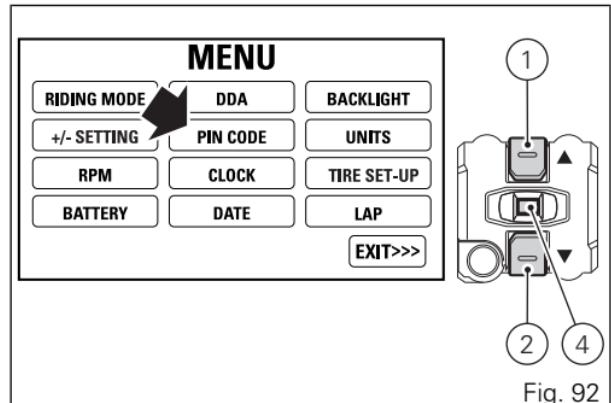
## Saisie du PIN CODE

Pour activer la fonction PIN CODE et saisir son propre PIN CODE, il faut entrer dans le Menu de Configuration.

Selectionner l'indication « PIN CODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction selectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

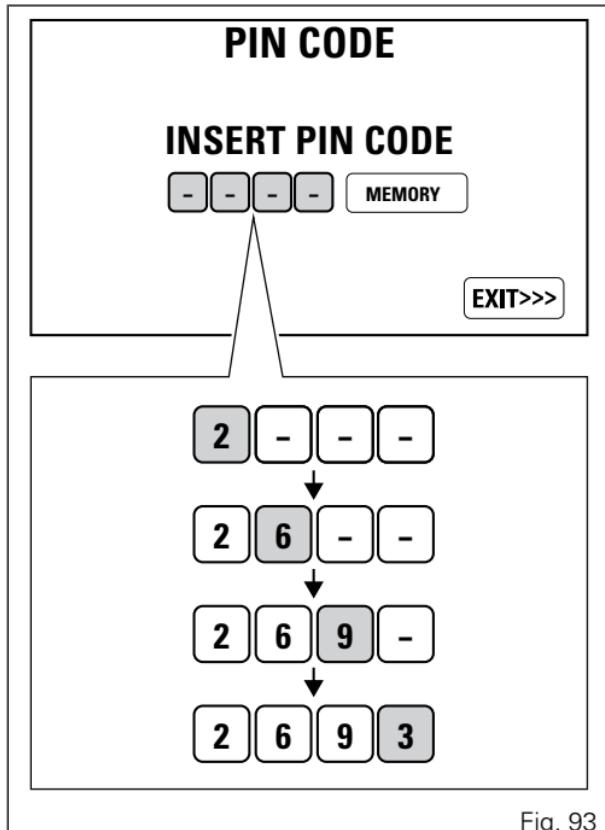
On entre dans le Menu « PIN CODE ».



Lorsqu'on entre dans la fonction, l'afficheur visualise l'indication « INSERT PIN CODE » (saisir le code pin) et en dessous quatre tirets surlignés en vert « ---- ». Saisie du code :

- 1) L'appui sur le bouton (4) sélectionne uniquement un chiffre surligné en vert indiquant le numéro « 0 » ;
- 2) À chaque appui sur le bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 3) À chaque appui sur le bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.



En appuyant sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre, le tableau de bord affiche l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication MEMORIZED est surlignée en vert pendant 1 seconde, après quoi l'indication EXIT est surlignée en vert.

Après avoir mémorisé le premier PIN CODE, cette page de menu n'est plus disponible et est remplacée par la page dédiée à la modification du PIN CODE.

Seulement en cas de remise à zéro de la fonction PIN CODE (possible uniquement dans un Atelier Agréé Ducati), la page dédiée à la première saisie du PIN CODE redevient active et disponible dans le menu.

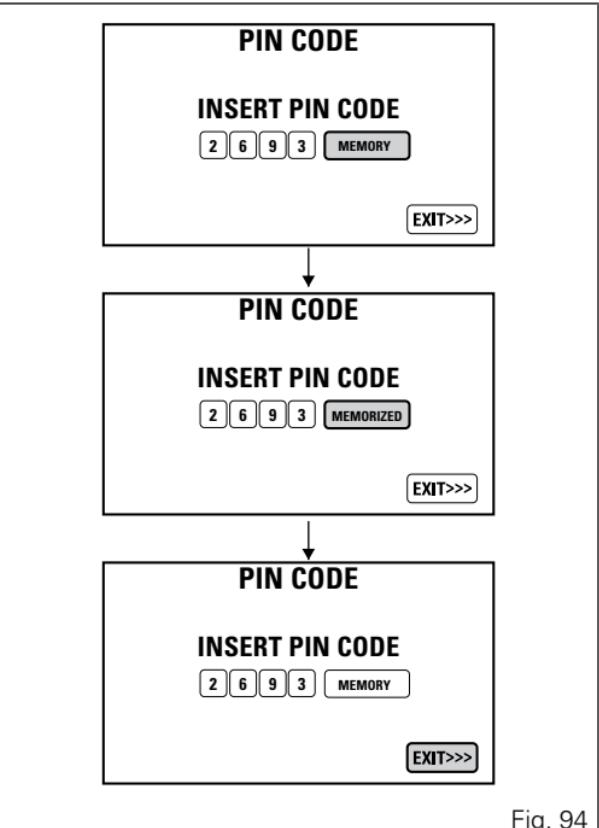


Fig. 94

## Modification du PIN CODE

Pour modifier le code PIN existant et activer le nouveau PIN, il faut entrer dans le MENU de Configuration.

Selectionner l'indication « PIN CODE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction selectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « PIN CODE ». Lors de l'entrée dans la fonction, l'afficheur présente l'indication OLD CODE à côté des quatre tirets surlignés en vert « ---- » et en dessous l'indication NEW CODE.

Saisie de l'« ancien » code :

- 1) L'appui sur le bouton (4) selectionne uniquement un chiffre surligné en vert indiquant le numéro « 0 » ;
- 2) À chaque appui sur le bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 3) À chaque appui sur le bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre choisi ;

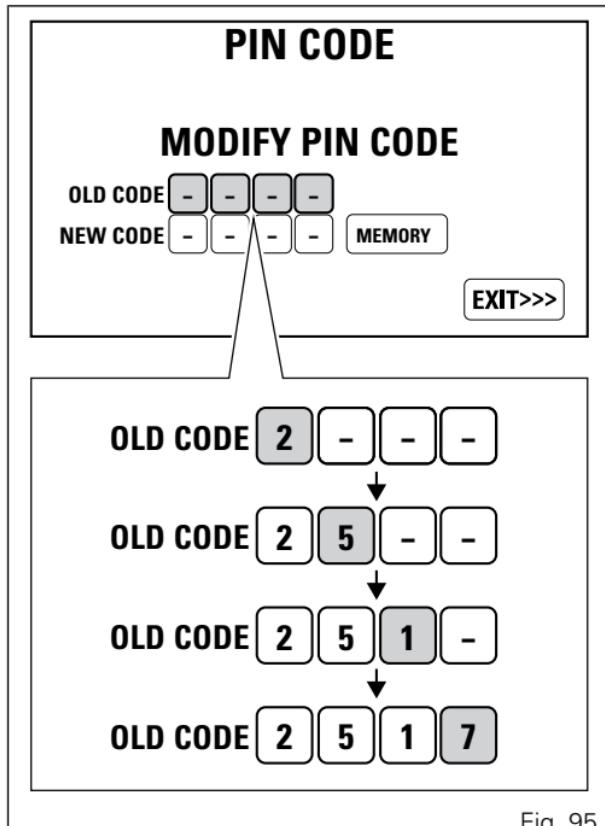


Fig. 95

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

Après avoir appuyé sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre :

- si le code PIN n'est pas correct, le tableau de bord affiche l'indication « WRONG » pendant 3 secondes et par la suite encore les quatre tirets « ---- » relatifs à l'OLD PIN pour permettre une nouvelle tentative de saisie du code ;
- si un problème se présente durant la vérification du PIN code, le tableau de bord affiche l'indication ERROR pendant 3 secondes et ensuite l'indication EXIT ;
- si le code PIN est correct, le tableau de bord affiche l'indication CORRECT pendant 3 secondes et ensuite met en valeur les quatre tirets « ---- » relatifs au NEW PIN.

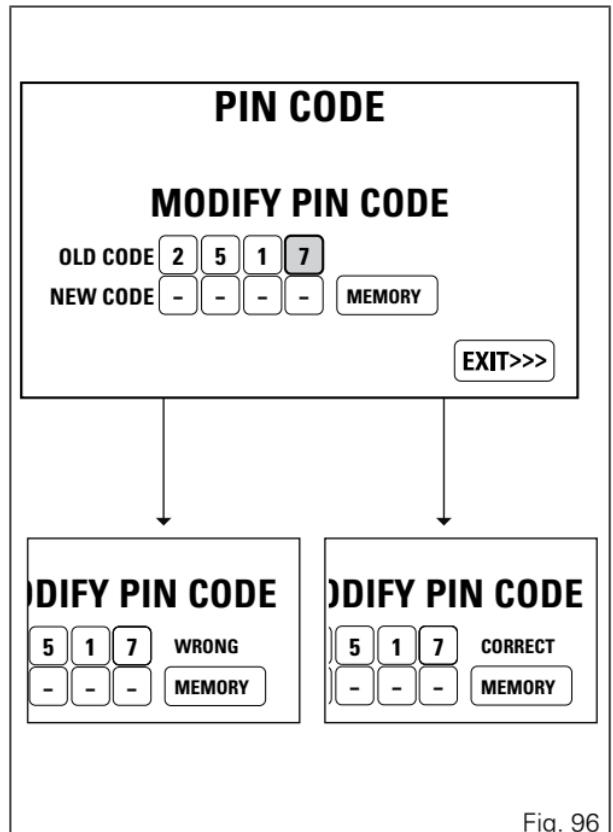


Fig. 96

Saisie du « nouveau » code :

- 1) L'appui sur le bouton (4) sélectionne uniquement un chiffre surligné en vert indiquant le numéro « 0 » ;
- 2) À chaque appui sur le bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 3) À chaque appui sur le bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

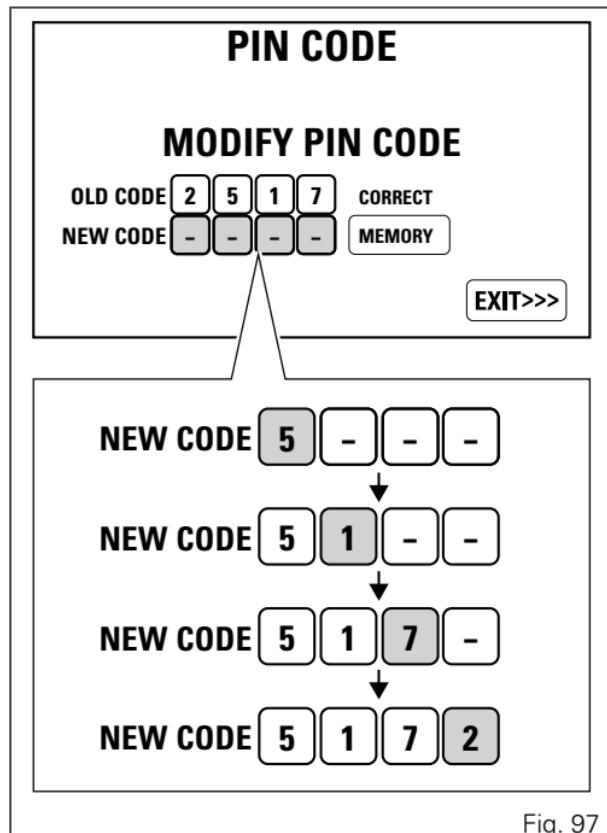


Fig. 97

En appuyant sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier numéro, le tableau de bord affiche l'indication MEMORY.

Pour mémoriser le nouveau choix, garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes avec l'indication MEMORY surlignée en orange.

Si la mémorisation a réussi, l'indication MEMORIZED est surlignée en vert pendant 1 seconde après quoi l'indication EXIT est surlignée en vert.

Si la mémorisation n'a pas réussi, le tableau de bord surligne de nouveau les quatre tirets « - - - » relatifs au NEW PIN pour permettre une nouvelle tentative de saisie d'un nouveau code.

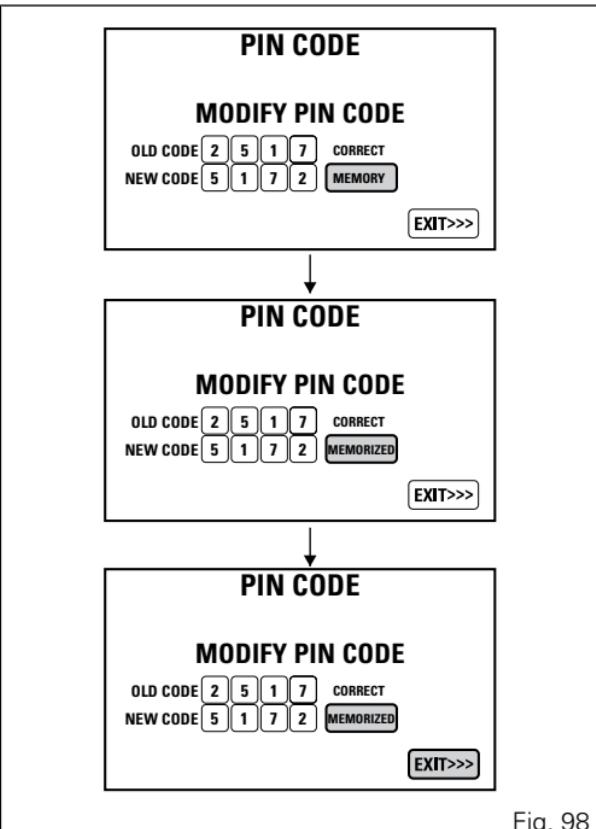


Fig. 98

## Réglage de l'Horloge

Cette fonction permet à l'utilisateur de configurer / régler l'horloge.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « CLOCK » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « CLOCK SETTING ».

Le menu présente les possibilités de réglage à gauche : HOUR, MINUTE, AM / PM, alors que à droite s'affiche l'heure actuelle (ex : 10 : 30 a.m.).

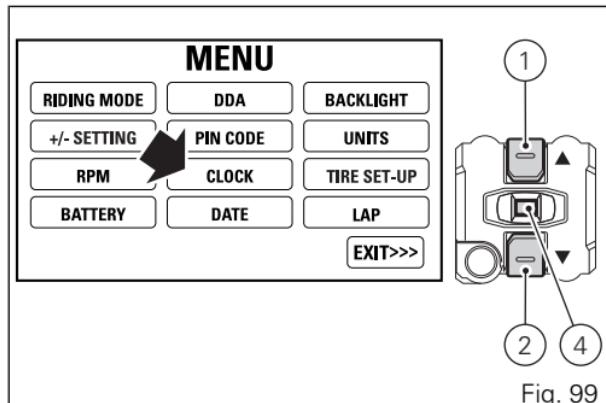


Fig. 99

## Réglage de l'heure

Sélectionner l'indication « HOUR » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). La donnée concernant l'heure commence à clignoter.

L'appui sur le bouton (1) fait diminuer d'une unité la valeur de l'heure : 0, 11, .... 1, 0 pour AM - 12, 11, .... 1, 12 pour PM.

L'appui sur le bouton (2) fait augmenter d'une unité la valeur de l'heure : 11, 0, 1.... 11 pour AM - 12, 1, .... 12 pour PM.

Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et la donnée programmée pour l'heure deviendra fixe.

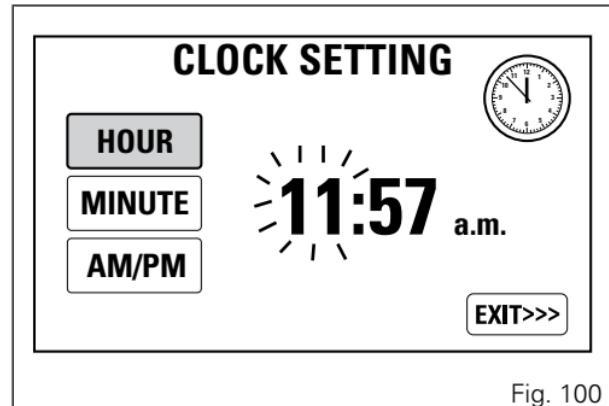


Fig. 100

## Réglage des minutes

Sélectionner l'indication « MINUTE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

La donnée concernant les minutes commence à clignoter.

L'appui sur le bouton (1) fait diminuer d'une unité la valeur des minutes : 59, 58, ..., 00, 59.

L'appui sur le bouton (2) fait augmenter d'une unité la valeur des minutes : 00, 01, ..., 59, 00.

Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et la donnée programmée pour les minutes deviendra fixe.

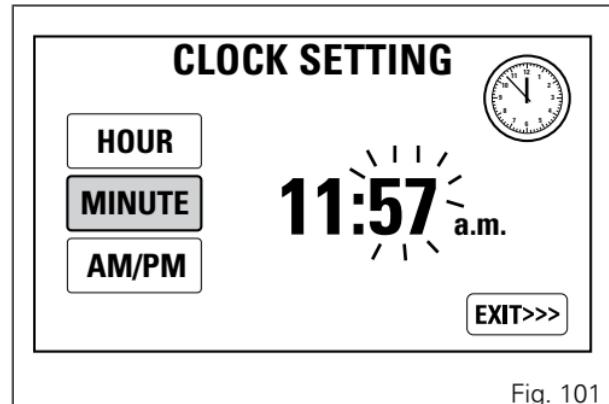


Fig. 101

## Réglage A.M./P.M

Sélectionner l'indication « AM/PM » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

La donnée commence à clignoter.

Sélectionner l'indication AM ou PM en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2) respectivement.

Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et la donnée programmée deviendra fixe.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).



### Remarque

À chaque coupure de la batterie l'information horloge est remise à zéro et doit être réglée de nouveau par l'utilisateur.

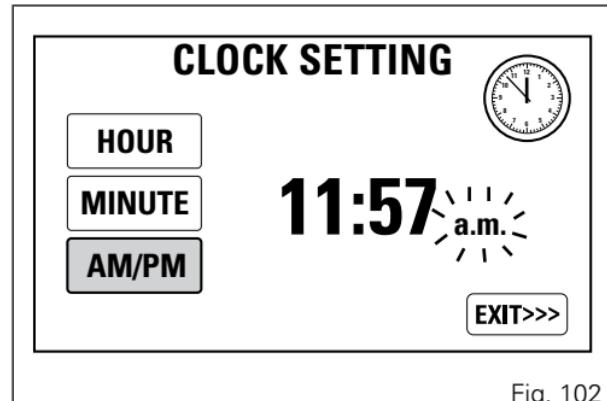


Fig. 102

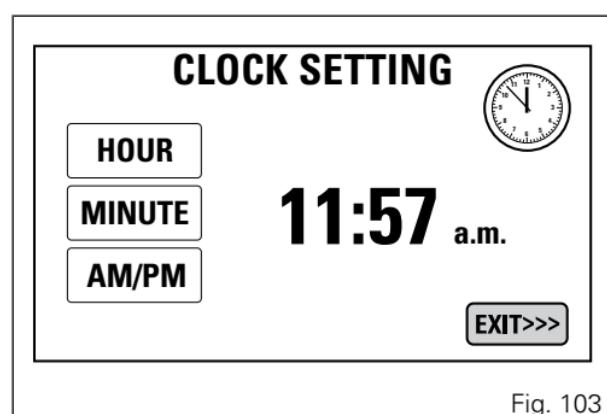


Fig. 103

## Réglage de la Date

Cette fonction permet à l'utilisateur d'afficher et de programmer / ajuster la date.

Entrer dans le MENU de Configuration.

Sélectionner l'indication « DATE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « DATE SETTING ».

Le menu présente les possibilités de réglage à gauche : YEAR, MONTH, DAY, alors que la date du jour est indiquée à droite (ex. : 2012/01/27).

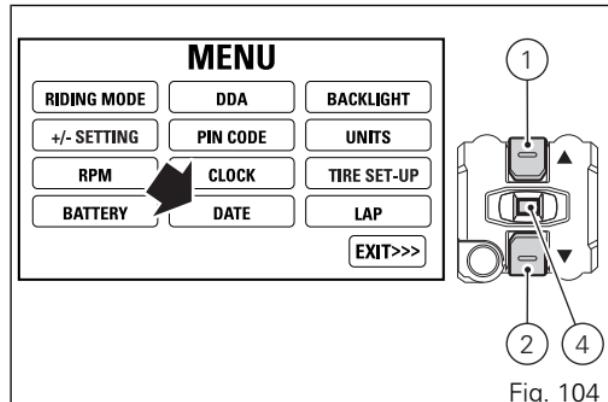


Fig. 104

## Réglage de l'année

Sélectionner l'indication « YEAR » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

La donnée concernant l'année commence à clignoter.

L'appui sur le bouton (1) fait diminuer d'une unité la valeur de l'année : 2250, 2249, ..., 2000, 2250.

L'appui sur le bouton (2) fait augmenter d'une unité la valeur de l'année : 2000, 2001, ..., 2250, 2000.

Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et la donnée programmée pour l'année deviendra fixe.

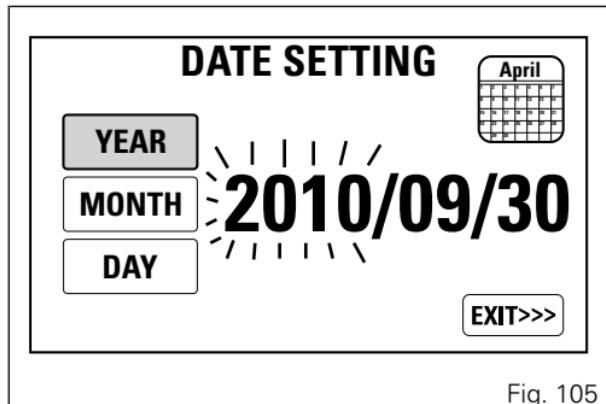


Fig. 105

## Réglage du mois

Sélectionner l'indication « MONTH » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

La donnée concernant le mois commence à clignoter. L'appui sur le bouton (1) fait diminuer d'une unité la valeur du mois : 12, 11, ..., 01, 12.

L'appui sur le bouton (2) fait augmenter d'une unité la valeur du mois : 01, 02, ..., 12, 01.

Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et la donnée programmée pour le mois deviendra fixe.

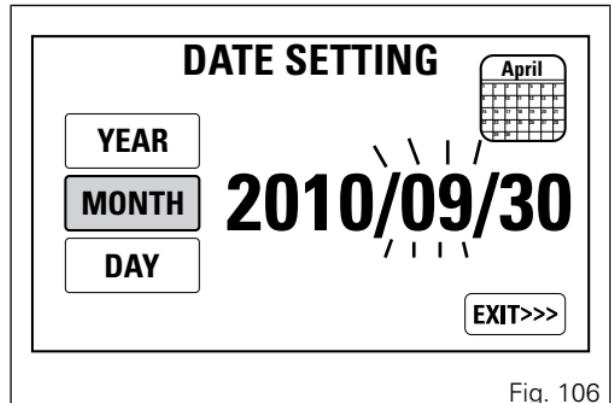


Fig. 106

## Réglage du jour

Sélectionner l'indication « DAY » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

La donnée concernant le jour commence à clignoter. L'appui sur le bouton (1) fait diminuer d'une unité la valeur du jour : 31, 30, .... 01, 31.

L'appui sur le bouton (2) fait augmenter d'une unité la valeur du jour : 01, 02, .... 31, 01.

Une fois la valeur fixée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et la donnée programmée pour le jour deviendra fixe.

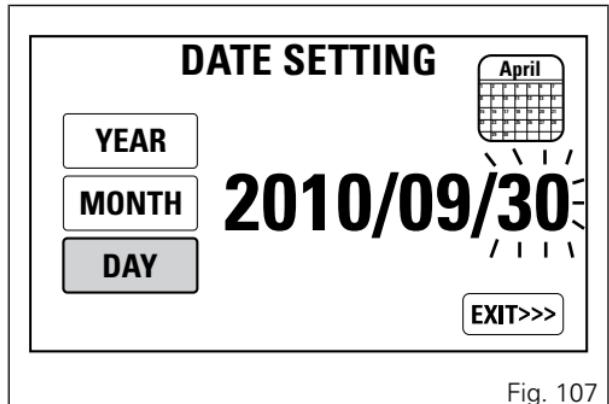


Fig. 107

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

 **Remarque**

Chaque fois que la batterie est débranchée l'information calendrier est remise à zéro et doit être réglée à nouveau par l'utilisateur.

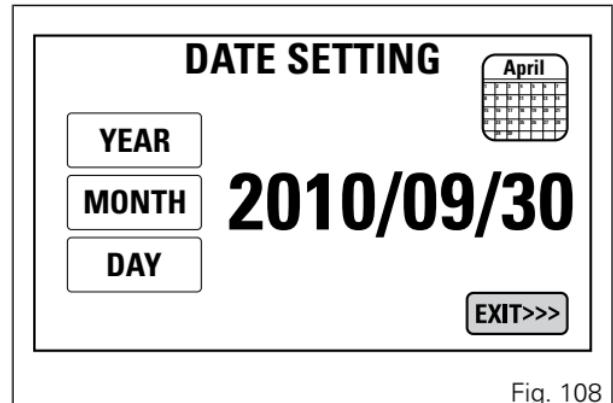


Fig. 108

## Réglage du fond de l'afficheur

Cette fonction permet à l'utilisateur de choisir le type de fond du tableau de bord.

Entrer dans le MENU de Configuration. Sélectionner l'indication « BACKLIGHT » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « BACKLIGHT ». Lorsqu'on entre dans la fonction, s'affichent à gauche les configurations possibles du fond : DAY, NIGHT, AUTO - le mode en cours est mis en valeur.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de mettre en valeur un à la fois le type de fond voulu au tableau de bord, notamment, le type successif avec le bouton (1) et le précédent avec le bouton (2).

Une fois sélectionné le type de fond souhaité, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider le choix. Le tableau de bord active instantanément le rétro-éclairage choisi par l'utilisateur et met en valeur l'indication correspondante.

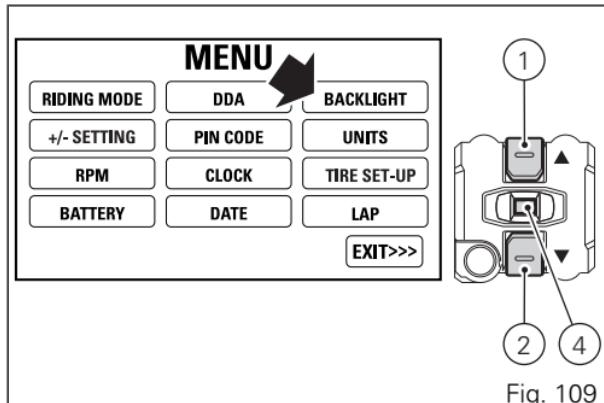


Fig. 109

La sélection du réglage DAY (mode jour) active en permanence le fond « blanc » de l'afficheur, pour plus de visibilité - conseillé si la lumière extérieure est élevée.

La sélection du réglage NIGHT (mode nuit) active en permanence le fond « noir » de l'afficheur pour une visibilité plus atténuée - conseillé si la lumière extérieure est faible et/ou en conditions d'obscurité. La sélection du réglage AUTO (mode automatique) gère automatiquement la couleur du fond, se rapportant à l'intensité de la lumière extérieure (détectée par un capteur).

Si l'intensité de la lumière extérieure est élevée l'afficheur commute son fond en blanc, si l'intensité de la lumière extérieure est faible il commute en noir. Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

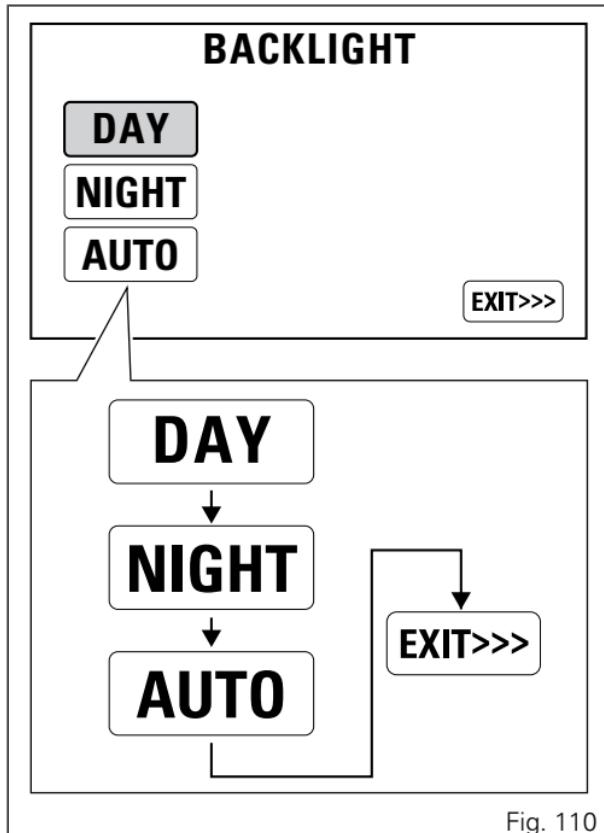
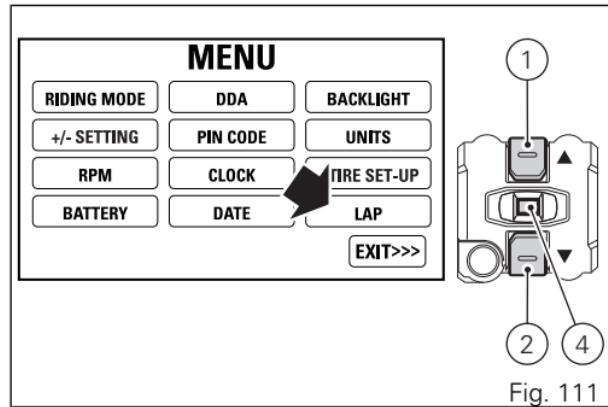


Fig. 110

## LAP

Les tours mémorisés auparavant avec la fonction « Enregistrement LAP » (fonction du MENU 1, réf. à page 97) peuvent être visualisés sur l'afficheur. Les informations pouvant être affichées sont le temps au tour, le nombre de tours (trs/mn) max et la vitesse maximale. Les tours mémorisés peuvent être effacés.



## Affichage des tours mémorisés

Pour afficher les tours mémorisés, il faut entrer dans le MENU de configuration.

Sélectionner l'indication « LAP » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « LAP DATA ».

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'afficheur visualise :

- l'indication LAP suivie du numéro du tour (ex. : LAP 01) ;
- l'indication TIME suivie du temps au tour enregistré ;
- l'indication SPEEDMAX suivie de la vitesse maximum enregistrée pendant le tour ;
- l'indication RPMMAX suivie de la valeur de trs/mn enregistrée pendant le tour ;
- l'indication LEANMAX suivie de L et la valeur maximale de l'angle d'inclinaison à gauche et de R et la valeur maximale de l'angle d'inclinaison à droite.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible de sélectionner un à la fois les tours mémorisés, à savoir : le tour successif avec le bouton (2) (affichage

des tours en ordre croissant LAP 01 ... LAP 02 ... LAP 03 ..... LAP 30) ; par la suite l'indication EXIT ; le tour précédent est affiché avec le bouton (1) (affichage des tours en ordre décroissant LAP 30 ... LAP 29 ... LAP 28 ..... LAP 01) ; enfin l'indication EXIT.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).



### Remarque

La vitesse MAX mémorisée est celle atteinte pendant le tour (majorée de 5 %).



### Remarque

Si aucune donnée n'est présente en mémoire, le chronomètre indiquant « -.-.- », le nombre de trs/mn MAX = ----, la vitesse MAX = ---- et les angles MAX = L -° R -°, est affiché.

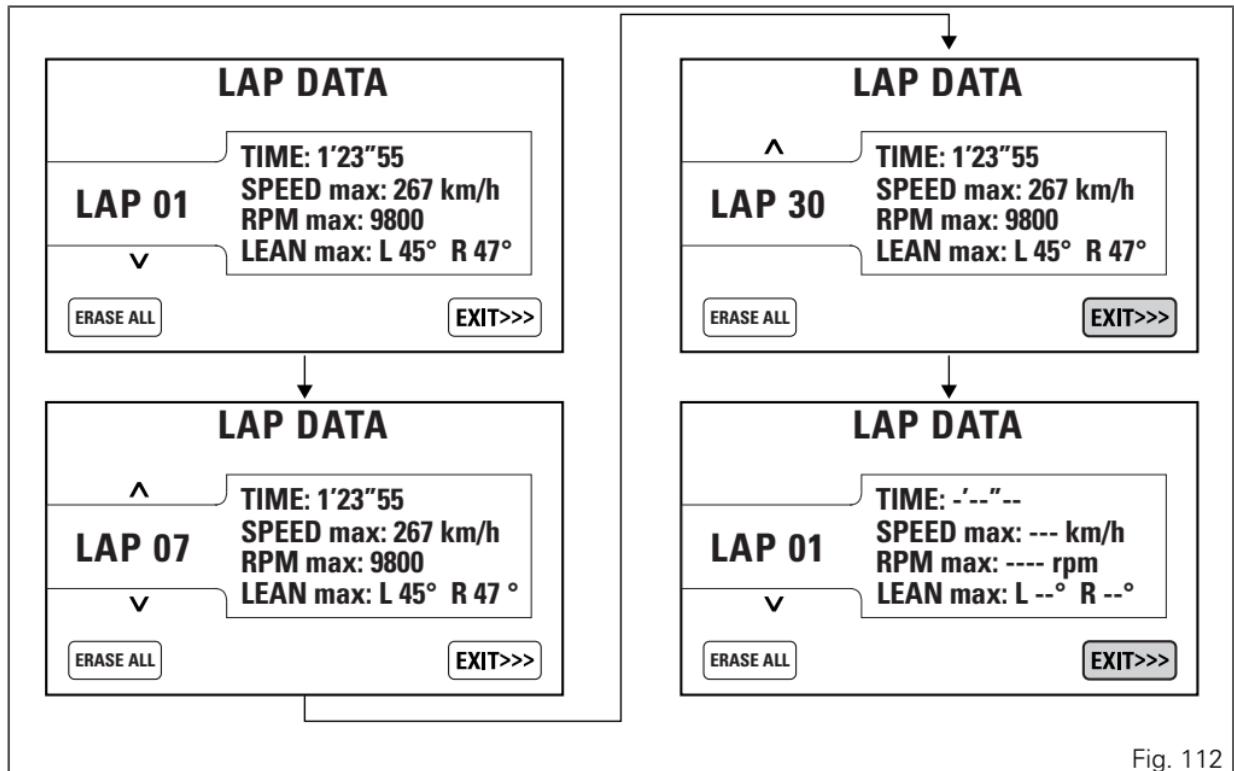


Fig. 112

## Effacement des tours mémorisés

Pour effacer les tours mémorisés, il faut entrer dans le MENU de configuration.

Sélectionner l'indication « LAP » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « LAP DATA », où sont affichés les tours mémorisés.

En appuyant sur le bouton (4) il est possible d'afficher l'indication « ERASE ALL ».

L'effacement doit être confirmé en appuyant sur le bouton (4) pendant 3 secondes.

Trois secondes révolues, l'afficheur du tableau de bord visualise l'indication :

- ERASE LAP PLEASE WAIT... pendant 3 secondes ;
- ERASE OK pendant 2 secondes pour indiquer le résultat de l'effacement.

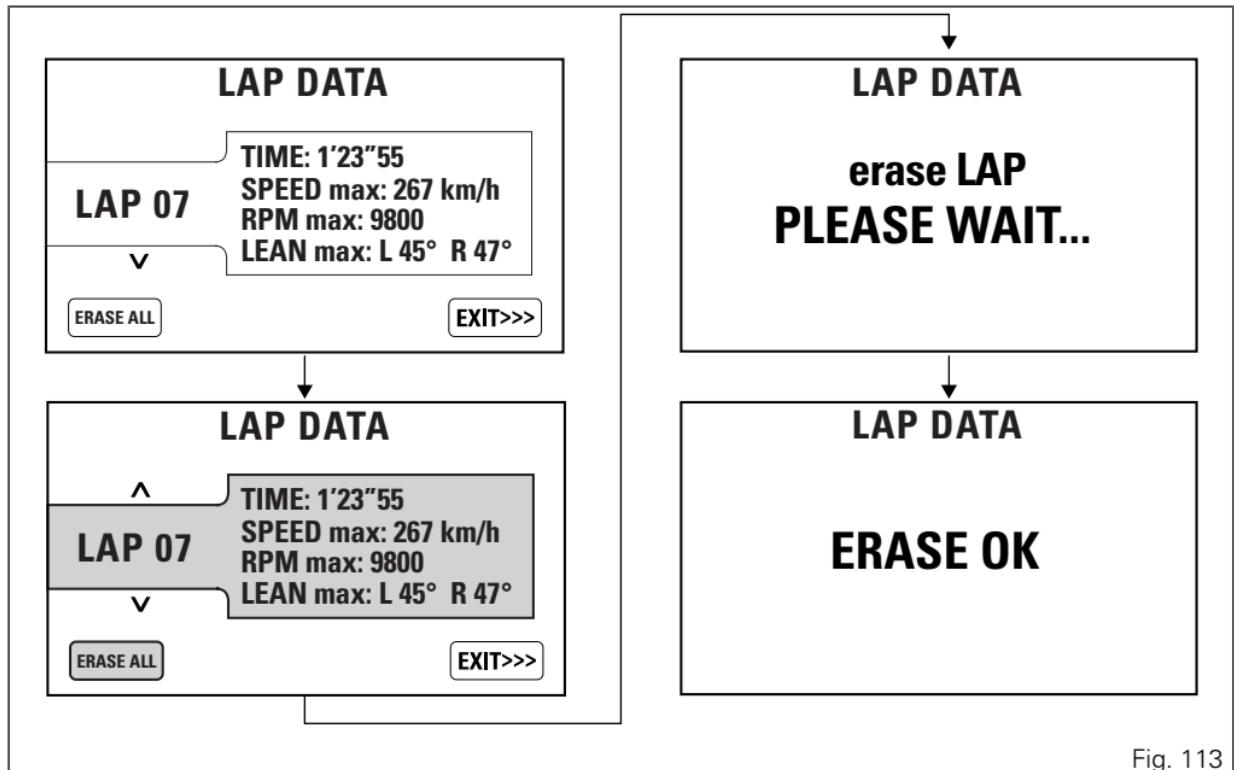


Fig. 113

L'effacement est une commande unique qui efface tous les tours mémorisés.

Une fois l'effacement terminé, les tours de 01 à 30 sont affichés avec tous les paramètres à la valeur indéfinie « - » (temps = ' -- " -- , trs/mn = ----- , vitesse = --- , angles= L --° R --°).

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

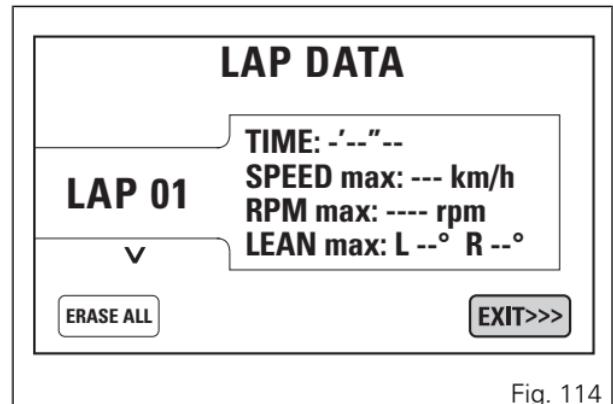


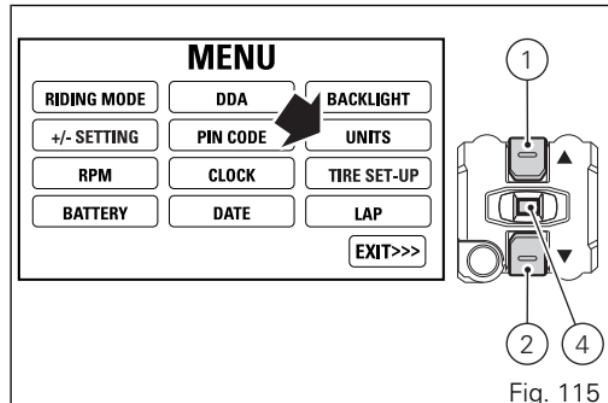
Fig. 114

## Configuration des unités de mesure

Cette fonction permet de modifier et de forcer les unités de mesure des grandeurs affichées, indépendamment de la configuration Pays présente. Pour effectuer la configuration manuelle des unités de mesure, il faut entrer dans le MENU de Configuration.

Sélectionner l'indication « UNITS » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu « UNITS SETTING ».



Lorsqu'on entre dans la fonction, s'affiche à gauche la liste des grandeurs pour lesquelles il est possible de saisir les unités de mesure :

- vitesse (SPEED) ;
- température (TEMPERATURE) ;
- consommation de carburant (CONSUMPTION) ;
- restauration des paramètres automatiques (DEFAULT).

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

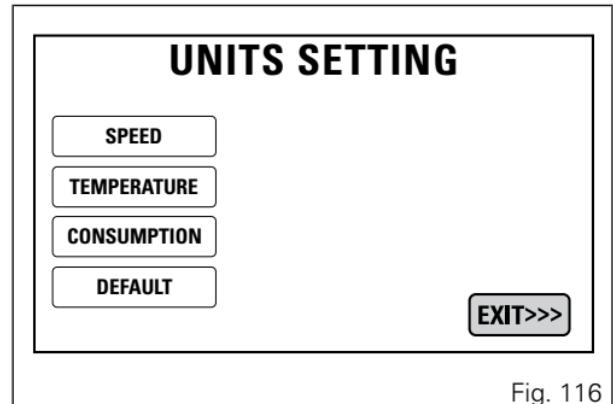


Fig. 116

## Configuration des unités de mesure : Vitesse

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la vitesse (ainsi que de la distance parcourue).

Entrer dans le menu « UNITS SETTING » ainsi qu'il est décrit plus haut.

Sélectionner l'indication « SPEED » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le Menu « SPEED ».

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'unité de mesure en cours est indiquée, suivie de la liste des unités de mesure possibles : km/h, mph.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, notamment l'unité successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2). L'unité souhaitée choisie, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et mémoriser l'unité de mesure sélectionnée, après quoi l'indication EXIT s'affiche automatiquement.

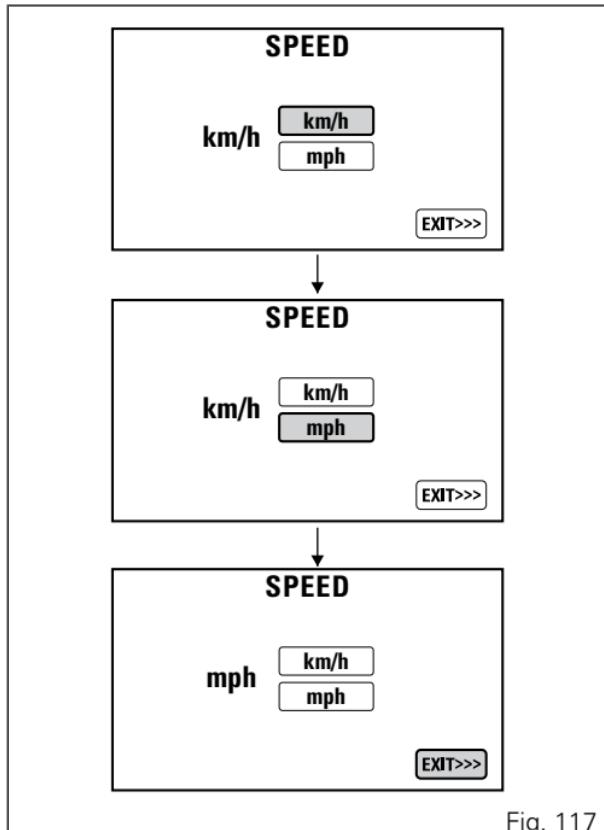


Fig. 117

L'unité de mesure sélectionnée sera utilisée par le tableau de bord pour les grandeurs suivantes :

- Vitesse véhicules et Vitesse moyenne (km/h ou mph) ;
- Compteur kilométrique, Trip1, Trip2 et Trip Fuel (km ou mi).

## Configuration des unités de mesure :

### Température

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la température.

Entrer dans le Menu « UNITS SETTING » ainsi qu'il est décrit plus haut.

Sélectionner l'indication « TEMPERATURE » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le menu « TEMPERATURE ».

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'unité de mesure en cours est indiquée, suivie de la liste des unités de mesure possibles : °C , °F.

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, notamment l'unité successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2). L'unité souhaitée choisie, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et mémoriser l'unité de mesure sélectionnée, après quoi l'indication EXIT s'affiche automatiquement.

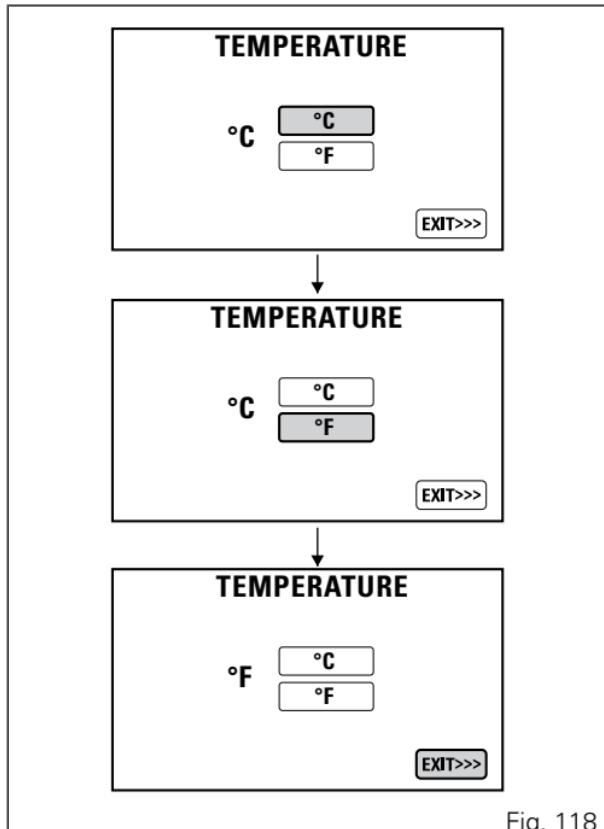


Fig. 118

L'unité de mesure sélectionnée sera utilisée par le tableau de bord pour les grandeurs suivantes :

- Température du liquide de refroidissement moteur et Température de l'air ambiant extérieur.

## Configuration des unités de mesure : Consommation carburant

Cette fonction permet de changer les unités de mesure de la consommation de carburant.

Entrer dans le menu « UNITS SETTING » ainsi qu'il est décrit plus haut.

Sélectionner l'indication « CONSUMPTION » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4). On entre dans le menu « CONSUMPTION ».

Lorsqu'on entre dans la fonction, l'unité de mesure en cours est indiquée, suivie de la liste des unités de mesure possibles : L / 100km, km / L, mpg (UK), mpg (USA).

En appuyant sur les boutons (1) et (2) il est possible d'afficher l'unité de mesure souhaitée, notamment l'unité successive avec le bouton (1) et la précédente avec le bouton (2).

L'unité souhaitée choisie, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pour valider et mémoriser l'unité de mesure sélectionnée, après quoi l'indication EXIT s'affiche automatiquement.

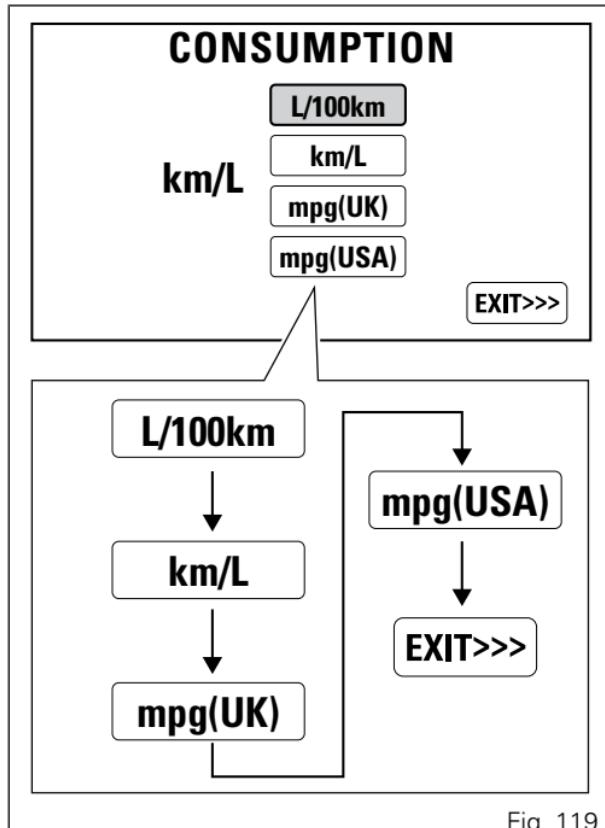


Fig. 119

L'unité de mesure sélectionnée sera utilisée par le tableau de bord pour les grandeurs suivantes :

- Consommation Instantanée et Consommation Moyenne.

## Configuration des unités de mesure : Restauration des paramètres automatiques

Cette fonction permet de restaurer la configuration automatique des unités de mesure de toutes les grandeurs affichées par le tableau de bord.

Entrer dans le menu « UNITS SETTING » ainsi qu'il est décrit plus haut. Sélectionner l'indication « DEFAULT » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2).

Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4) pendant 3 secondes. L'afficheur présente l'indication PLEASE WAIT... (patienter) pendant 3 secondes, suivie de l'indication DEFAULT OK pendant 2 secondes, et pour finir la page du menu UNITS SETTING avec l'inscription EXIT mise en valeur.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, afficher l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

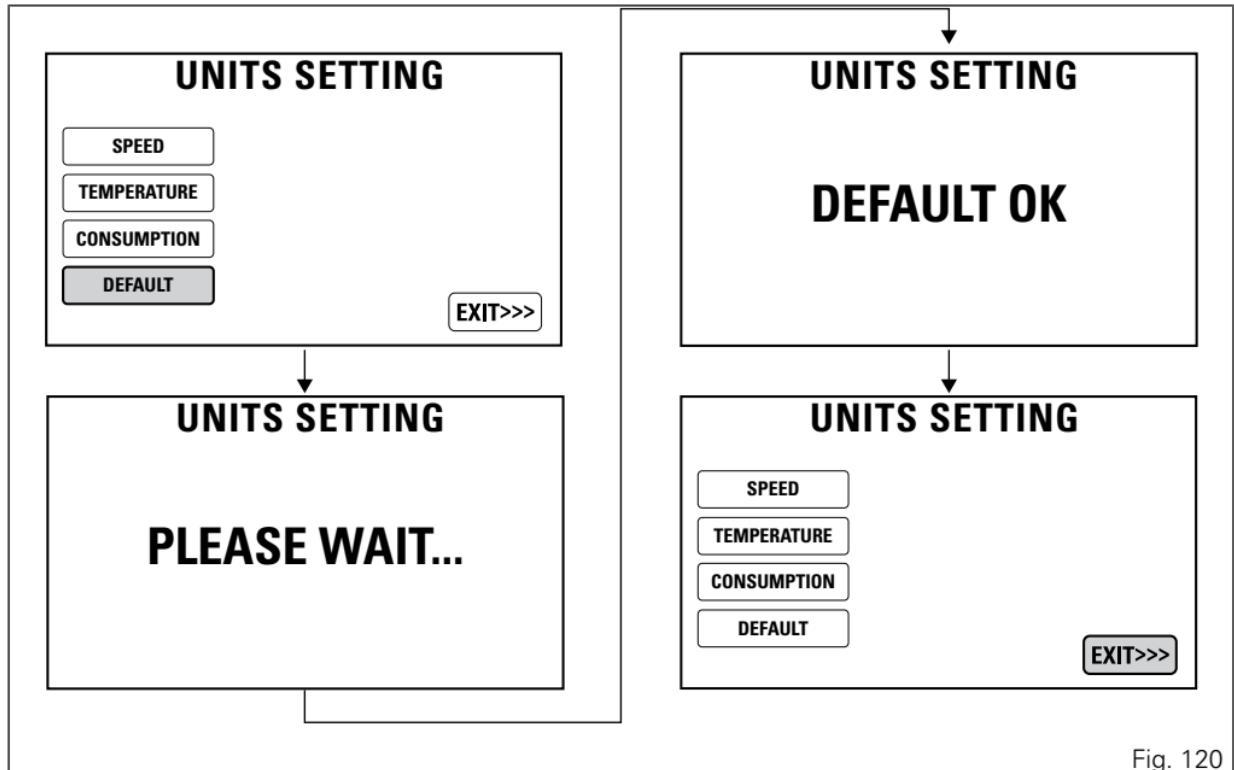


Fig. 120

## Réglage des pneus

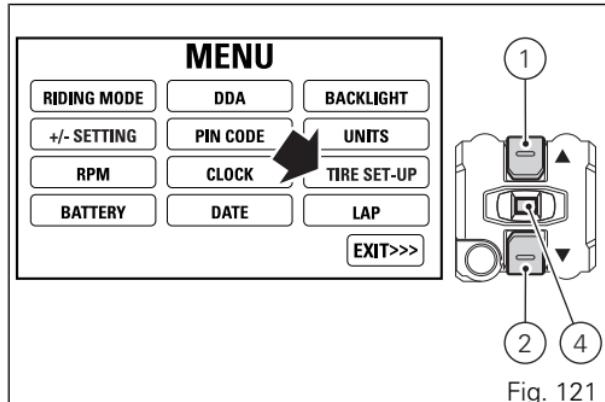
Cette fonction permet à l'utilisateur, qui a monté des pneus différents de ceux de première monte mais appartenant aux classes indiquées par Ducati, de recalibrer le système ; la fonction permet également à l'utilisateur, ayant remplacé couronne et pignon de la moto, d'évaluer le nouveau rapport introduit, afin de prendre en compte les modifications / variations survenues et de pouvoir paramétrer à nouveau les contrôles existants (DTC, DWC, EBC) de manière correcte.

Au Menu de Configuration l'utilisateur peut démarrer la procédure d'apprentissage de la nouvelle circonference de roulement et du nouveau rapport final ou peut restaurer la configuration définie par défaut par Ducati pour l'équipement OEM.

Pour ce faire, il faut entrer dans le MENU de configuration.

Sélectionner l'indication « TIRE SET-UP » en appuyant sur le bouton (1) ou le bouton (2). Une fois la fonction sélectionnée, appuyer sur le bouton CONFIRMER MENU (4).

On entre dans le Menu TIRE SET-UP .



Avec les boutons (1) et (2) il est possible de sélectionner l'indication START ou l'indication DEFAULT : celle-ci n'est sélectionnable que lorsque la moto est dans la configuration définie par défaut par Ducati.

Pour sortir du menu et retourner à l'affichage précédent, sélectionner l'indication EXIT et appuyer sur le bouton (4).

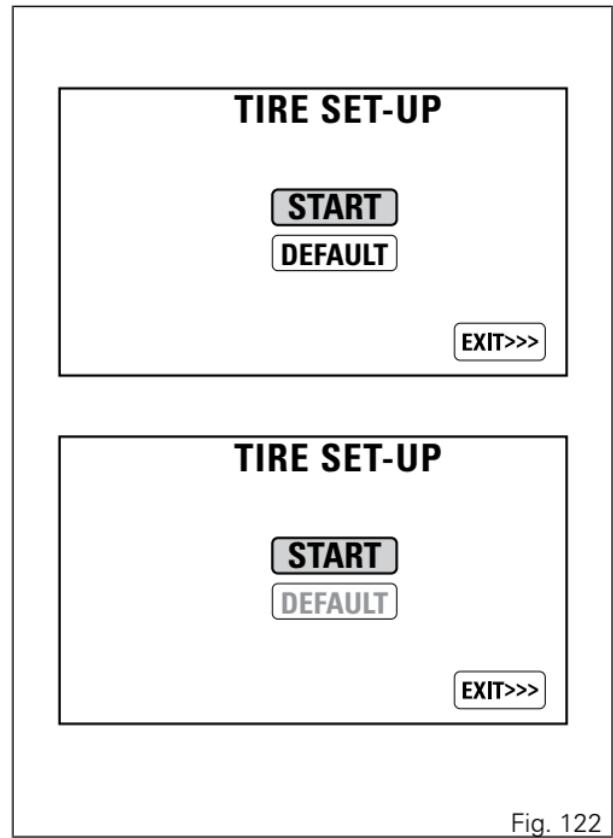


Fig. 122  
217

## Procédure d'apprentissage

Lorsqu'on entre dans la fonction, à droite demeure l'indication de la vitesse du véhicule et de la vitesse enclenchée, alors que la zone centrale présente les informations sur la plage de vitesses à maintenir et sur la vitesse à passer pour pouvoir effectuer une manœuvre de calibrage correcte.

Plage de vitesses :  $48 \div 52 \text{ km/h}$  (et conversion respective en mph si l'unité de mesure est réglée sur mph)

Valeur de vitesse enclenchée : 2

La première page-écran affiche l'indication READY en rouge dans le pavé en haut de l'écran pour signaler à l'utilisateur que le système est prêt à effectuer le calibrage.

Quand l'utilisateur se trouve dans les conditions de vitesse véhicule et de vitesse enclenchée affichées, le calibrage du système commence et l'indication IN PROGRESS s'affiche en orange en haut de l'écran.

À l'issue positive de la procédure, l'indication COMPLETED s'affiche en vert en haut de l'écran et, au bout de quelques secondes, elle sera automatiquement remplacée par la page-écran principale.

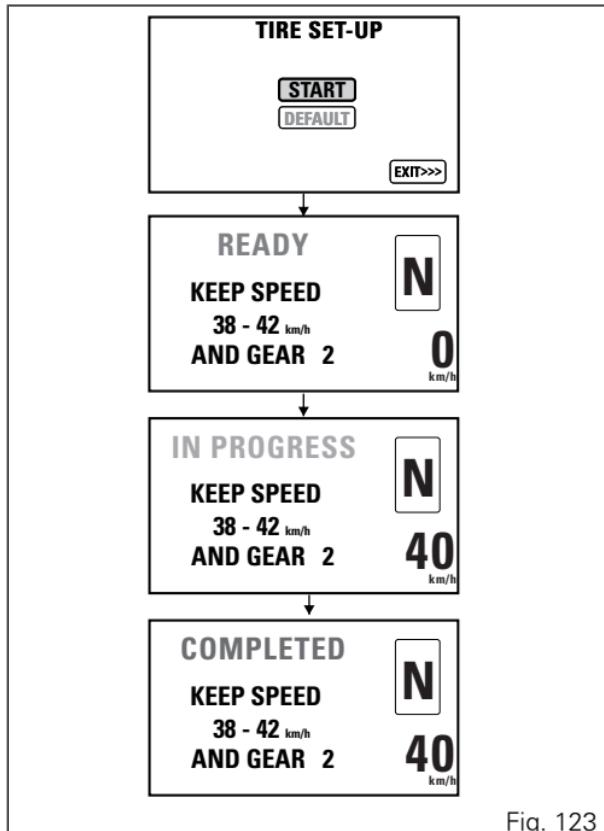


Fig. 123

Si une fois confirmé le START il n'est pas possible de démarrer la procédure, après quelques secondes le tableau de bord met automatiquement en valeur l'indication EXIT.

Si, par contre, pendant la procédure de calibrage il se produit une erreur ou un dysfonctionnement, l'indication FAILED s'affiche en rouge en haut de l'écran et, au bout de quelques secondes, elle sera automatiquement remplacée par la page-écran principale.

L'utilisateur peut interrompre la procédure dans la phase READY tout comme dans la phase IN PROGRESS avec l'appui sur le bouton (1) pendant 3 secondes. Le tableau de bord affiche l'indication ABORTED en rouge en haut de l'écran et, au bout de quelques secondes, elle sera automatiquement remplacée par la page-écran principale.

La valeur indiquée dans les images en tant que plage de vitesses et la valeur indiquant la vitesse enclenchée ne sont qu'à titre d'exemple, ne constituant aucune valeur significative et réellement programmée pour le véhicule.

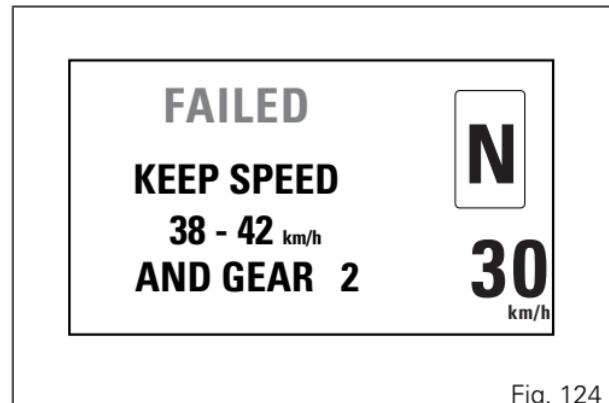


Fig. 124

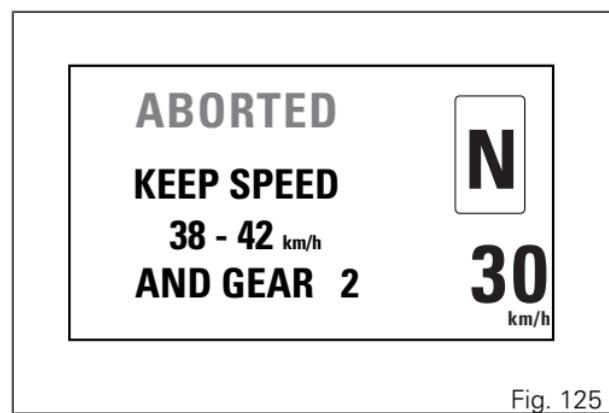


Fig. 125

## Restauration des paramètres par défaut

Entrer dans le Menu TIRE SET-UP.

Sélectionner à l'aide des boutons (1) et (2) l'indication DEFAULT et garder l'appui sur le bouton (4) pendant 3 secondes.

L'afficheur présente l'indication PLEASE WAIT....

Si la procédure de restauration des valeurs prises par défaut a réussi, l'afficheur présente l'indication DEFAULT OK pendant 2 secondes, et, au bout de quelques secondes, elle sera automatiquement remplacée par la page-écran principale.

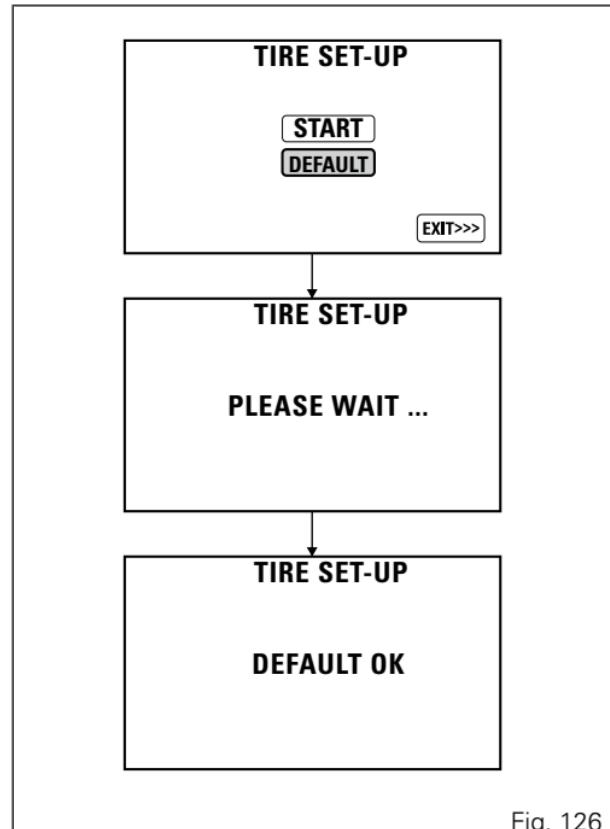


Fig. 126

Si, par contre, la procédure de restauration de la configuration prise par défaut n'a pas réussi, l'afficheur présente l'indication ABORTED pendant 2 secondes et, par la suite, le tableau de bord revient à la page-écran de départ du menu TIRE SET-UP en surlignant l'indication EXIT.

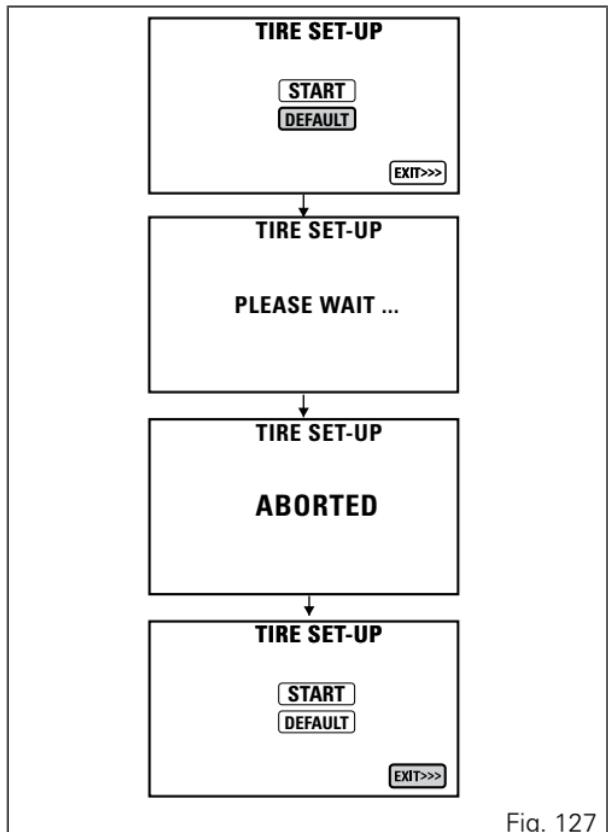


Fig. 127

## Couleur de fond de l'afficheur

Le tableau de bord règle automatiquement la couleur du fond selon la lumière extérieure. Si la fonction BACKLIGHT - AUTO est active, le tableau de bord passe en mode d'affichage sur fond noir (NIGHT) dès que le capteur détecte une « lumière faible » (nuit) ; par contre, si la lumière détectée a une intensité « significative » (jour), le tableau de bord passe en mode d'affichage sur fond blanc (DAY).

La personnalisation de cette fonction peut se faire au MENU de Configuration - sélectionner la fonction « BACKLIGHT » et entrer dans le menu « BACKLIGHT » pour :

- programmer l'un des deux modes NIGHT ou DAY de manière permanente, ou encore pour
- programmer le mode d'affichage automatique AUTO.

Se reporter au paragraphe (« Réglage du fond afficheur page 198 »).

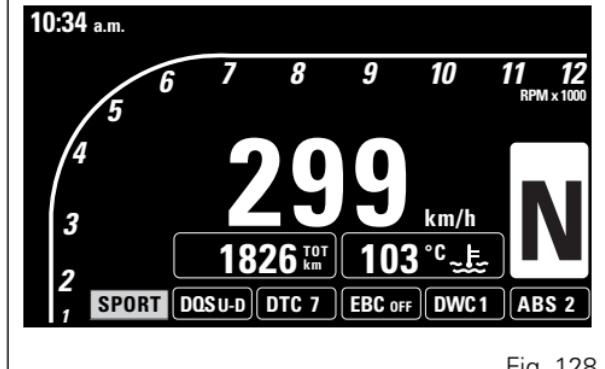
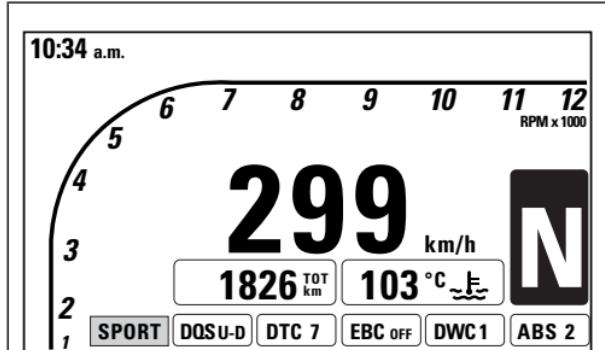


Fig. 128



### Remarque

Si la valeur d'alimentation dépasse 16 V, le rétro-éclairage est désactivé, par contre, si la valeur est inférieure à 8 V, le rétro-éclairage s'éteint.

## Contrôle des feux

### Feu de croisement / de route

Cette fonction permet de réduire la consommation de la batterie, en réglant l'allumage et l'extinction du phare.

Lors du key-on les feux de croisement et de route restent éteints (off), seulement les feux de position s'allument.

Après avoir mis le moteur en marche, le feu de croisement sera activé ; le moteur en marche, le fonctionnement standard des feux est rétabli : il est possible de commuter le feu de croisement en feu de route et vice versa avec le bouton (1) en position (A) ou d'effectuer l'appel de phares (FLASH) avec le bouton (1) en position (B). Si lors du Key-on le moteur ne démarre pas, il est toutefois possible d'activer les feux de croisement et de route en appuyant sur le bouton (1) en position (A) situé sur le commutateur gauche ; en appuyant la « première » fois sur le bouton, les feux de croisement sont activés ; tout appui successif produit le basculement continu entre feu de croisement et feu de route.

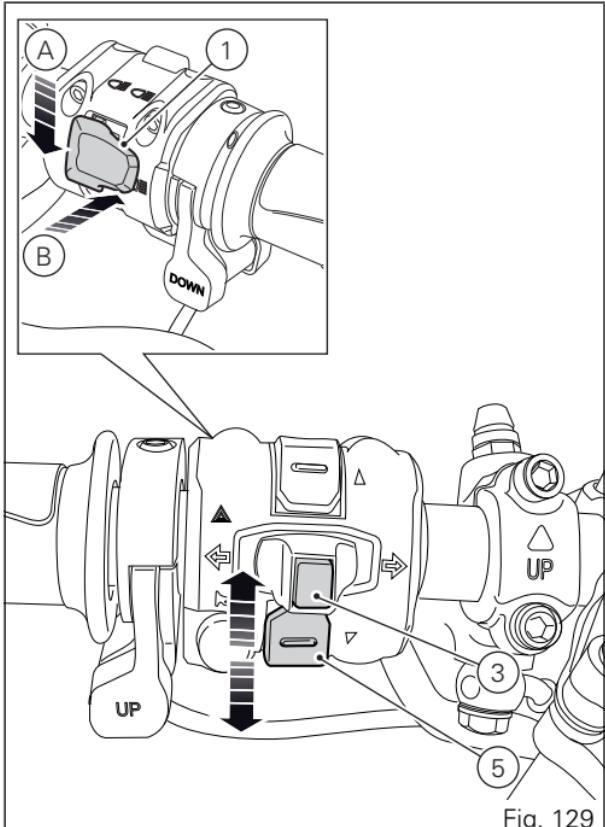


Fig. 129

Si dans un délai de 60 secondes à partir de la première pression du bouton le moteur ne démarre pas, les feux de croisement et de route se désactivent à nouveau (off).

Au cas où le feu de croisement ou de route serait activé avant que le moteur démarre (suivant la procédure décrite plus haut), durant le démarrage du moteur le phare s'éteint automatiquement et se rallume quand le moteur est en marche.

### Clignotants

Le tableau de bord effectue la rentrée automatique des clignotants.

Après avoir activé l'un des deux clignotants, il est possible de les désactiver au moyen du bouton (3, Fig. 129) situé sur le commutateur gauche.

Au cas où la remise à zéro manuelle de la commande clignotant ne serait pas exécutée, le tableau de bord désactive automatiquement le clignotant après avoir parcouru 500 m (0,3 mi) dès son activation. Le comptage de la distance parcourue pour réaliser la désactivation automatique est activé seulement à des vitesses inférieures à 80 km/h (50 mph).

Si le calcul de la distance parcourue pour la désactivation automatique est activé et que l'on dépasse par la suite la vitesse de 80 km/h (50 mph),

le calcul est interrompu et ne reprend que lorsque la vitesse redescend au-dessous du seuil indiqué.

## Fonction Parking



### Remarque

En cas de coupure imprévue de la batterie à n'importe quel moment lorsque cette fonction est activée, le tableau de bord la désactivera une fois la tension rétablie.

La fonction « Parking » permet d'activer les feux de position avant et arrière quand le motocycle est à l'arrêt pour être visible en cas de stationnement. Il est possible d'activer la fonction en appuyant sur le bouton (5, Fig. 129) pendant 3 secondes dans les 60 secondes après l'arrêt du motocycle (après le key-off).

Une fois la fonction activée, l'indication « PARKING » reste visualisée sur l'afficheur pendant 3 secondes et les feux restent allumés jusqu'à ce que la tension batterie reste (supérieure ou égale à) 12,2 V. Pour des tensions < (inférieures à) 12,2 V, les feux s'éteignent automatiquement afin de préserver l'état de la batterie.



Fig. 130

Pour pouvoir interrompre la fonction, il est nécessaire d'effectuer un allumage (Key-on) et une extinction (Key-off) du véhicule.



### Important

L'utilisation fréquente de cette fonction peut réduire considérablement l'état de charge de la batterie ; il est conseillé d'utiliser cette fonction seulement en cas de nécessité.

## Fonction Hazard (4 Clignotants)

La fonction « Hazard » permet d'activer simultanément les quatre clignotants afin de signaler une condition de détresse. La fonction « Hazard » peut être activée en tournant le bouton (3) en position (6) pendant 3 secondes. Elle ne peut être activée que véhicule allumé (clé tournée sur « ON », l'état du moteur étant indifférent). Si la fonction « Hazard » est active, les quatre clignotants vont clignoter en même temps, ainsi que les témoins (7) présents sur le tableau de bord. La fonction « Hazard » peut être désactivée en condition de véhicule allumé (clé tournée sur « ON ») en mettant le bouton (3) dans la position (6) ou bien en mettant le bouton (3) dans la position centrale, mais aussi en condition de véhicule éteint (clé tournée sur « OFF ») en mettant le bouton (3) en position (6).

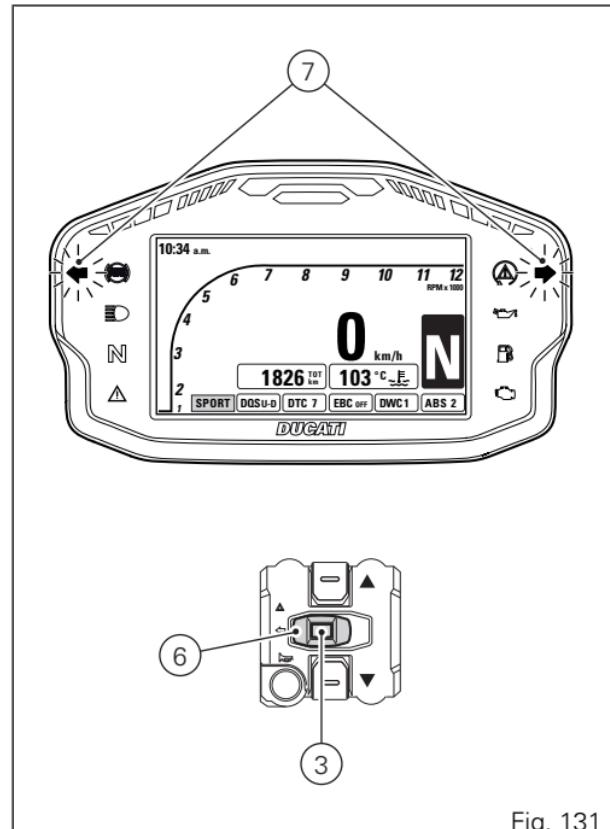


Fig. 131

Après l'activation de la fonction « Hazard », si l'on coupe le contact (clé tournée sur « OFF »), la fonction reste active jusqu'à la désactivation manuelle de la part de l'utilisateur ou bien jusqu'à ce que la tension batterie reste (supérieure ou égale à) 12,2 V. Pour des tensions < (inférieures à) 12,2 V les clignotants s'éteignent automatiquement afin de préserver l'état de la batterie.

### Remarque

Si l'on tourne la clé sur ON avec la fonction « Hazard » encore active, elle demeure active (une interruption temporaire de la commande des clignotants est admise pendant le check initial du tableau de bord).

### Remarque

En cas de coupure imprévue de la batterie à n'importe quel moment lorsque cette fonction est activée, le tableau de bord la désactivera une fois la tension rétablie.

### Remarque

La fonction « Hazard » a la priorité sur le fonctionnement normal des clignotants individuels, donc il ne sera pas possible d'activer les clignotants individuels de droite ou de gauche lorsque cette fonction est active.

## 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 motocycle est livré avec 2 clés.

Ces clés contiennent le code du système antidémarrage électronique.

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

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



### Attention

Séparer les clés et en utiliser une seule pour l'usage du véhicule.

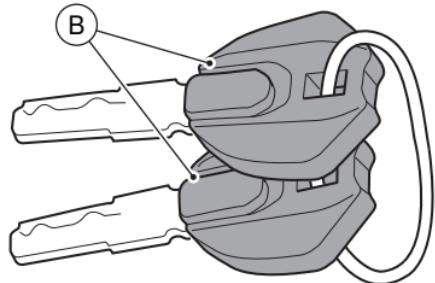


Fig. 132

## Fonctionnement

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

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 contenus dans la clé.

Pendant la procédure utiliser toujours la même clé.

L'emploi de clés différentes pourrait empêcher au système de reconnaître le code de la clé introduite.

## Double des clés

En cas de besoin de clés supplémentaires, s'adresser au réseau d'assistance Ducati en apportant toutes les clés disponibles.

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

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

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



### Remarque

En cas de changement de propriétaire du motorcycle, il est indispensable que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés.

## Déblocage du motocycle par PIN CODE

En cas de dysfonctionnement du système de reconnaissance de la clé ou de dysfonctionnement de la clé, le tableau de bord permet à l'utilisateur de saisir son propre PIN CODE pour le déblocage momentané du véhicule. Si la fonction PIN CODE n'est pas active, le tableau de bord n'active pas la page de saisie du code de déblocage, mais il affiche la Page-écran Standard, active l'erreur E-Lock pour signaler à l'utilisateur la présence d'un problème de lecture / reconnaissance de la clé et désactive l'accès au MENU de Configuration. L'indication d'erreur « E-Lock » reste affichée jusqu'au key-off qui suivra.

Si la fonction PIN CODE est active, le tableau de bord rappelle la page de saisie du code de déblocage, affiche l'indication INSERT PIN CODE et quatre tirets « - - - - » surlignés en vert en dessous.

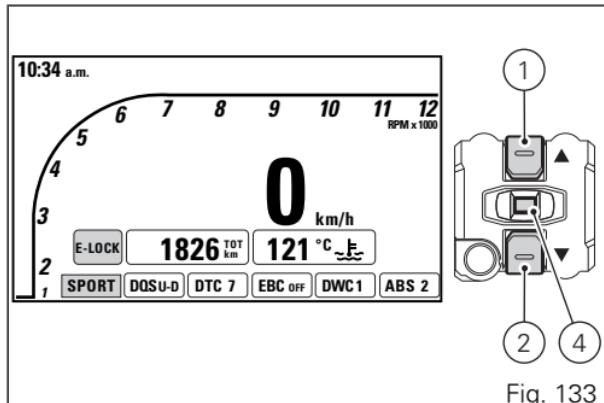


Fig. 133

Saisie du code :

- 1) L'appui sur le bouton (4) sélectionne uniquement un chiffre en vert indiquant le numéro « 0 » ;
- 2) À chaque pression sur le bouton (2) le chiffre augmente d'une unité (+ 1) jusqu'à la valeur « 9 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 3) À chaque pression du bouton (1) le chiffre diminue d'une unité (- 1) jusqu'à la valeur « 1 » et ensuite il repart de « 0 » ;
- 4) Appuyer sur le bouton (4) pour confirmer le chiffre.

Répéter les opérations jusqu'à la confirmation des 4 chiffres qui composent le PIN CODE.

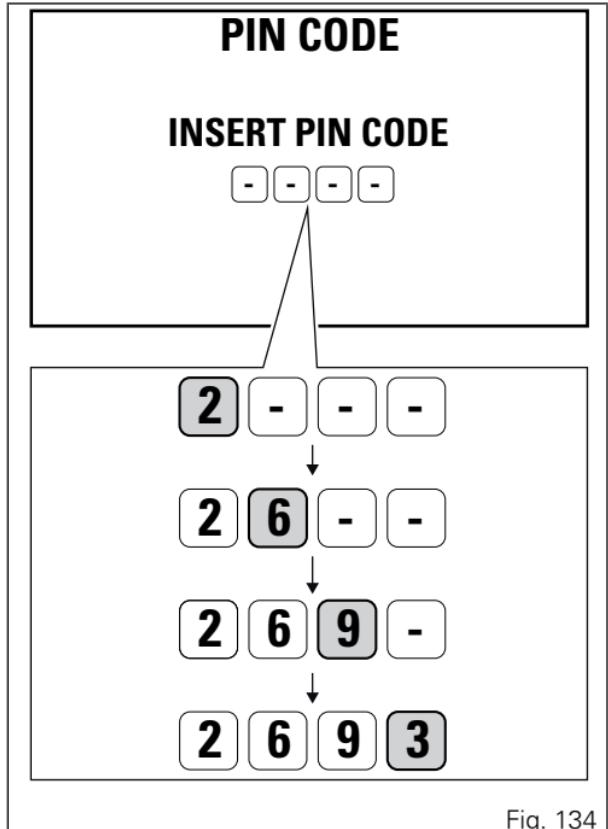


Fig. 134

Après avoir appuyé sur le bouton (4) pour confirmer le quatrième et dernier chiffre :

- si le code PIN n'est pas correct, le tableau de bord affiche l'indication « WRONG » pendant 3 secondes et par la suite encore les quatre tirets « ---- » pour permettre une nouvelle tentative de saisie du code. Le nombre de tentatives possibles est réglé sur la base d'un temps prédéfini de 2 minutes. Ce temps révolu, le tableau de bord passe à la Page-écran Standard, active l'erreur E-Lock et désactive l'accès au Menu de Configuration.
- S'il y a un problème durant la vérification du PIN code, le tableau de bord affiche l'indication ERROR pendant 3 secondes et son comportement est le même que dans la situation WRONG.
- Si le code PIN est correct, le tableau de bord affiche l'indication CORRECT pendant 3 secondes pour passer ensuite à la « Page-écran Standard » et activer l'erreur E-LOCK afin de signaler à l'utilisateur la présence d'un problème de lecture / reconnaissance de la clé.

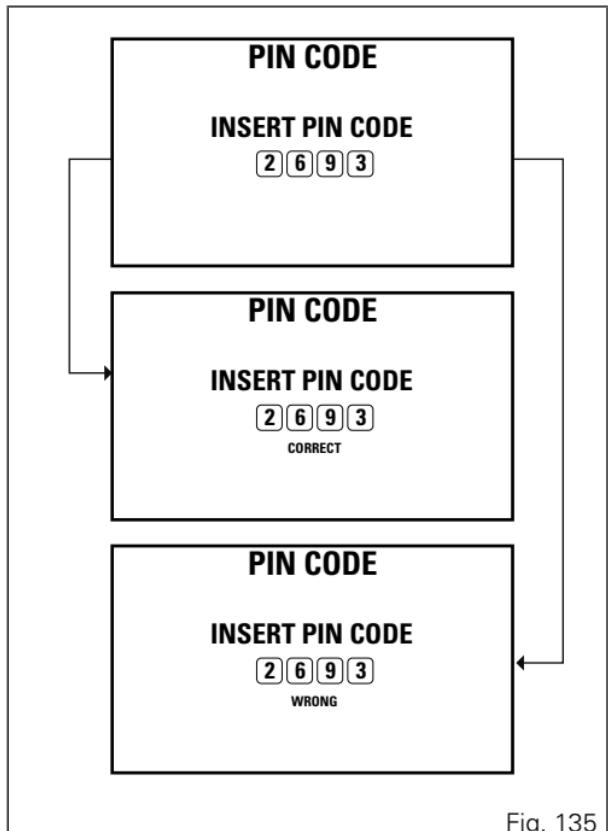


Fig. 135

## Important

Dans le cas où il serait nécessaire d'exécuter cette procédure pour démarrer le motocycle, il faut s'adresser au plus tôt à un Atelier Agréé Ducati pour résoudre le problème.

# 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) Commutateur 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) Pédale de commande frein arrière.
- 9) Sélecteur de vitesse.

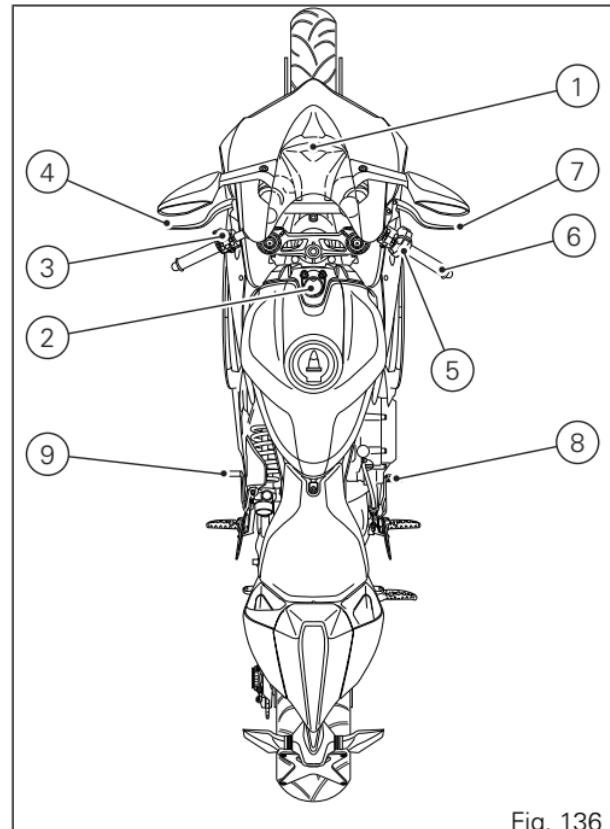


Fig. 136

## Commutateur d'allumage et antivol de direction

Il se trouve devant le réservoir et a trois positions :

- A) ON : il active le fonctionnement des feux et du moteur ;
- B) OFF : il désactive le fonctionnement des feux et du moteur ;
- C) LOCK : la direction est bloquée.



### Remarque

Pour tourner la clé dans cette dernière position, il faut d'abord l'enfoncer et ensuite la tourner. La clé peut être retirée des positions (B) et (C).

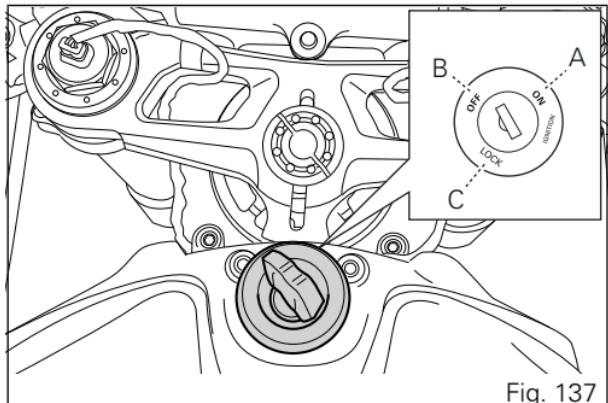


Fig. 137

## Commutateur gauche

1) Inverseur des feux à deux positions :

(A) à chaque pression vers le bas on a la commutation du feu de croisement allumé (  ) avec le feu de croisement et le feu de route allumés ;

(B) poussé latéralement (  ) appel de phares (FLASH), fonction « Start / Stop lap ».

2) Bouton clignotant à trois positions (  ) :

position centrale = éteint ;

position (  ) = changement de direction à gauche ;

3) Bouton de désactivation des clignotants, activation du mode de conduite « Riding mode » et navigation du menu.

4) Bouton (  ) = avertisseur sonore.

5) Bouton de navigation du menu, défilement de l'afficheur et mise à zéro TRIP 1 et TRIP 2.

6) Bouton de navigation du menu, défilement de l'afficheur.

7) Bouton « UP » (UP +) de sélection rapide pour augmenter le niveau de la fonction sélectionnée (DTC - DWC - BBC).

8) Bouton « DOWN » (DOWN -) de sélection rapide pour diminuer le niveau de la fonction sélectionnée (DTC - DWC - BBC).

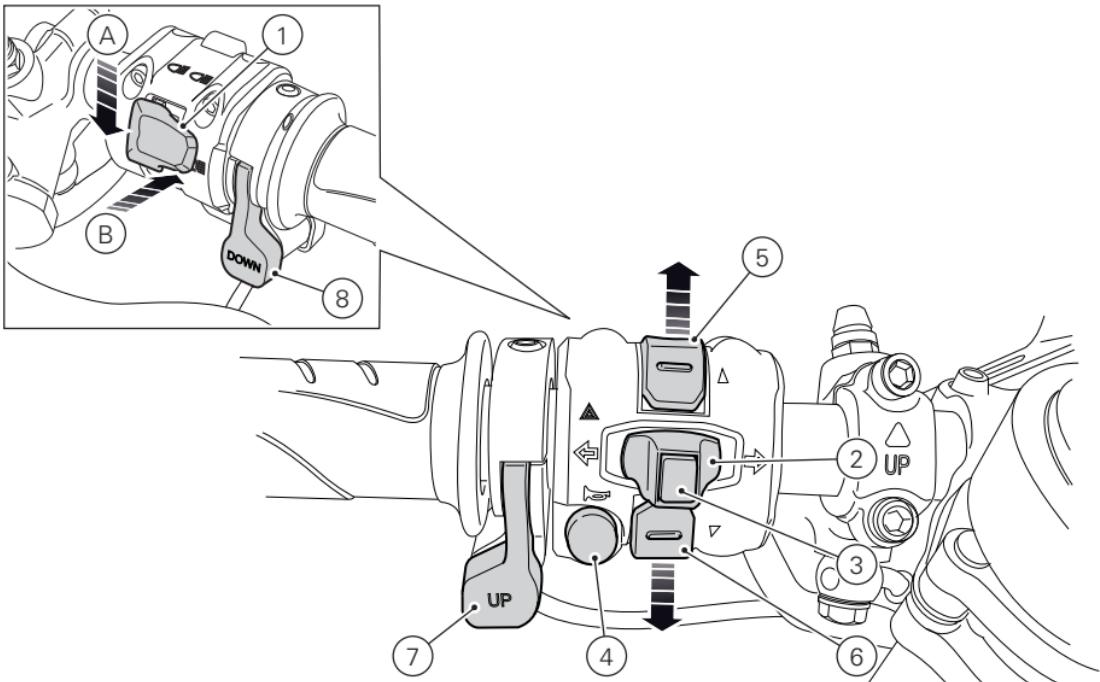


Fig. 138

## 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 la distance du levier. Tourner la molette dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier. L'actionnement du levier (1) désaccouple la transmission du mouvement (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 motocycle arrêté.



### Important

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

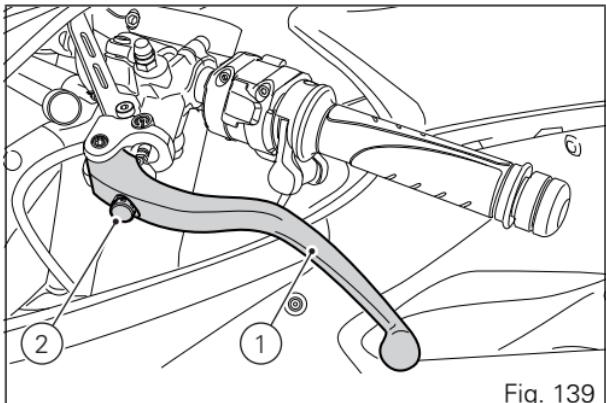


Fig. 139



### Remarque

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

## Commutateur droit

- 1) Contacteur rouge ALLUMAGE / EXTINCTION.
- 2) Bouton noir DÉMARRAGE DU MOTEUR.

Le contacteur (1) a trois positions d'utilisation, à savoir :

A) centrale : RUN OFF. Dans cette position, il est impossible de démarrer le moteur et tous les dispositifs électroniques sont éteints.

B) poussé vers le bas : ALLUMAGE / EXTINCTION. Dans cette position, il est possible d'allumer (key on) et d'éteindre (key off) le système.

C) poussé vers le haut : RUN ON. Cette position est la seule qui permet de démarrer le moteur en appuyant sur le bouton noir (2).

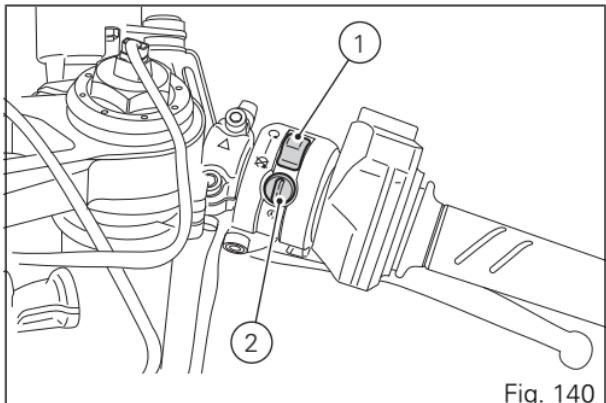


Fig. 140

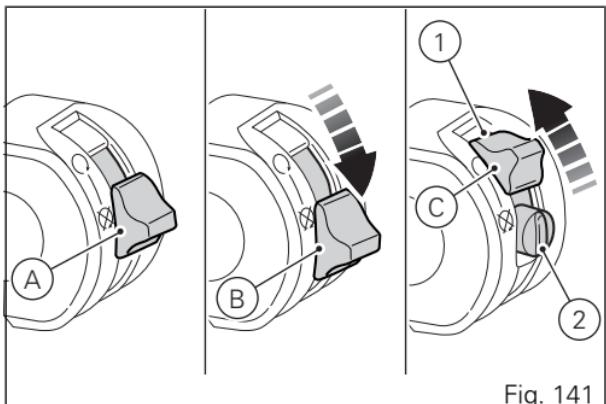


Fig. 141

## Poignée des gaz

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

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

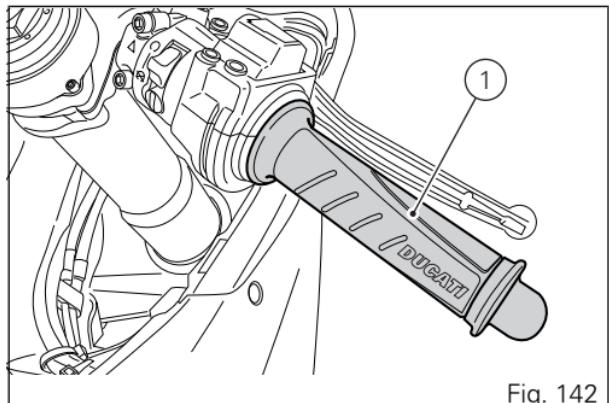


Fig. 142

## Levier de commande frein avant

Pour actionner le frein avant, tirer le levier (1) 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 (1) est doté d'une molette (2) pour le réglage de la distance du levier par rapport à 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. Tourner la molette dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour rapprocher le levier.

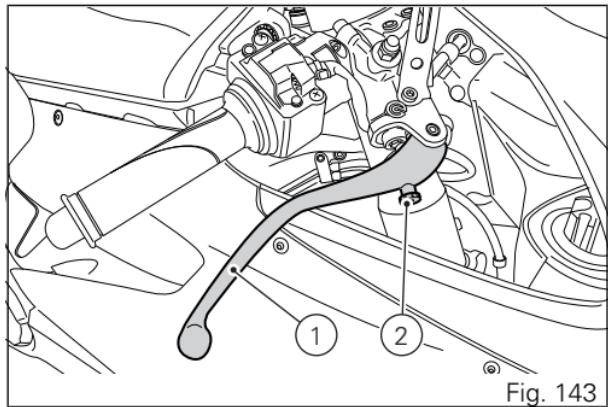


Fig. 143

## Pédale de commande frein arrière

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

Le système de commande est du type hydraulique.

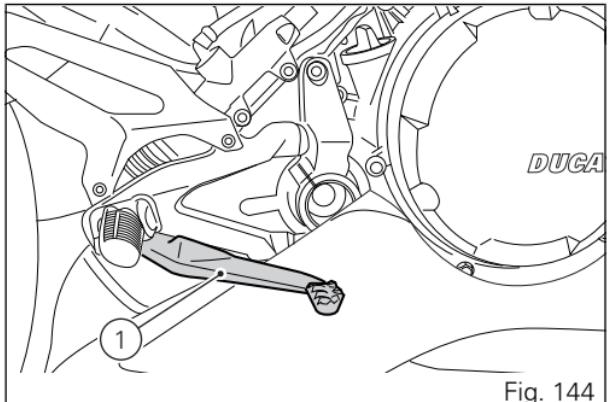


Fig. 144

## Sélecteur de vitesse

Le sélecteur de vitesse (1) a une position centrale de repos N, avec retour automatique ; cette condition est signalée par l'allumage du témoin N sur le tableau de bord.

La pédale peut être déplacée :

- en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1<sup>ère</sup> vitesse et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N du tableau de bord s'éteint ;
- en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2<sup>e</sup> vitesse et ensuite la 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> vitesse.

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

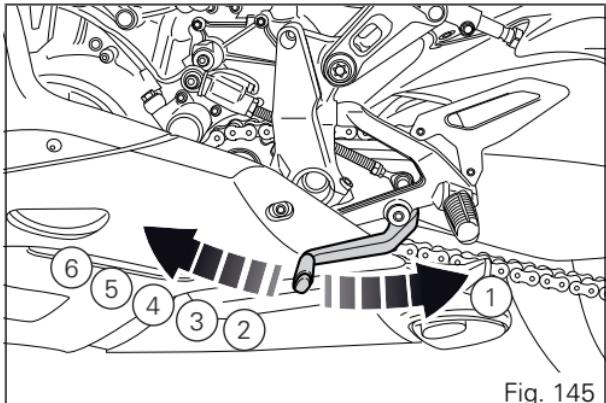


Fig. 145

## 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 sélecteur de vitesse et de la pédale de frein arrière par rapport au repose-pied.

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

### Sélecteur de vitesse

Bloquer la tringle (1) dans la prise de clé spéciale (A) et desserrer l'écrou (2).

tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé anglaise jusqu'à ce que le sélecteur de vitesse soit dans la position voulue.

Serrer l'écrou (2) contre la tringle.

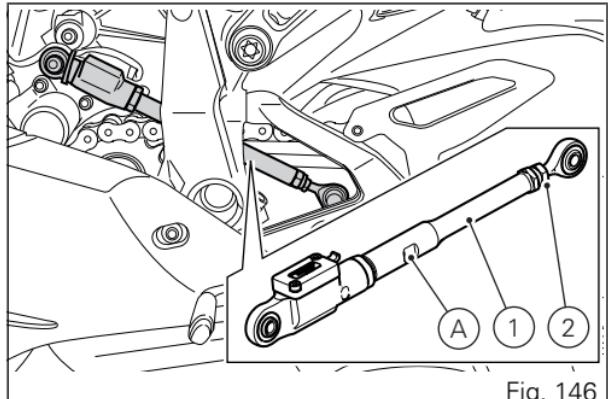


Fig. 146

## Pédale de commande frein arrière

Desserrer le contre-écrou (7).

tourner la vis (6) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue. Serrer le contre-écrou (7). En appuyant d'une main sur la pédale (8), vérifier la présence d'un jeu d'environ  $1,5 \div 2$  mm avant le commencement de l'action de freinage.

Si ce n'est pas le cas, modifier la longueur de l'axe de commande du maître-cylindre.



### Attention

Pour le réglage de la pédale, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

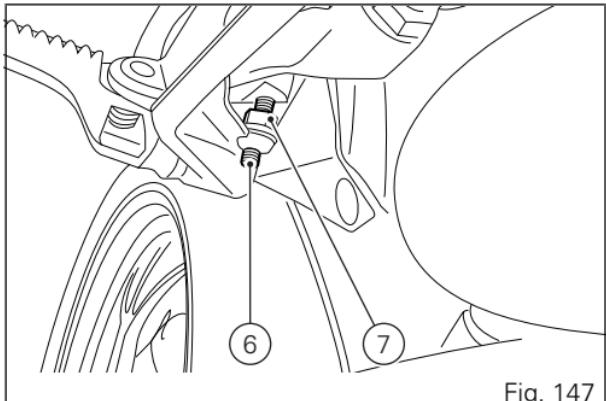


Fig. 147

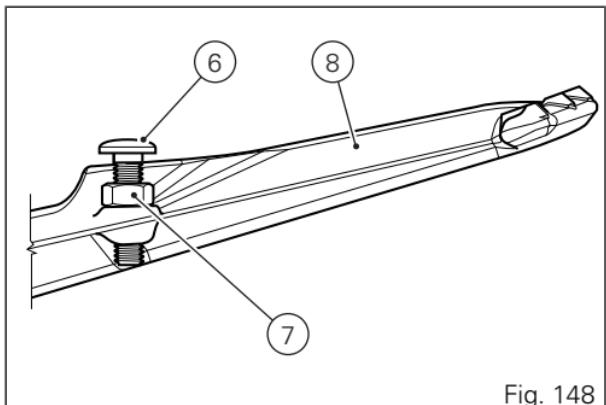


Fig. 148

# Éléments et dispositifs principaux

## Position sur le motocycle

- 1) Bouchon réservoir de carburant.
- 2) Serrure de la selle.
- 3) Béquille latérale.
- 4) Rétroviseurs.
- 5) Dispositifs de réglage de la fourche avant.
- 6) Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière.
- 7) Catalyseur (les deux côtés).
- 8) Silencieux d'échappement (les deux côtés).

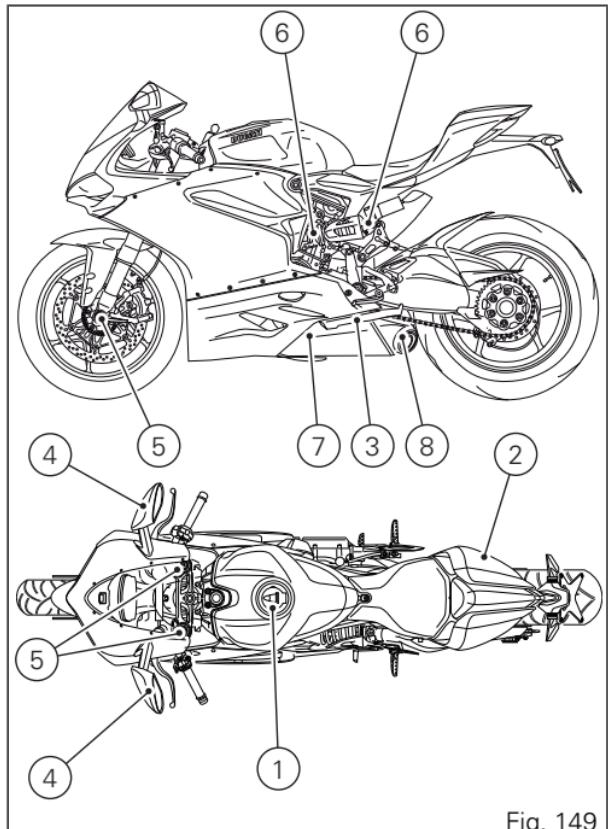


Fig. 149

## 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.

Lever le bouchon (2).

### Fermeture

Refermer le bouchon (2) avec la clé insérée et le pousser dans son logement. Retirer la clé et refermer le cache de protection (1) de la serrure.



#### Remarque

Le bouchon ne peut être fermé que clé installée.



#### Attention

À la suite de tout ravitaillement, toujours s'assurer que le bouchon est parfaitement en place et fermé.

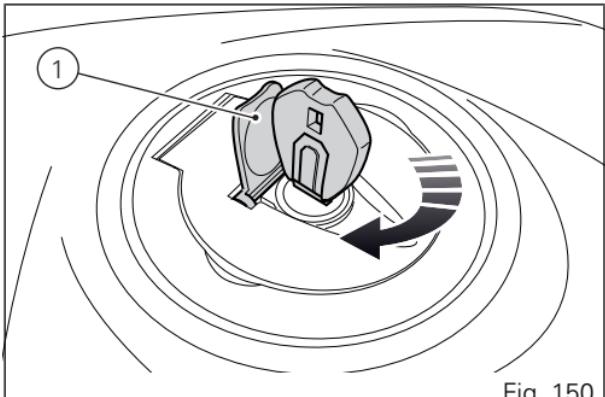


Fig. 150

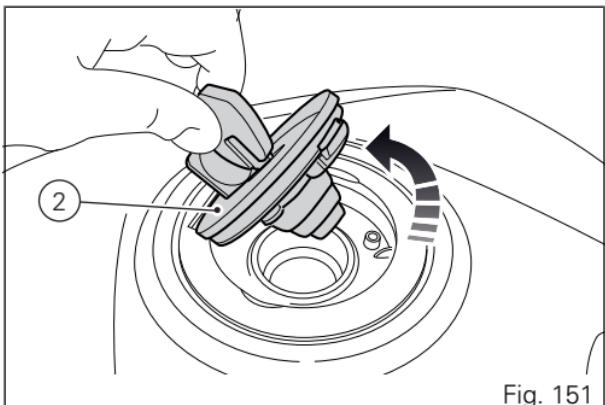


Fig. 151

## Serrure de selle

### Ouverture

Insérer la clé dans la serrure (1) et la tourner jusqu'au déclic du crochet du cover selle (2).

Sortir le cover selle (2) vers la partie avant du motocycle jusqu'à le libérer.

### Attention

Pour fermer le cover selle l'introduire du côté avant du motocycle et le faire coulisser vers l'arrière jusqu'à entendre le déclic d'accrochage.

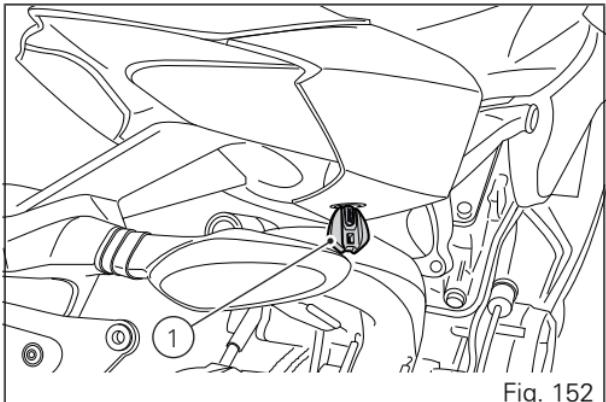


Fig. 152

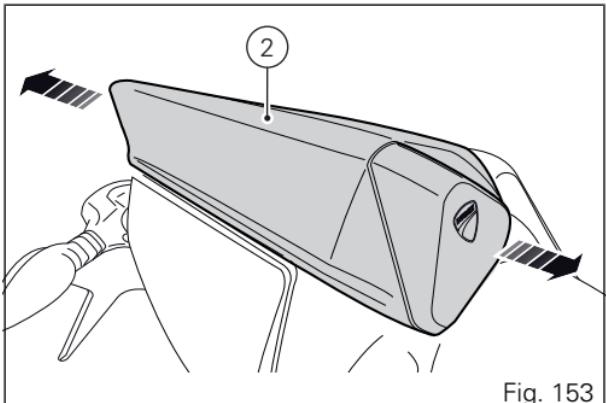


Fig. 153

## Fermeture

Avant de procéder au montage du cache de selle, s'assurer que la ceinture passager (3) résulte bien tendue dans le sens indiqué.

Insérer le cache de selle (2, Fig. 153) du côté selle et le faire coulisser vers la partie arrière du motocycle jusqu'en butée.

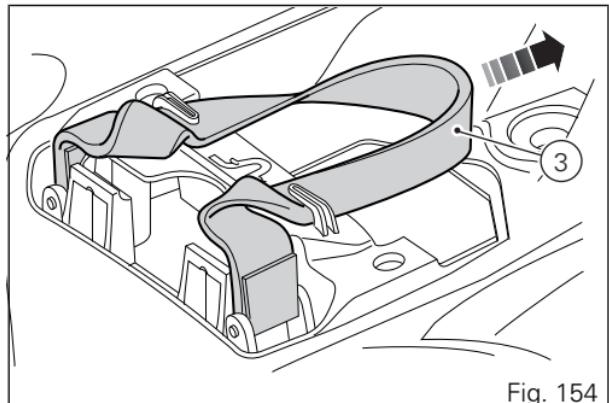


Fig. 154

## Béquille latérale

### **! Important**

Utiliser la béquille latérale pour soutenir le motocycle seulement pour de courtes haltes. Avant d'utiliser la béquille latérale, vérifier que la surface d'appui est solide et plane.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé. Si le terrain est en pente, toujours garer le motocycle avec sa roue arrière sur le côté aval.

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

Pour ramener la béquille en position de « repos » (position horizontale), incliner le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dessus du pied en même temps.

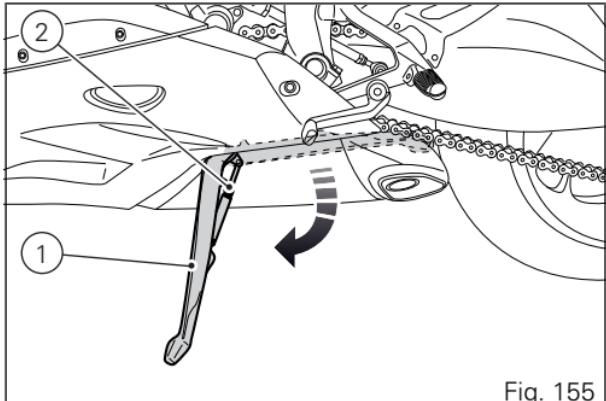


Fig. 155

### **! Attention**

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

### **Eye Remark**

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



## Remarque

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

## Amortisseur de direction

L'amortisseur de direction (1) est positionné devant le guidon et il est fixé au té supérieur.

Il augmente la précision et la stabilité de la direction en améliorant la conduite de la moto dans toutes les conditions.

Le réglage de l'amortisseur est réalisé par impulsions électriques envoyées par le tableau de bord au dispositif de réglage situé à l'intérieur du corps de l'amortisseur.

Généralement, il faut considérer qu'il y a seulement deux cas où il y a lieu de régler le niveau de l'amortisseur sélectionné par le pilote, c'est-à-dire :

- Oscillation (Wobble) à haute fréquence : la direction de la moto sera soumise à des mouvements rapides à la suite d'une impulsion (par exemple : après le retombée au sol à la suite d'un cabrage).
- augmenter la force d'amortissement de la direction donc diminuer le nombre de déclics de l'amortisseur de direction.

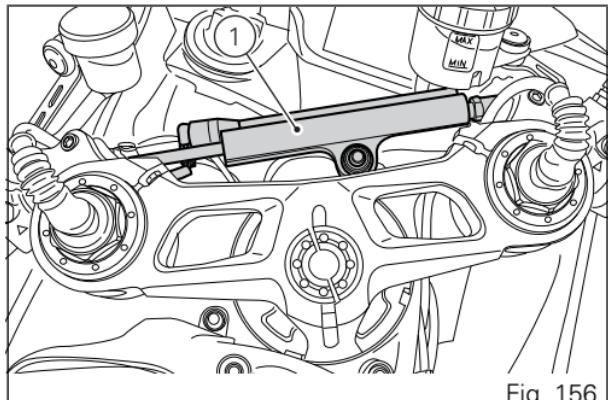


Fig. 156

- Écart (Weave) à basse fréquence : la moto aura la tendance à procéder en zigzag et en général elle fera une embardée (cas de figure : pendant une accélération à haute vitesse).
- Diminuer la force d'amortissement de la direction donc augmenter le nombre de déclics de l'amortisseur de direction.

## Réglage de la fourche avant

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

Le réglage de la fourche dans les phases de détente et de compression est réalisé par impulsions électriques envoyées par le tableau de bord aux dispositifs de réglage situés à l'intérieur des tubes ; le réglage de la précharge du ressort est effectué manuellement.



### Attention

Pour le réglage de la précharge du ressort, s'adresser à un Centre service agréé Ducati.

Pour le réglage de la fourche, suivre les indications à page 141.

Précharge du ressort : 8 mm.

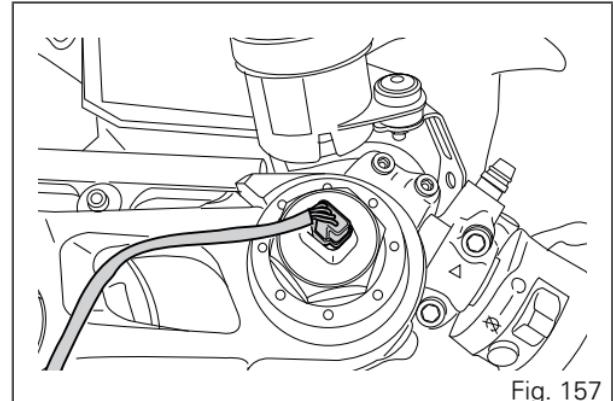


Fig. 157

## Réglage de l'amortisseur arrière

L'amortisseur arrière est doté de commandes permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.



### Attention

L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer de graves dommages s'il est déposé 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 motocycle et d'éviter qu'il y ait trop peu de garde au sol (pour la précontrainte du ressort, agir sur les bagues de réglage). Il peut être nécessaire de régler en conséquence le frein hydraulique en détente. Le réglage de l'amortisseur est réalisé par impulsions électriques envoyées par le tableau de bord aux dispositifs de réglage situés à l'intérieur du corps de l'amortisseur.

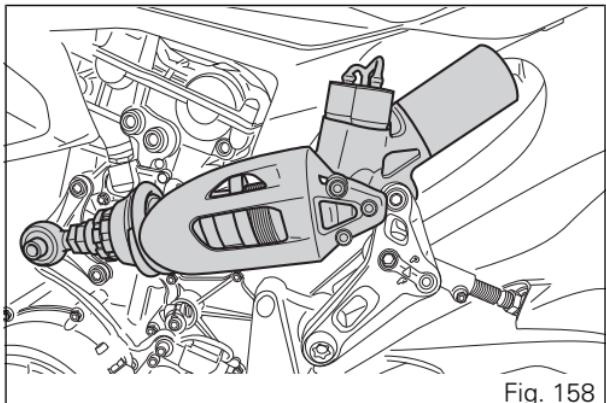


Fig. 158

Pour le réglage de l'amortisseur, suivre les indications à page 141.

Précharge du ressort : 12 mm.

## Variation de l'assiette du motocycle

L'assiette du motocycle est le résultat d'essais effectués par nos techniciens dans des conditions d'utilisation les plus variées.

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

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



### Attention

Pour effectuer l'opération de modification de l'assiette, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

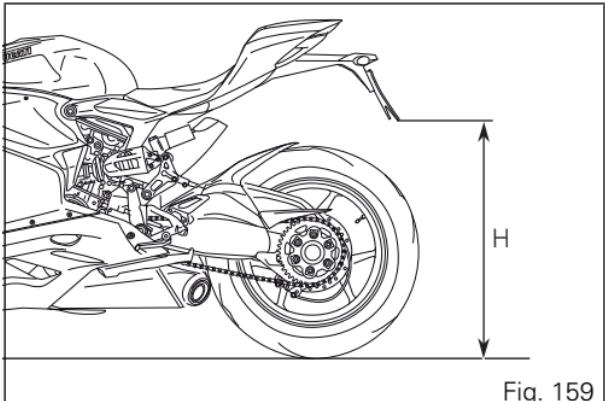


Fig. 159



## Attention

L'utilisation du motocycle avec la position FLAT (F) et le passager à bord pourrait compromettre la stabilité du motocycle.

Ducati déconseille d'utiliser le véhicule avec la suspension arrière en position FLAT (F) et le passager à bord.



## Important

La position FLAT (F) permet d'avoir diverses assiettes comme les versions de compétition. La position PROGRESSIVE (P) est recommandée avec le passager à bord.

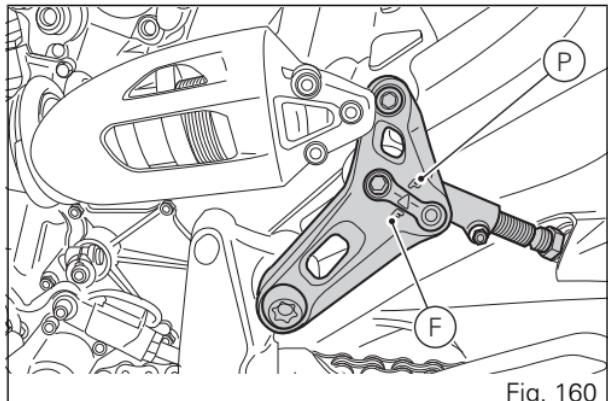


Fig. 160

# Mode d'emploi

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximale

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

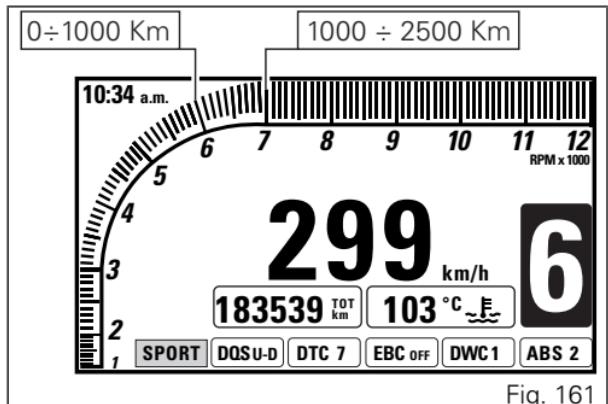
- 1) jusqu'à 1 000 km ;
- 2) de 1 000 à 2 500 km.

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, observer le compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser :  $5\ 500 \div$ (compris)  $6\ 000$  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.

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





## Important

Pendant le parcours des 1 000 premiers km (Rodage) c'est-à-dire quand le compteur kilométrique affiche une valeur  $\leq$  (inférieure ou égale à) 1 000 km, la zone de préavis, signalée sur l'afficheur en orange (Zone orange), pour le remplissage des traits du graphique en barres, comme pour l'indication de la valeur numérique correspondante, est affichée le moment où le véhicule atteint 6 000 trs/mn. Pendant le rodage, il est conseillé de ne pas dépasser 6 000 trs/mn, donc le tableau de bord ne devra pas afficher la « Zone orange » du graphique en barres.

Pour cela, les routes sinuuses 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 à la garniture 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.

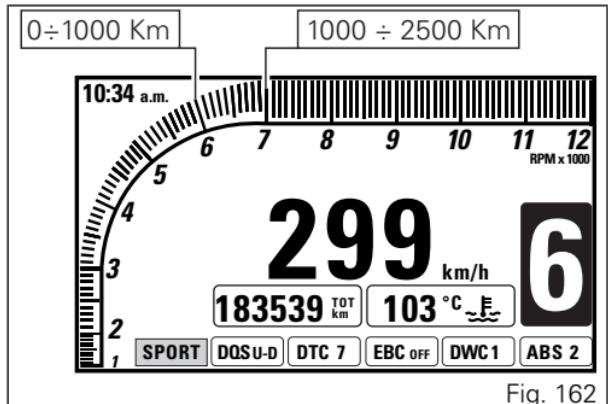
De 1 000 à 2 500 km

On peut exiger du moteur de meilleures performances, mais il ne faut 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. 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.

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



## 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 au 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 272).
- **NIVEAU D'HUILE MOTEUR**  
Contrôler le niveau dans le carter par le hublot de regard. Au besoin, faire l'appoint (page 295).
- **LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE**  
Vérifier le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants (page 279).
- **LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT**  
Contrôler le niveau du liquide dans le vase d'expansion ; au besoin, faire l'appoint (page 277).
- **CONDITION DES PNEUS**  
Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 293).

### **FONCTIONNEMENT DES COMMANDES**

Actionner les leviers et les pédales de frein, d'embrayage, de changement 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 289).

### **SERRAGES À CLÉ**

Contrôler le blocage du bouchon de réservoir (page 250) et de la selle (page 251).

### **BÉQUILLE**

Vérifier le fonctionnement et le positionnement correct de la béquille latérale (page 253).

## Témoin ABS

Après le key on, le témoin ABS (9) reste allumé. Quand la vitesse du motocycle dépasse 5 km/h, le témoin s'éteint pour identifier le bon fonctionnement du système ABS.



### Attention

En cas d'anomalies, renoncer à partir et s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

## Dispositif ABS

Vérifier la propreté des roues crantées avant (1) et arrière (2).

### Attention

L'obstruction des trous de lecture compromet 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.

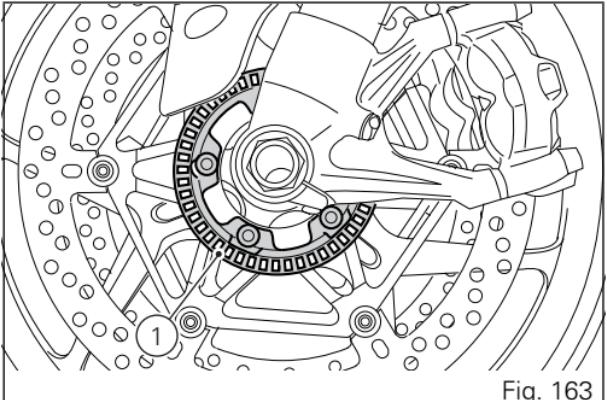


Fig. 163

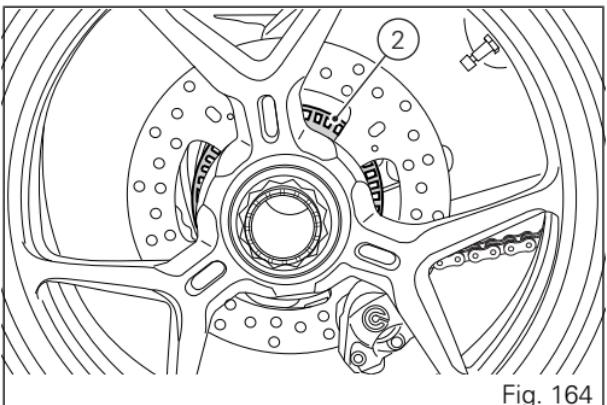


Fig. 164

## Démarrage du moteur

### Attention

Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.

### Attention

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

Mettre le commutateur d'allumage sur ON. Vérifier que le témoin vert N (1) et le témoin rouge  (2), 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.

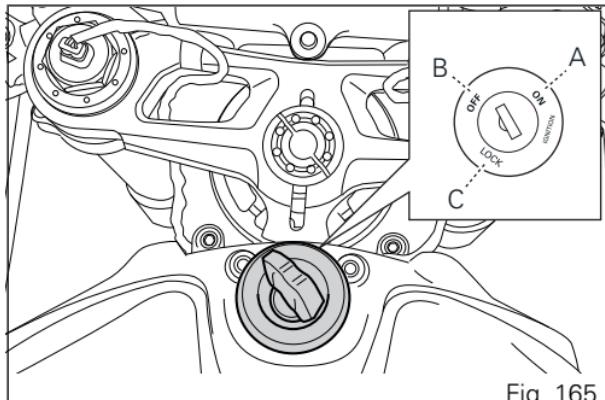


Fig. 165

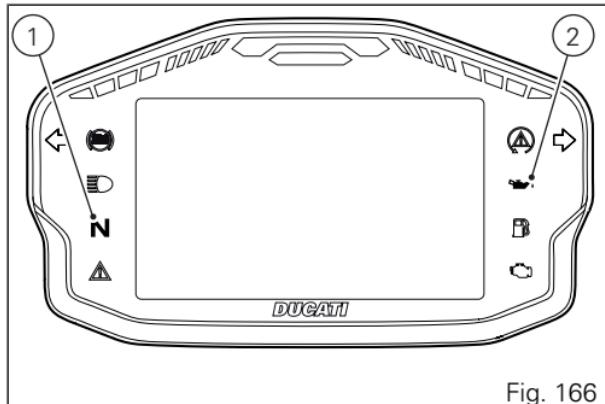


Fig. 166

## **!** Attention

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

## **!** Remarque

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

## **!** Important

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

S'assurer que le commutateur d'arrêt (3) est en position (RUN), puis appuyer sur le bouton de démarrage (4).

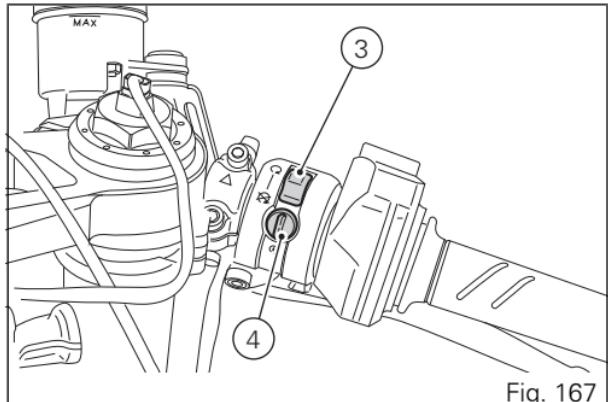


Fig. 167

## Démarrage et mise en route du motocycle

- 1) Débrayer avec le levier de commande.
- 2) Avec la pointe du pied appuyer énergiquement sur le sélecteur de vitesse de façon 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 motocycle commencera à se déplacer.
- 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et commencer à accélérer.
- 5) Pour passer en deuxième, couper les gaz pour diminuer le régime du moteur, débrayer, lever le sélecteur de vitesse et relâcher le levier d'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 motocycle commence à diminuer la vitesse,

enclencher immédiatement la vitesse inférieure ; ce faisant on évite des sollicitations anomalies au moteur ainsi qu'à toute la structure du motocycle.

### Attention

Éviter les accélérations brusques qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de transmission. Éviter de tenir le levier d'embrayage débrayé pendant la marche, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématuée 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 pilote. 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. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante du frottement fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du motocycle.

Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du motocycle, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain ou de chaussée, ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antibloquage 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 au boîtier électronique 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 pulsatoire 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 « Personnalisation Style de conduite : Réglage ABS page 138.



## Attention

Avec le système ABS désactivé le motocycle conserve les caractéristiques du système de freinage standard ; l'utilisation indépendante de l'une des deux commandes de frein réduit donc l'efficacité de freinage du motocycle. Ne pas actionner brusquement et avec trop de force les commandes des freins sous peine de causer le blocage des roues et la perte de contrôle du motocycle. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage du motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent causer la perte de contrôle du motocycle. S'il y a lieu d'emprunter des descentes abruptes et longues, utiliser la capacité de freinage du moteur en rétrogradant, actionner les freins de manière discontinue et seulement sur de petites distances : une utilisation continue cause l'échauffement excessif de la garniture et une forte réduction de l'efficacité de freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression prescrite réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la tenue de route 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 de contact sur OFF (page 238).

## Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utiliser la béquille latérale pour le garer. Braquer tout à gauche et tourner la clé de contact sur la position LOCK pour prévenir les vols.

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

## Important

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 motocycle à proximité de matières inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

## Attention

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

## 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 du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine d'au moins 95.

### Attention

Le motocycle 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 motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % entraîne l'annulation de la garantie.

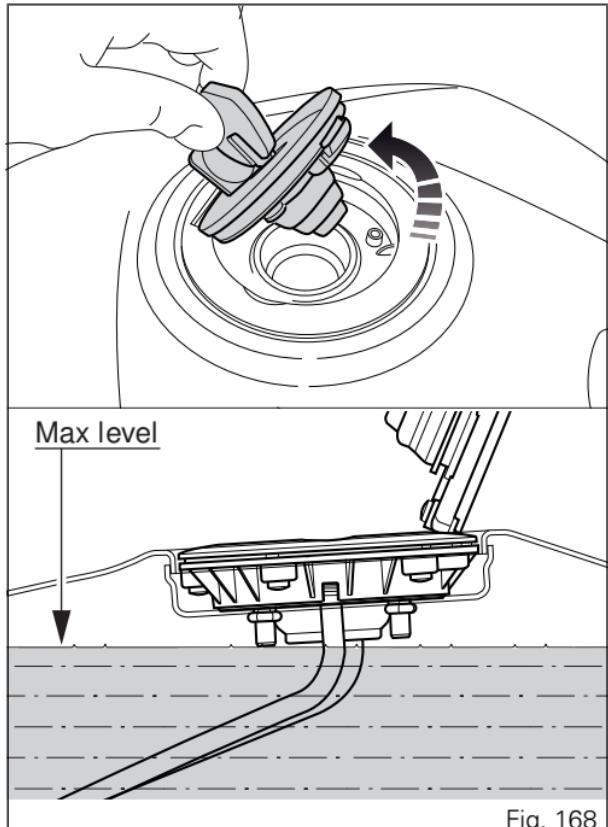


Fig. 168

## Accessoires standard

Le compartiment dessous-de-selle passager abrite le kit outils composé de :

- clé à tube six-pans pour bougies ;
- axe de clé à bougies ;
- double tournevis ;
- clé Allen pour carénages.

Pour accéder au compartiment, déposer la selle (page 251).

Les composants suivants sont livrés avec la moto, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati pour les faire monter :

- déflecteurs de gauche et droite pour la bulle ;
- selle passager ;
- repose-pieds arrières (de gauche et de droite);

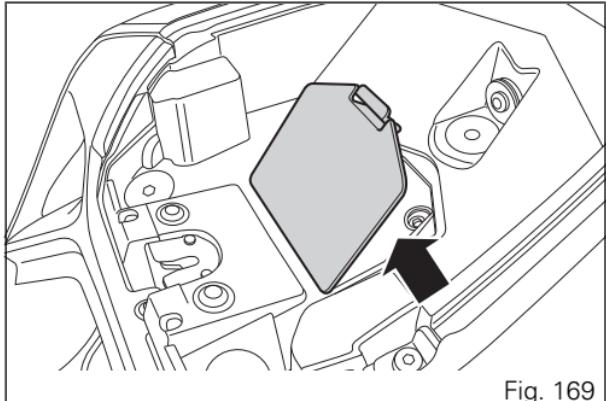


Fig. 169

# Opérations d'utilisation et entretien principales

## Important

Pour effectuer les opérations de dépose de l'habillage, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

## Dépose de l'habillage

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

### Attention

La non-repose ou une repose incorrecte de l'une des parties déposées peut en causer le détachement soudain en marche provoquant ainsi la perte de contrôle du motocycle.

### Important

Afin de ne pas endommager les parties peintes et le pare-brise de la bulle, lors de chaque repose positionner toujours les rondelles en nylon au niveau des vis de fixation.

## Flancs de carénage

Déposer les carénages à l'aide de la clé Allen qui se trouve sous la selle, en desserrant :

- les deux vis (1) de fixation aux brides de support des carénages ;
- les quatre vis (2) de fixation à la bulle ;
- les trois vis (3) de fixation au cadre ;
- les deux vis (4) de fixation du flanc droit au flanc gauche, situées sous les carénages ;
- les deux vis (5) de fixation centrale ;
- les deux vis (6) de fixation avant à la bulle.



### Remarque

Faire attention à la bavette de protection qui n'est plus fixée aux carénages.



### Remarque

Pour reposer le flanc de carénage gauche, déplier la béquille latérale en la faisant passer par l'ouverture sur le carénage.

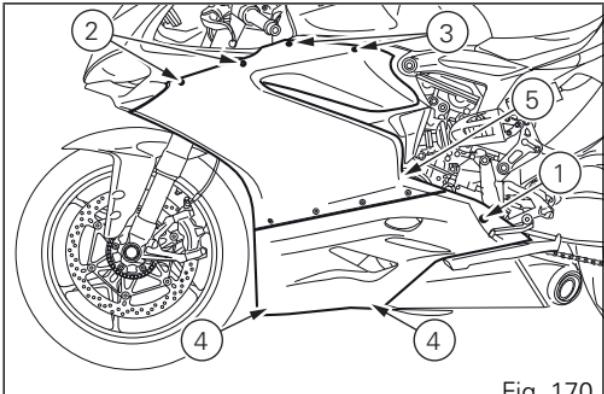


Fig. 170

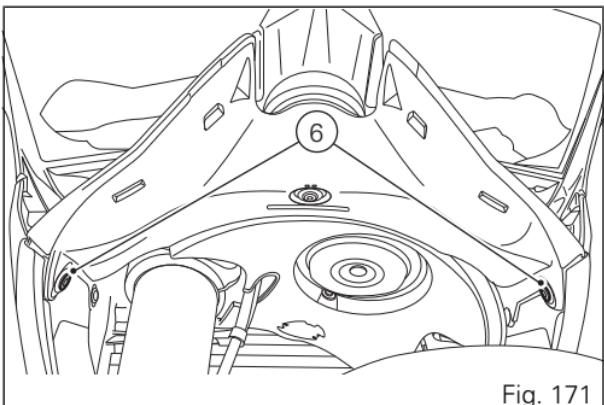


Fig. 171

## Remplacement du filtre à air



### Important

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

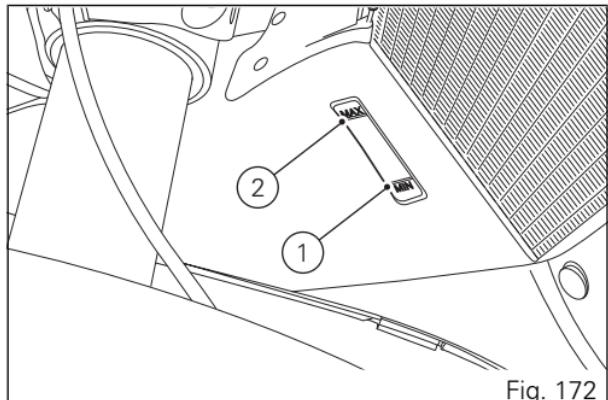
## Contrôle et appont éventuel du niveau du liquide de refroidissement

Contrôler le niveau du liquide de refroidissement contenu dans le vase d'expansion, au côté droit du motocycle.

Vérifier si le niveau est compris entre les repères MIN (1) et MAX (2) marqués sur le côté du vase d'expansion.

Si le niveau est au-dessous du niveau MIN, faire l'appont.

Déposer le carénage droit (page 275).



Dévisser le bouchon de remplissage (3) et ajouter du liquide antigel ENI Agip Permanent Spezial, à utiliser non dilué, jusqu'à atteindre le niveau MAX.

Revisser le bouchon (3) et reposer les pièces précédemment déposées. L'utilisation de ce type de mélange permet d'obtenir des conditions de fonctionnement optimales (correspondant à un début de congélation du liquide à -20 °C/-4 °F).

Capacité du circuit de refroidissement : 2,3 dm<sup>3</sup> (litres).



### Attention

Cette opération doit être effectuée moteur froid et moto en position verticale sur une surface parfaitement plane.



### Important

Pour effectuer les opérations d'appoint, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

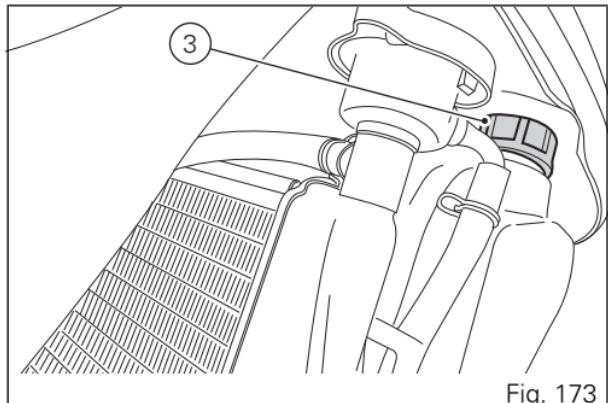


Fig. 173

## Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein

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.

Quant à l'appoint ou à la vidange du fluide aux intervalles prescrits au 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 circuits tous les 4 ans.

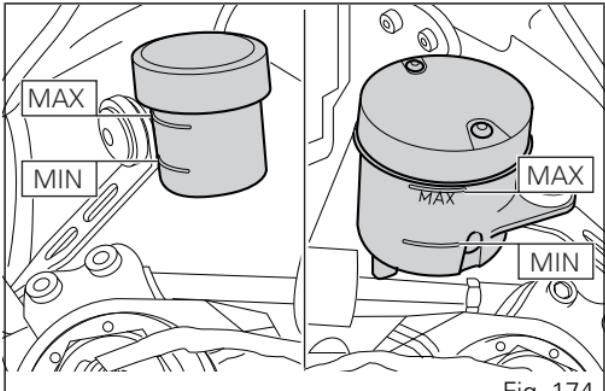


Fig. 174

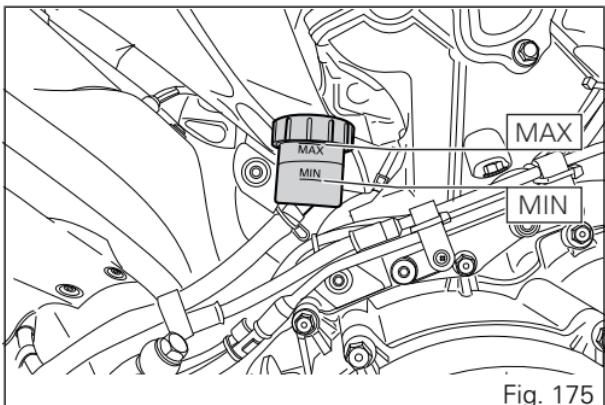


Fig. 175

## Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient en bon état, s'adresser à un concessionnaire ou à un 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 causer des dommages et provoquer des blessures. Ne pas mélanger des huiles de qualité différente. Vérifier la parfaite étanchéité des joints.

## Système d'embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors de l'enclenchement de la vitesse signalent la présence d'air dans le circuit. S'adresser à un concessionnaire ou à un 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 avec la consommation et l'usure de la garniture des disques d'embrayage : ne pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau minimum).

## 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.

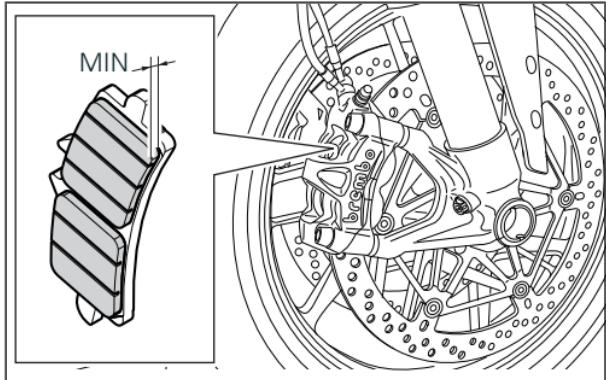


Fig. 176

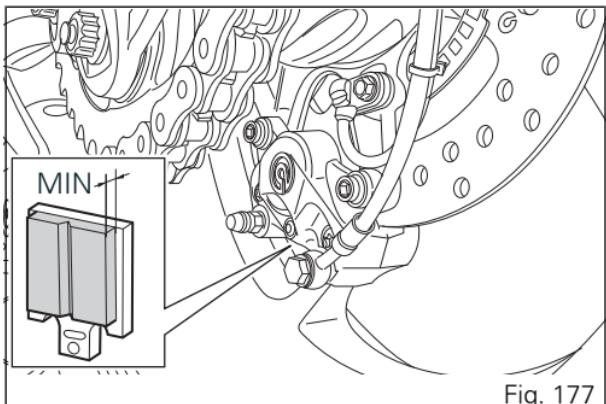


Fig. 177

## Charge de la batterie

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

Déposer le carénage gauche (page 275).

Desserrer la vis (1) et ôter le couvercle de fixation batterie (2).

Sortir la batterie (3) de son logement et en partant toujours de la borne négative (-) desserrer les vis (4).

Retirer le câble positif (5), le câble positif ABS (6) de la borne positive et le câble négatif (7) de la borne négative.

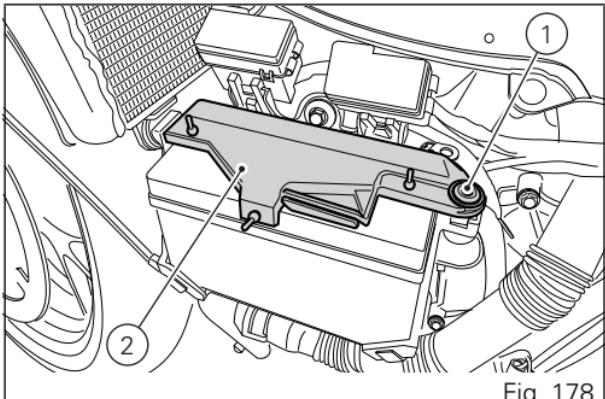


Fig. 178

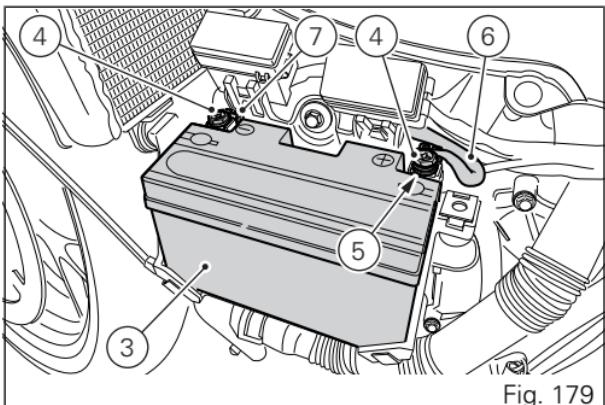


Fig. 179



## Attention

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



## Attention

Tenir la batterie hors de la portée des enfants.

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

Charger la batterie dans un endroit bien aéré.

Relier les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes : rouge à la borne positive (+), noir à la borne négative (-).

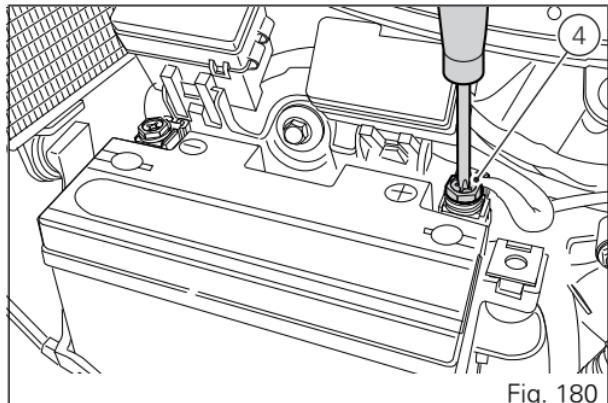


Fig. 180



## Important

Relier la batterie au chargeur de batterie avant de l'activer : l'éventuelle formation d'étincelles, au niveau des bornes de la batterie, pourrait incendier les gaz contenus dans les éléments. Toujours brancher la borne positive rouge (+) en premier.

Positionner le câble positif du système ABS (6) au-dessus du câble positif (5) et présenter la vis (4) sur les câbles.

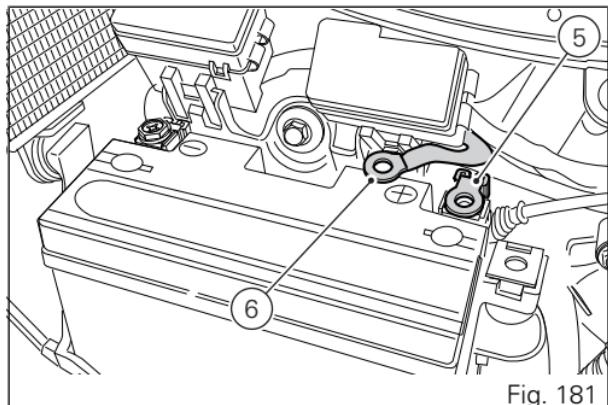


Fig. 181

Relier le câble positif (5), précédemment assemblé avec le câble ABS (6), à la borne positive de la batterie et le câble négatif (7) à la borne négative de la batterie, puis présenter l'autre vis (4).

Serrer les vis (4) des bornes au couple de  $5 \text{ Nm} \pm 10\%$  et appliquer de la graisse autour des bornes de la batterie pour empêcher leur oxydation.

Repositionner la batterie (3) dans le support, en orientant les câbles (5) et (6) comme indiqué en (Fig. 179).

Reposer le couvercle de fixation batterie (2) et fixer en serrant la vis (1) au couple de  $10 \text{ Nm} \pm 10\%$ .

Reposer le carénage gauche (page 275).

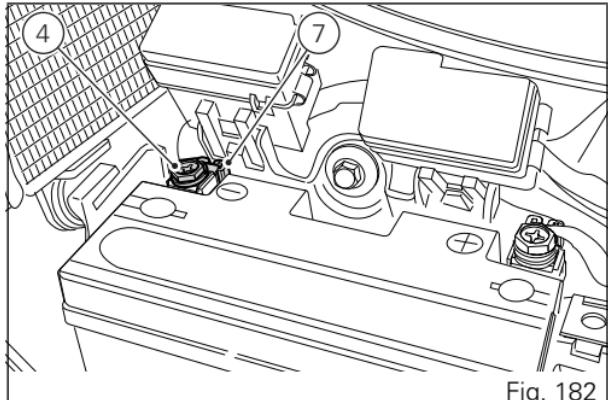


Fig. 182

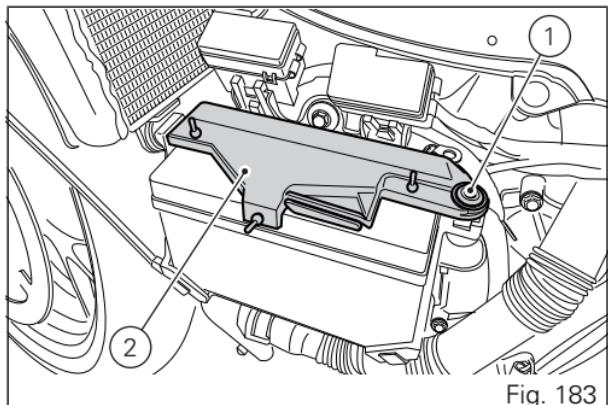


Fig. 183

## 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 approprié (2) (kit Mainteneur de batterie réf. 69924601A - pays divers, kit Mainteneur de batterie réf. 69924601AX - uniquement Japon, Chine et Australie) disponible auprès de notre réseau de vente.

### Remarque

Le circuit électrique de la 1299 Panigale est conçu pour avoir une absorption très basse lorsque le contact est coupé. La batterie est toutefois sujette à un phénomène physique d'autodécharge qui dépend de la période de « non-usage » ainsi que des conditions environnementales.

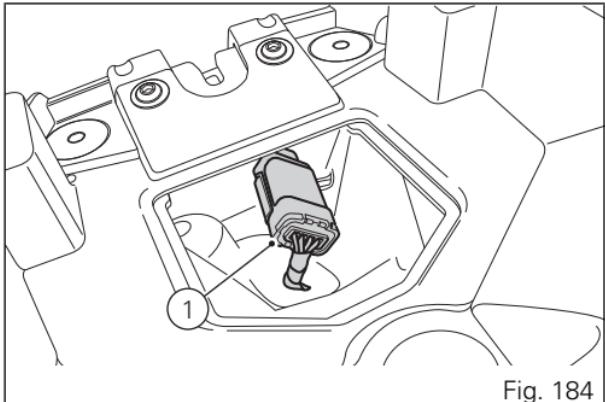


Fig. 184

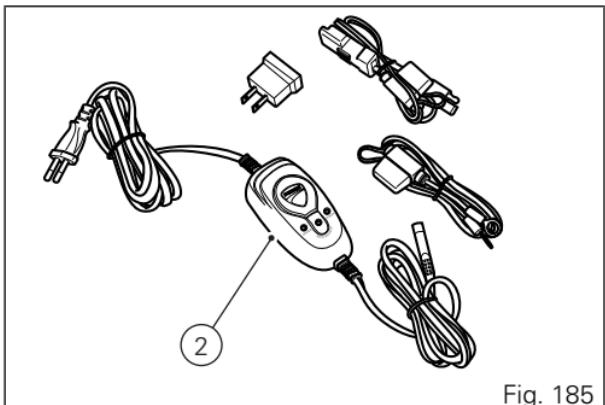


Fig. 185

## 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.

## Remarque

Pendant des périodes de non-utilisation du motocycle (à titre indicatif plus de 30 jours) il est conseillé de se servir du mainteneur de charge Ducati (kit Mainteneur de batterie réf. 69924601A - pays divers, kit Mainteneur de batterie réf. 69924601AX - uniquement Japon, Chine et Australie) ; il est équipé d'électronique interne pour surveiller la tension avec un courant de recharge de 1,5 Ampères/heure maximum. Relier le mainteneur au contact diagnostic situé dans la partie arrière du motocycle.

## Remarque

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

## Contrôle de 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 motocycle sur sa 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 axes de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant, qui doit être :  $A = 40 \div 42 \text{ mm}$ .

### Important

Cette indication n'est valable que sur les configurations standard avec lesquelles la moto est livrée.

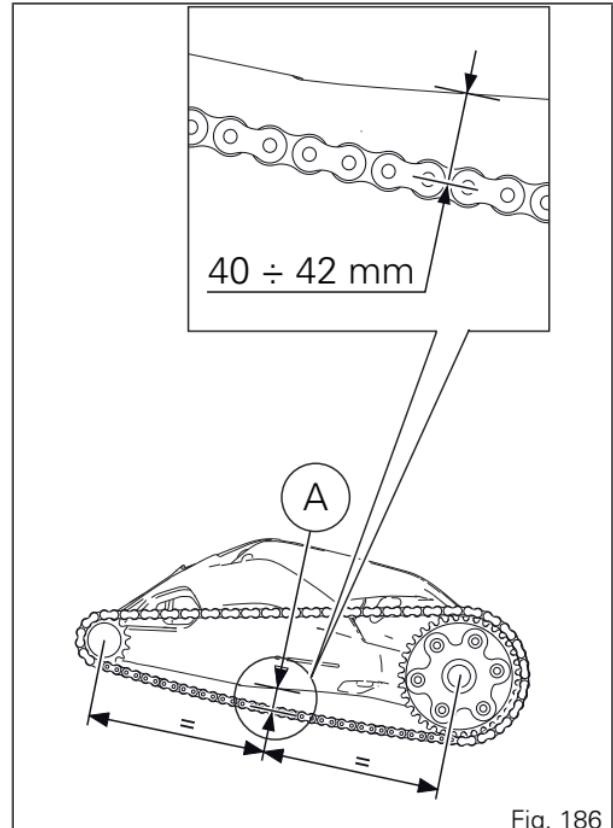


Fig. 186



## Attention

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



## Important

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

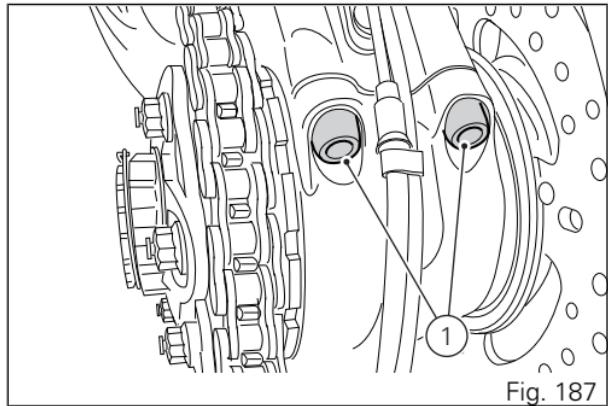


Fig. 187

## Graissage de la chaîne de transmission

Cette chaîne est du type à joints toriques pour protéger les éléments de frottement contre les agents extérieurs et pour assurer une plus longue durée de la lubrification.

Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.

Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant et graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

## Important

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

## Remplacement des ampoules feux de route et de croisement

### Remarque

Les feux de croisement et de route ne nécessitent d'aucun entretien du moment qu'ils sont à LED

### Remplacement de l'ampoule feu de position

Les feux de position ne nécessitent d'aucun entretien du moment qu'ils sont à LED.

### Clignotants arrière

Les clignotants ne nécessitent d'aucun entretien du moment qu'ils sont à LED.

## Orientation du phare

Pour contrôler si le phare est bien orienté, mettre la moto parfaitement perpendiculaire à son axe longitudinal, les pneus gonflés à la pression prescrite et avec une personne sur la selle, en face d'un mur ou d'un écran, à une distance de 10 mètres. Tracer une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du 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 et procéder au réglage du faisceau lumineux droit et gauche : la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée doit être à une hauteur non supérieure à 9/10 de la hauteur du sol du centre du phare.

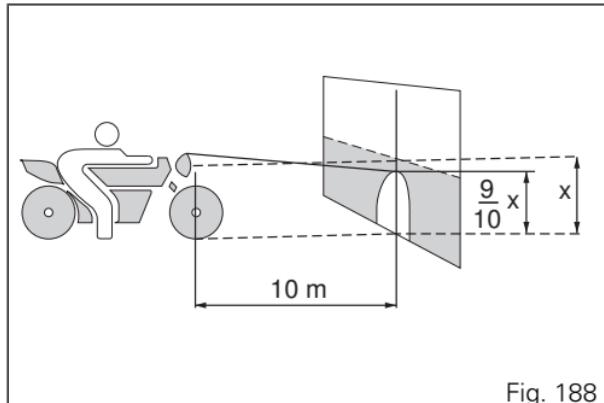


Fig. 188



### 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.

La correction de l'orientation du phare s'effectue en agissant sur les quatre vis (1) et (2) situées aux côtés avant droit et gauche du motocycle, en particulier en agissant :

- sur les deux vis (1) situées l'une au côté droit et l'autre au côté gauche du motocycle, on peut modifier l'orientation verticale
- sur les deux vis (2) situées l'une au côté droit et l'autre au côté gauche du motocycle, on peut modifier l'orientation horizontale.



### Attention

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

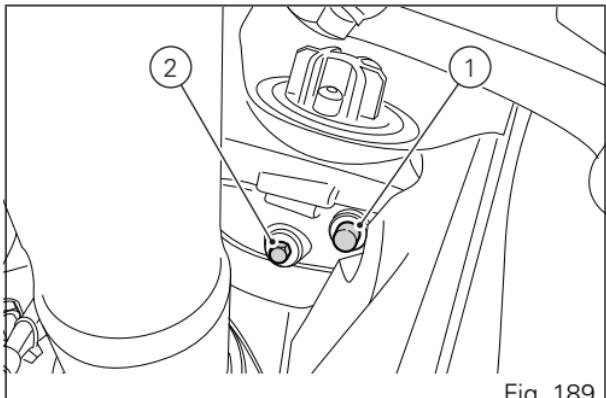


Fig. 189

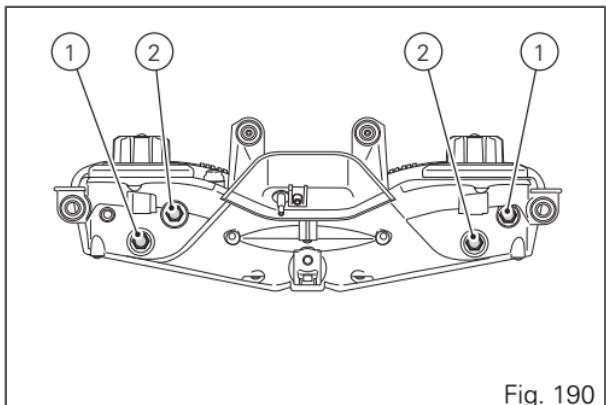


Fig. 190

## Réglage des rétroviseurs

Régler manuellement le rétroviseur en exerçant une pression sur le point (A).

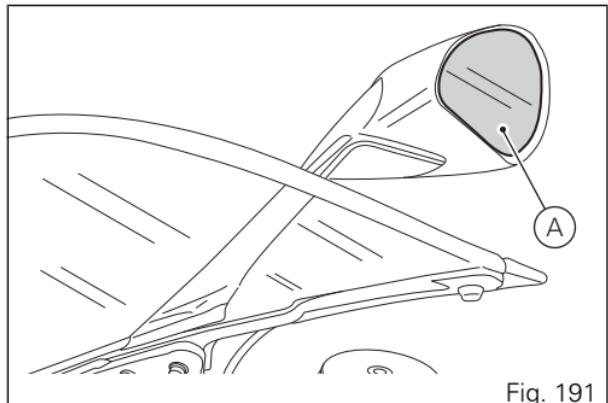


Fig. 191

## Pneus sans chambre à air (tubeless)

Pression du pneu avant :

2,3 bars (que pilote) - 2,5 bars (pilote et passager).

Pression du pneu arrière :

2,1 bars (que pilote) - 2,5 bars (pilote et passager).

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 amplitudes 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 pneus (sans chambre à air, Tubeless)

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

### Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

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 le 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 à un Atelier Agréé Ducati pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et d'une repose correctes des roues. Les roues sont équipées de certains composants du système ABS qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

## Épaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurer l'épaisseur minimum (S, Fig. 192) 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 cas, non inférieure aux dispositions de la loi locale en vigueur.

### **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 captifs des sculptures du pneu.

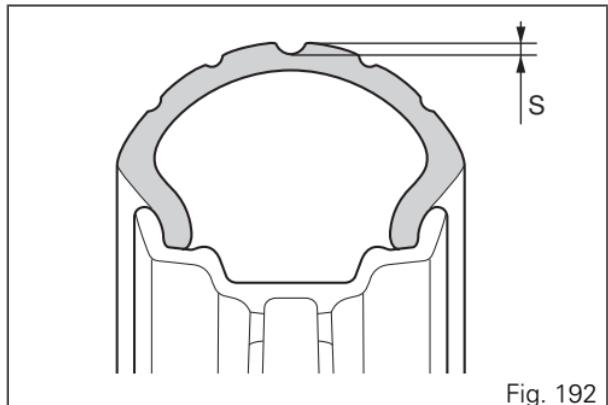


Fig. 192

## Contrôle du niveau d'huile moteur

Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôler le niveau moto parfaitement verticale et moteur froid. Le niveau d'huile doit se situer entre les repères du regard transparent. 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.



### Important

Pour 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 à un Atelier Agréé Ducati.

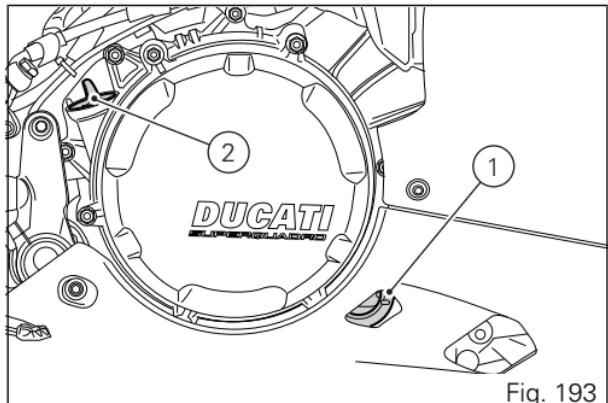


Fig. 193

## 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.

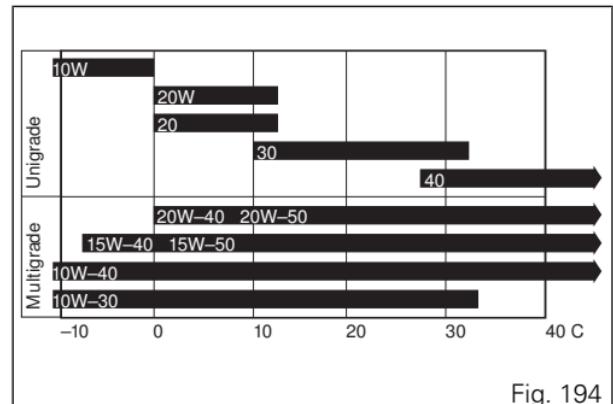


Fig. 194

## Nettoyage et remplacement des bougies

Les bougies constituent un élément important du moteur et doivent être contrôlées périodiquement. Pour effectuer le remplacement éventuel de la bougie, s'adresser à un concessionnaire ou à un atelier agréé Ducati.

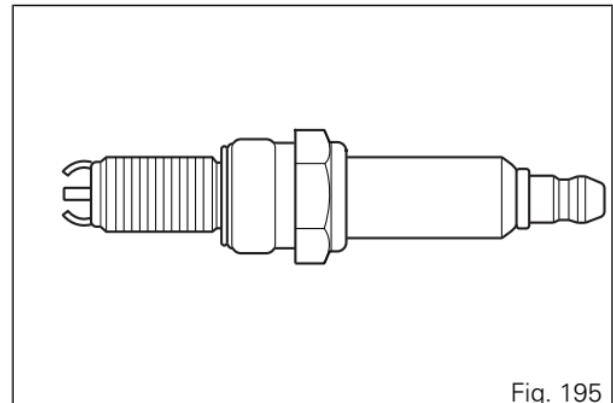


Fig. 195

## 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 des parties abrasives ou de la paille de fer, utiliser seulement des chiffons souples.

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

### Important

Ne pas laver le motocycle immédiatement après l'usage pour éviter la formation d'auréoles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes.

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

L'emploi de nettoyeurs à haute pression pourrait comporter des grippages ou de graves anomalies aux fourches, aux moyeux de roue, au circuit électrique, produire de l'eau de condensation à l'intérieur du phare (embuage), problèmes aux joints d'étanchéité de la fourche, aux prises d'air et aux silencieux d'échappement, avec la perte consécutive des conditions requises de sécurité du véhicule.

Si certaines parties du moteur résultent particulièrement sales ou graisseuses, utiliser un dégraissant pour le nettoyage en évitant qu'il aille au contact des organes de 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

Les freins parfois ne répondent pas après le lavage du motocycle. Ne pas graisser ou lubrifier les disques de frein, on compromettrait ainsi l'efficacité de freinage du motocycle. Nettoyer les disques avec un solvant non graisseux.



## Attention

Le lavage, la pluie ou l'humidité peuvent causer l'embuage du verre du phare. Pour faciliter l'élimination de la buée du verre du phare, il faut l'allumer pendant un certain temps.

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.



## Remarque

Pour le nettoyage du tableau de bord, ne pas utiliser de l'alcool ou des dérivés de l'alcool.

Soigner le nettoyage des jantes de roues, car elles ont des parties en aluminium usiné ; les nettoyer et les sécher chaque fois que l'on utilise le motocycle.

## Inactivité prolongée

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

- Nettoyage général ;
- vidanger le réservoir de carburant ;
- utiliser la béquille de stand pour soutenir le motocycle ;
- débrancher, déposer la batterie et la recharger périodiquement au moyen du mainteneur batterie (voir page 285) ;
- recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir l'eau de condensation. 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 normes antipollution et antibruit.

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

# Plan d'entretien programmé

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

## ⚠ Attention

Le plan d'entretien en objet prévoit une utilisation routière de la 1299 Panigale. En cas d'utilisation du motocycle sur piste, même en dehors des compétitions sportives, tous les organes de la moto sont plus lourdement sollicités et les interventions d'entretien ordinaire devront être plus fréquentes.

## ⚠ Attention

Nous vous invitons à vous adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati qui vous donnera une consultation personnalisée pour l'utilisation sportive de votre 1299 Panigale.

<b>Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)</b>	<b>km x 1 000</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>36</b>	<b>48</b>	<b>Temps (mois)</b>
	<b>MI x 1 000</b>	<b>0,6</b>	<b>7,5</b>	<b>15</b>	<b>22,5</b>	<b>30</b>	
Lecture de la mémoire pannes avec le DDS 2.0 et vérification de la mise à jour de la version logiciel sur les boîtiers électroniques		●	●	●	●	●	12
Vérification présence d'éventuelles mises à jour techniques et campagnes de rappel		●	●	●	●	●	12
Vidange de l'huile moteur et remplacement du filtre		●	●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	km x 1 000 MI x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
		0,6	7,5	15	22,5	30	
Remplacement de l'ensemble crépine de filtration huile moteur			●		●		-
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes			●		●		-
Contrôle visuel de l'état d'usure du système de distribution par chaîne					●		-
Remplacement des bougies			●		●		-
Nettoyage du filtre à air		●		●			-
Remplacement du filtre à air			●		●		-
Contrôle du serrage des vis de fixation du couvercle d'embrayage, couvercle de protection embrayage		●	●	●	●		-
Contrôle du serrage des vis de fixation du carter d'huile			●		●		-
Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage	●	●	●	●	●		12
Vidange du liquide de freins et d'embrayage							24
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer, si besoin est	●	●	●	●	●		12
Contrôle du serrage des vis des étriers de frein et des vis des brides de disques de frein	●	●	●	●	●		12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	km x 1 000 MI x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
		0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle du serrage des écrous de roue avant et arrière		●	●	●	●	●	12
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	-
Contrôle et lubrification axe de roue arrière				●		●	-
Contrôle des amortisseurs de couple en caoutchouc sur la couronne				●		●	-
Contrôle du serrage de l'écrou couronne et pignon de transmission finale		●	●	●	●	●	12
Contrôle de l'usure des patins de chaîne transmission finale		●	●	●	●	●	12
Contrôle de la tension et de la lubrification de la chaîne de transmission finale		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des vis de fixation de l'échangeur eau-huile		●	●	●	●	●	-
Contrôle des roulements de direction et lubrification éventuelle				●		●	24
Vidange de l'huile de fourche avant							36

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	km x 1 000 MI x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
		0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle visuel des éléments d'étanchéité fourche avant et amortisseur arrière		●	●	●	●	●	12
Contrôle du serrage des éléments de fixation cadre-moteur et bras oscillant			●	●	●	●	-
Contrôle de la liberté de mouvement et des serrages de la béquille latérale		●	●	●	●	●	12
Contrôle visuel des tubulures de carburant			●	●	●	●	12
Contrôle des points de frottement, du jeu et de la liberté de mouvement et de positionnement des tuyaux flexibles et du câblage électrique visible		●	●	●	●	●	12
Lubrification des leviers au guidon et commande à la pédale			●	●	●	●	12
Vidange du liquide de refroidissement						●	48
Contrôle du niveau du liquide de refroidissement	●	●	●	●	●	●	12
Contrôle du fonctionnement des électroventilateurs	●	●	●	●	●	●	12
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus	●	●	●	●	●	●	12
Contrôle du niveau de charge de la batterie	●	●	●	●	●	●	12

Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)	km x 1 000 MI x 1 000	1	12	24	36	48	Temps (mois)
		0,6	7,5	15	22,5	30	
Contrôle du régime de ralenti		●	●	●	●	●	12
Contrôle du fonctionnement du système d'air secondaire				●		●	-
Contrôle du fonctionnement des dispositifs électriques de sécurité (capteur de béquille latérale, contacteurs de freins avant et arrière, contacteur d'arrêt moteur, capteur de rapport / point mort)		●	●	●	●	●	12
Contrôle du fonctionnement des feux et des indicateurs		●	●	●	●	●	12
Mise à zéro de l'indication « Service » avec DDS 2.0		●	●	●	●	●	-
Essai sur route du motocycle incluant l'essai des dispositifs de sécurité (ex. : ABS et DTC)		●	●	●	●	●	12
Nettoyage doux du véhicule		●	●	●	●	●	12
Remplissage du coupon de révision dans la Documentation de Bord (Livret de Service)		●	●	●	●	●	12

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

<b>Liste des opérations avec type d'intervention (échéance kilométrique / milles ou temporelle *)</b>	<b>km x 1 000</b>	<b>1</b>
	<b>mi x 1 000</b>	<b>0,6</b>
	<b>Mois</b>	<b>6</b>
Contrôle du niveau d'huile moteur		●
Contrôle du niveau huile 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. S'adresser au concessionnaire pour le réglage si nécessaire.		●
Contrôle de l'usure de la chaîne et de la couronne. S'adresser au concessionnaire pour le remplacement si nécessaire.		●
Contrôle des plaquettes de frein. S'adresser au concessionnaire pour le remplacement si nécessaire.		●

\* Procéder aux opérations d'entretien au moment de la première des deux échéances (km, MI ou mois).

# Caractéristiques techniques

## Poids

Poids Total (en ordre de marche avec 90% de carburant - 93/93/CE) : 190,5 kg.

Poids Total (sans liquides et batterie) : 166,5 kg.

Poids maximum admissible (à pleine charge) : 370 kg.



## Attention

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

## Encombrements

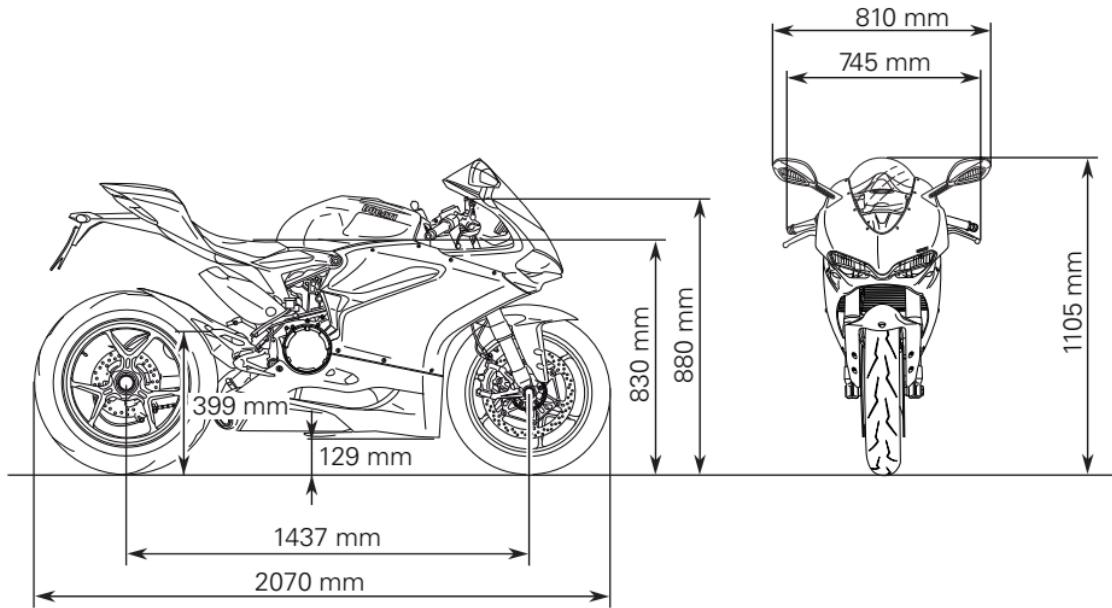


Fig. 196

## Ravitaillements

<b>RAVITAILLEMENTS</b>	<b>TYPE</b>	
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 5 dm <sup>3</sup> (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octane 17 dm <sup>3</sup> (litres) minimum d'au moins RON 95.	
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance 4T Ultra	3,7 dm <sup>3</sup> (litres)
Circuits 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	155 cc par tube
Circuit de refroidissement	Antigel ENI Agip Permanent Spezial (à utiliser non dilué)	2,3 dm <sup>3</sup> (litres)

### **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 motocycle.

### **Attention**

 Le motocycle 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 motocycle. 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°, avec carter moulé sous pression, à carter bas.

Alésage mm : 116

Course mm : 60,8

Cylindrée totale cm<sup>3</sup> : 1285

Rapport volumétrique : 12,6 ± 0,5:1

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

150,8 kW / 205 CV à 10 500 trs/mn

73 kW/99 CV à 7 000 trs/mn (seulement pour le marché Français).

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

144,6 Nm / 14,7 Kgm à 8 750 trs/mn

105 Nm / 10,7 Kgm à 6 250 trs/mn (seulement pour le marché Français).

Régime max, trs/mn :

11 500 trs/mn



### Important

Ne jamais dépasser le régime maximum, sous aucun prétexte.

## Distribution

Double arbre à cames en tête avec commande mixte par chaîne et roues dentées, 4 soupapes par cylindre, système desmodromique.

### Schéma de la distribution desmodromique

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

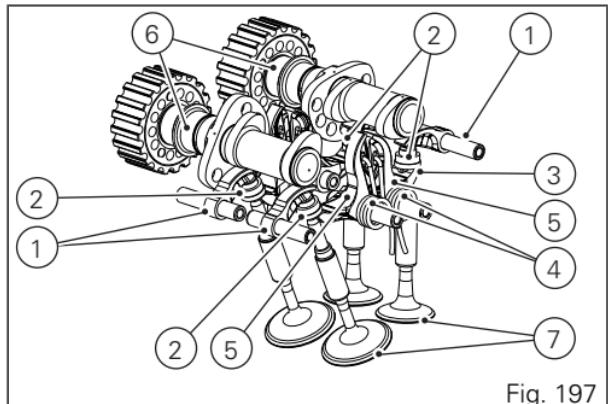


Fig. 197

## 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.

## Bougie d'allumage

Marque :

NGK

Type :

MAR9A-J

## Alimentation

Injection électronique indirecte MITSUBISHI type : a/n / a/n.

Corps à papillons à section ovale (diamètre correspondant) :

67,5 mm

Injecteurs par cylindre : 2

Trous par injecteur : 12

Alimentation en essence : 95-98 RON.

### Attention

Le motocycle 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 motocycle. L'utilisation de carburants avec des pourcentages d'éthanol supérieurs à 10 % entraîne l'annulation de la garantie.

## Freins

Système antibloquage 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

À double disque perforé semi-flottant.

Matériau de la surface de freinage : acier.

Matériau de la bride : aluminium

Diamètre du disque : 330 mm.

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Marque des étriers de freins : BREMBO.

Type : M50 (étrier diamètre 30).

Garniture : TT2910 HH.

Type de maître-cylindre : PR16/21.

#### ARRIÈRE

À disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque : 245 mm.

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Marque : BREMBO

Type : P34c (étrier avec pistons Ø 34).

Garniture : Ferodo Ferit I/D 450 FF.

Type de maître-cylindre : PS 13.

#### 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 au côté gauche du guidon

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

Rapport pignon moteur / couronne d'embrayage : 30/53

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

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

Rapports de vitesses totaux :

1<sup>ère</sup> 15/37

2<sup>e</sup> 16/30

3<sup>e</sup> 18/27

4<sup>e</sup> 20/25

5<sup>e</sup> 22/24

6<sup>e</sup> 24/23

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière.

Marque : REGINA

Nombre de maillons : 106

#### Important

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

Si l'on désire adapter le motocycle à un usage spécial sur des parcours particuliers ou sur piste, Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour indiquer des rapports différents de ceux de série ; s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

## Attention

S'il y a lieu de remplacer la couronne arrière, s'adresser à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé Ducati.

Le remplacement incorrect de ce composant peut compromettre sérieusement la sécurité du pilote et du passager et endommager irréparablement le motocycle.

## Cadre

Cadre monocoque moulé en alliage d'aluminium.

Sous-cadre arrière moulé en alliage en aluminium.

Inclinaison fourreau : 24°

Angle de braquage : 27° côté gauche / 27° côté droit.

Chasse : 96 mm.

## Roues

### Avant

Jantes forgées en alliage léger à trois branches.

Dimensions : MT3,50 x 17"

### Arrière

Jantes forgées en alliage léger à trois branches.

Dimensions : MT6,00 x 17"

## Pneus

### Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimension : 120/70.

### Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimension : 200/55.

## Suspensions

### Avant

À fourche hydraulique inversée, dotée de système de réglage électronique, par l'intermédiaire du tableau de bord (Dashboard), du frein hydraulique en détente et en compression et de la précontrainte des ressorts internes des tubes.

Diamètre des tubes porteurs :

43 mm avec traitement TiN.

Débattement de la roue :

120 mm.

### Arrière

L'amortisseur est réglable en détente et en compression, par l'intermédiaire du tableau de bord (Dashboard).

La précontrainte du ressort est réglable manuellement.

L'amortisseur est ancré dans sa partie avant au carter moteur et dans sa partie arrière au balancier.

Le bras oscillant tourne autour des articulations qui passent par le moteur.

Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.

Débattement de la roue :

130 mm.

### Système d'échappement

Lay out collecteurs « 2-1-2 ».

Deux silencieux en acier inoxydable et chemise extérieure en alliage d'aluminium.

Deux sondes Lambda et deux catalyseurs.

### Coloris disponibles

Rouge Anniversary Ducati

Sous-couche Primer Acriflex Blanc réf. L00440652 (Lechler).

Base Rouge Ducati réf. 473.101 (PPG).

Transparent réf. 228.880 (PPG).

cadre couleur aluminium et jantes noires.

## Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants.

Phare avant à LED type :

n°2 LED ALTILON LAFL-C4L-0850 (feux de croisement) ;

n°8 LED LUMILEDS LXML-PWC2 (feu de route)

feu de position type :

n°8 LED LUMILEDS LXML-PWC2.

Feu arrière type :

2 LED REBEL LXM2-PH01-0060.

Indicateurs feux de stop (stop) à LED type :

n°8 LED LA G6SP-CBEA-24-1.

Éclairage plaque d'immatriculation à LED type :

n°3 LED CREE CLA1A-WKW-CXAYB453.

Commandes électriques sur le guidon.

Clignotants avant LED type :

N°15 LED OSRAM LYE6SF-ABBB-45 PLCC4

Clignotants arrière LED (version Europe) type :

n°4 led CREE.

Avertisseur sonore.

Contacteurs des feux de stop.

Batterie 12 V - 6,5 AH type étanche.

Tension système 12 V.

ALTERNATEUR 12V-380W.

RÉGULATEUR ÉLECTRONIQUE protégé par un fusible de 30 A placé sur le solénoïde de démarrage, au-dessous de la batterie (C, Fig. 200).

Démarreur électrique : 12V-0,6 kW.

Clignotants arrière ampoule (version USA) : RY10W (12V-10W) Couleur d'Ambre.

### Remarque

Pour le remplacement des ampoules voir paragraphe « Remplacement des ampoules des feux de route et de croisement ».

## Fusibles

Pour protéger les composants électriques, il y a douze fusibles placés à l'intérieur des boîtes à fusibles avant et un fusible sur le solénoïde de démarrage électrique. Dans chaque boîte, il existe un fusible de réserve.

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

La boîte à fusibles avant gauche (A, Fig. 198) et celle avant droite (B, Fig. 199) sont positionnées au-dessus de la batterie.

Pour accéder aux fusibles, déposer le carénage gauche (page 275).

Les fusibles utilisés sont accessibles en soulevant le couvercle de protection sur lequel sont indiqués l'ordre de montage et l'ampérage.

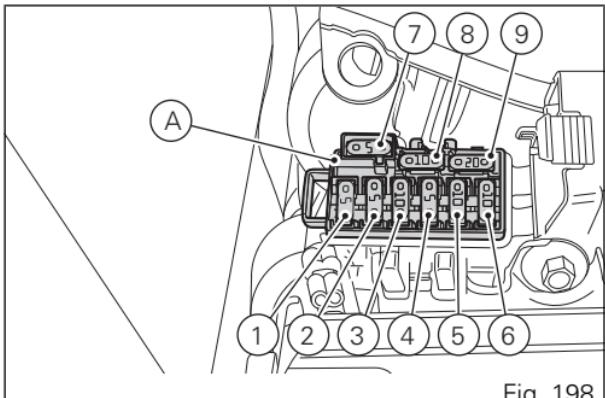


Fig. 198

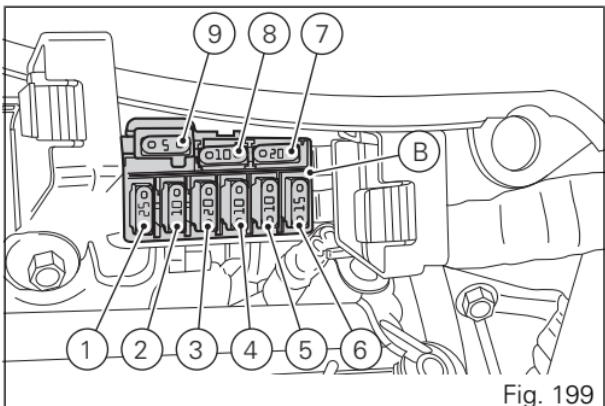


Fig. 199

<b>Légende boîte à fusibles avant gauche</b>		
Pos	Consommateurs	Val.
1	Smart EC	5 A
2	GPS/IMU	5 A
3	Key-sense	10 A
4	Diagnostic	5 A
5	Relais ouverture pa-pillon (ETV)	10 A
6	Tableau de bord	10 A
7	Réserve	5 A
8	Réserve	10 A
9	Réserve	20 A

<b>Légende boîte à fusibles avant droite</b>		
5	Centrale commande moteur	10 A
6	Système Black Box (BBS)	15 A
7	Réserve	20 A
8	Réserve	10 A
9	Réserve	5 A

<b>Légende boîte à fusibles avant droite</b>		
Pos	Consommateurs	Val.
1	ABS 1	25 A
2	ABS 2	10 A
3	Relais injection	20 A
4	Feux	10 A

Pour accéder au fusible principal, déposer le demi-carénage gauche (page 275).

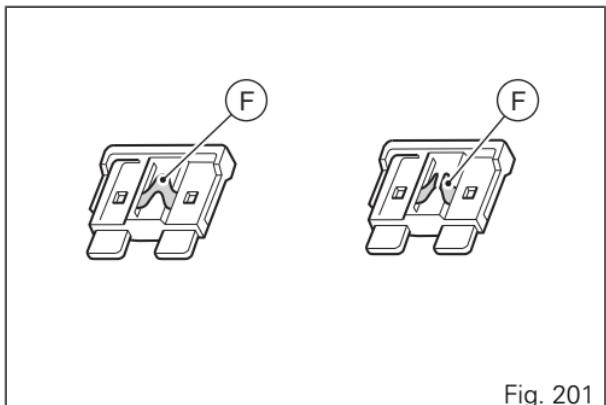
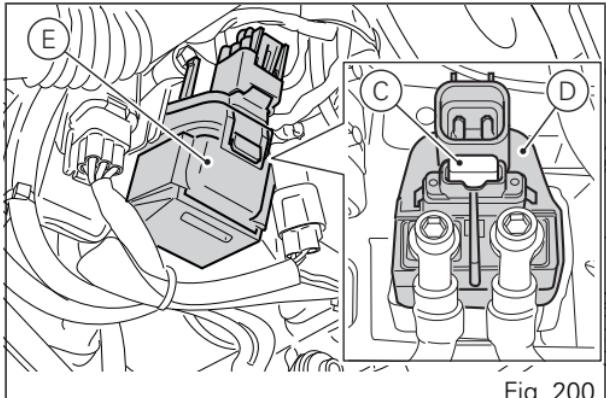
Le fusible principal (C, Fig. 200) est positionné près de la batterie, sur le solénoïde de démarrage (D, Fig. 200). Pour accéder au fusible il faut déposer le capuchon de protection (E, Fig. 200). Un fusible grillé présente une interruption du filament conducteur interne (F, Fig. 201).

### **! Important**

Pour éviter des risques de court-circuit, couper le contact, clé sur OFF, avant de procéder au remplacement du fusible.

### **! 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) | Centrale commande véhicule (BBS) |
| 2)  | Boîtier électronique E-Lock                | 25) | Actionneur EX-UP                 |
| 3)  | Relais E-Lock                              | 26) | Capteur de vitesse enclenchée    |
| 4)  | Boîte à fusibles 1                         | 27) | Capteur de vitesse arrière       |
| 5)  | Boîte à fusibles 2                         | 28) | Capteur de vitesse avant         |
| 6)  | Centrale commande moteur                   | 29) | Bobine verticale                 |
| 7)  | Capteur APS                                | 30) | Bobine horizontale               |
| 8)  | Démarrer électrique                        | 31) | Capteur de tours / position      |
| 9)  | Solénoïde à fusible                        | 32) | Sonde lambda verticale           |
| 10) | Batterie                                   | 33) | Sonde lambda horizontale         |
| 11) | Masse moteur                               | 34) | Quick shift                      |
| 12) | Régulateur                                 | 35) | Sonde de pression huile          |
| 13) | Alternateur                                | 36) | Contacteur feu de stop arrière   |
| 14) | Ventilateurs                               | 37) | Contacteur bâquille latérale     |
| 15) | Suspension arrière compression - Stepper C | 38) | Contacteur embrayage             |
| 16) | Suspension arrière détente - Stepper D     | 39) | Contacteur feu de stop avant     |
| 17) | Clignotant arrière droit                   | 40) | Relais pompe à carburant         |
| 18) | Feu arrière                                | 41) | Relais ETV vertical              |
| 19) | Clignotant arrière gauche                  | 42) | Relais ETV horizontal            |
| 20) | Éclairage de la plaque d'immatriculation   | 43) | Capteur MAP vertical             |
| 21) | Connecteur diagnostic                      | 44) | Capteur MAP horizontal           |
| 22) | Pompe à essence                            | 45) | Capteur de température eau       |
| 23) | Niveau d'essence                           | 46) | Sonde de température air         |
|     |  | 47) | TPS horizontal                   |
|     |  | 48) | TPS vertical                     |
|     |  | 49) | Injecteur horizontal principal   |

- 50) Injecteur horizontal supérieur
- 51) Injecteur vertical principal
- 52) Injecteur vertical supérieur
- 53) Actionneur ETV horizontal
- 54) Actionneur ETV vertical
- 55) Actionneur air secondaire
- 56) Boîtier électronique ABS
- 57) Commutateur gauche
- 58) Suspension avant détente - Stepper B
- 59) Suspension avant compression - Stepper A
- 60) Avertisseur sonore
- 61) Plate-forme inertielle
- 62) Clignotant avant gauche
- 63) Tableau de bord
- 64) Commutateur auxiliaire UP/DOWN
- 65) Phare avant
- 66) Clignotant avant droit
- 67) Amortisseur de direction
- 68) Boîtier électronique Smart EC

1)

#### Légende couleur des câbles

B Bleu  
W Blanc

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



#### Remarque

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

# Aide-mémoire pour l'entretien périodique

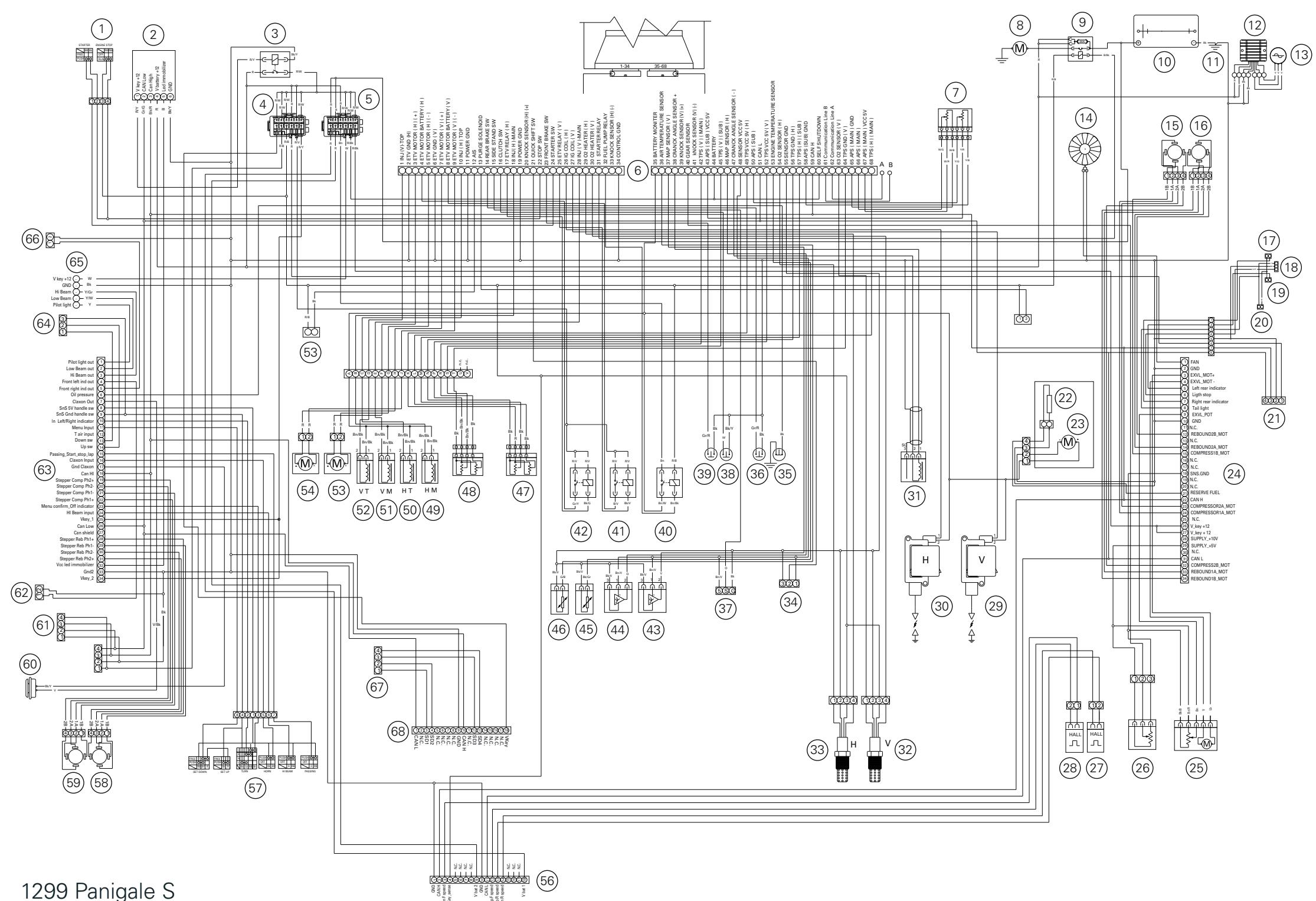
Aide-mémoire pour l'entretien périodique

<b>KM</b>	<b>NOM DUCATI SERVICE</b>	<b>kilométrage</b>	<b>DATE</b>
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			



Stampato 01/2015

Cod. 913.7.281.1A



cod. 913.7281.1A

Ducati Motor Holding spa  
[www.ducati.com](http://www.ducati.com)

Via Cavalieri Ducati, 3  
40132 Bologna, Italy  
Ph. +39 051 6413111  
Fax +39 051 406580

A Sole Shareholder Company  
subject to the Management and  
Coordination activities of AUDI AG