

Manuel d'utilisation et entretien

MONSTER

MONSTER 1100^{EVO} ABS



MONSTER

MONSTER 1100^{EVO} ABS

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les « Ducatisti » et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire.

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

Par souci d'amélioration permanente de la qualité de son service, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre attentivement les instructions qui suivent, notamment les recommandations concernant le rodage.

Vous aurez ainsi la certitude de toujours vivre de grandes émotions avec votre Ducati. Pour toute réparation ou simples conseils, veuillez contacter nos centres de service agréés.

De plus, notre service d'informations est à la disposition des « Ducatisti » et de tous les motards et passionnés de moto, pour tout conseil utile ou suggestion.



Remarques

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

LIGNE DIRECTE DUCATI

Numéro Vert

00800 00 382284

Amusez-vous bien !



Remarques

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

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



Attention

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

Informations générales 7

Garantie 7

Symboles 7

Renseignements utiles pour rouler en sécurité 8

Conduite en pleine charge 9

Données d'identification 10

Tableau de bord (Dashboard) 11

Tableau de bord 11

Afficheur LCD - Fonctions principales 15

Afficheur LCD – Réglage/affichage des paramètres 17

Indicateur de la distance totale parcourue « Compteur kilométrique » 20

Indicateur « Vitesse » 21

Indicateur de la distance partielle parcourue « TRIP » 22

Indicateur de la distance parcourue sur la réserve « TRIP FUEL » 23

Indicateur d'affichage de l'horloge 24

Indicateur de la température de l'huile moteur 25

Indicateur d'entretien préventif 28

Indicateur de la tension de batterie (BATT) 29

Réglage du ralenti du moteur (RPM) 31

Réglage de l'éclairage de fond 32

Afficheur du temps sur le tour (LAP) 33

Afficheur des données mémorisées (LAP Memory) 35

Système d'acquisition DDA 36

Erase DDA 37

Fonction de désactivation de l'ABS 38

Fonction activation / désactivation système Ducati Traction Control 39

Objectif du système 39

Activation du système 40

Les fonctions du système 40

Entretien ordinaire 40

Fonction Configuration DTC (Ducati Traction Control) 41

Indications pour le choix du niveau 43

Conseils pour l'utilisation sur piste 44

Conseils pour l'utilisation sur route 44

Fonction de réglage de l'horloge 45

Diagnostic du tableau de bord 46

Fonction d'extinction intelligente du phare 51

Fonction d'allumage intelligent du phare 51

Le système antidémarrage électronique 52

Code Card 53

Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique 54

Double des clés 56

Commandes pour la conduite 57

Position des commandes pour la conduite du motorcycle 57

Commutateur d'allumage et antivol de direction	58
Commutateur gauche	59
Levier de commande de l'embrayage	60
Commutateur droit	61
Poignée des gaz	62
Levier du frein avant	62
Pédale de commande du frein arrière	63
Sélecteur de vitesse	63
Réglage de la position du sélecteur de vitesse et de la pédale du frein arrière	64

Principaux éléments et dispositifs 66

Position sur le motorcycle	66
Bouchon du réservoir de carburant	67
Serrure de selle	68
Câble porte-casque	69
Béquille latérale	70
Éléments de réglage fourche avant	71
Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière	73

Mode d'emploi 74

Précautions pendant la période de rodage de la moto	74
Contrôles avant la mise en route	75
Démarrage du moteur	77
Démarrage et marche de la moto	79
Freinage	80
Mise à l'arrêt du motorcycle	81
Ravitaillement en carburant	81

Stationnement	82
Accessoires fournis de série	83

Principales opérations d'utilisation et entretien 84

Remplacement du filtre à air	84
Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein	84
Vérification de l'usure des plaquettes de frein	86
Lubrification des articulations	87
Réglage du câble des gaz	88
Charge et tamponnement hivernal de la batterie	88
Dépose de la batterie	89
Repose de la batterie	96
Contrôle de la tension de la chaîne de transmission	107
Graissage de la chaîne de transmission	108
Remplacement des ampoules	109
Orientation du phare	110
Pneus	112
Contrôle du niveau d'huile moteur	114
Nettoyage et remplacement des bougies	115
Nettoyage général	116
Inactivité prolongée	117
Remarques importantes	117

Entretien 118

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire	118
Programme d'entretien : opérations réservées au client	121

Caractéristiques techniques 122

Encombrements (mm) 122

Poids 122

Moteur 124

Distribution 124

Performances 125

Bougies d'allumage 125

Alimentation 125

Freins 126

Transmission 127

Cadre 128

Roues 128

Pneus 128

Suspensions 128

Système d'échappement 129

Coloris disponibles 129

Circuit électrique 129

Aide-mémoire pour l'entretien
périodique 134

Informations générales

Garantie

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

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

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel de façon à bien vous familiariser avec votre nouvelle moto. En cas de doute, s'adresser à un concessionnaire ou atelier agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motorcycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :



Attention

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



Important

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



Remarques

Informations complémentaires concernant l'opération en cours.

Toutes les indications relatives à DROITE ou GAUCHE se réfèrent au sens de la marche de la moto.

F Renseignements utiles pour rouler en sécurité



Attention

À lire avant d'utiliser la moto.

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

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

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

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

Ne jamais démarrer le moteur dans un local fermé.

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

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

Pour être prêt à chaque changement de direction ou à chaque variation des conditions de la chaussée, le pilote doit TOUJOURS tenir les mains sur le guidon, tandis que le passager doit TOUJOURS se tenir des deux mains à la poignée passager sous la selle.

Respecter la législation et les règles nationales et locales.

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

Signaler TOUJOURS et suffisamment à l'avance, avec les clignotants, tout changement de direction ou de voie. Rester bien visible en évitant de rouler dans « l'angle mort » des véhicules qui précèdent.

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

TOUJOURS arrêter le moteur lorsqu'on se ravitaille en carburant et veiller à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.

Ne jamais fumer pendant le ravitaillement en essence.

Lorsqu'on prend de l'essence, on peut respirer des vapeurs nuisibles à la santé. Si des gouttes de carburant devaient entrer en contact avec la peau ou les vêtements, laver immédiatement à l'eau et au savon et changer de vêtements.

TOUJOURS retirer la clé quand on laisse la moto sans surveillance.

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



Attention

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

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

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

Conduite en pleine charge

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

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

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires supplémentaires, ne doit pas dépasser la valeur suivante :
390 kg

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

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

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

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

Veiller à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 112 et en bon état.

Données d'identification

Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motorcycle Ducati.

Cadre N°

Moteur N°



Remarques

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

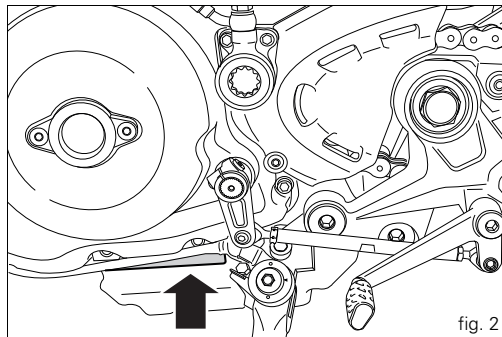
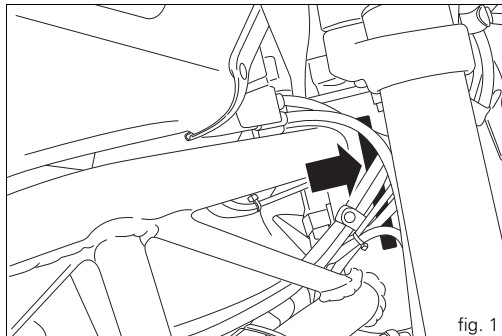


Tableau de bord (Dashboard)

Tableau de bord

1) AFFICHEUR LCD (voir page 15).

2) COMPTE-TOURS (tr/min).

Il indique le régime du moteur en tours par minute.

3) TÉMOIN DE POINT MORT N (VERT).

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

4) TÉMOIN DE RÉSERVE DE CARBURANT  (JAUNE AMBRE).

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

5) TÉMOINS DES CLIGNOTANTS  (VERT).

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

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

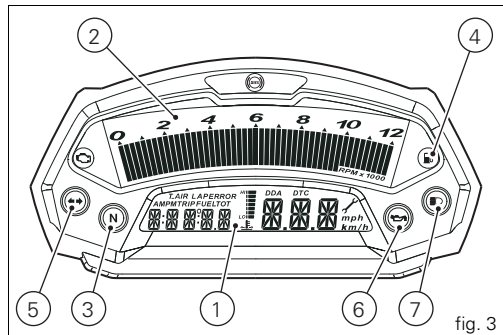


fig. 3

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

Il s'allume lorsque la pression de l'huile moteur est insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. 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 la moto si le témoin (6) reste allumé pour ne pas risquer de causer de graves dommages au moteur.

10) TÉMOIN ABS (ABS) (JAUNE AMBRE).

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

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

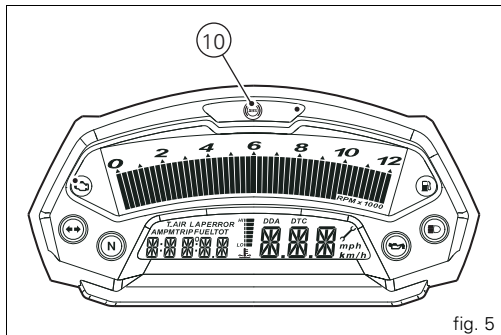


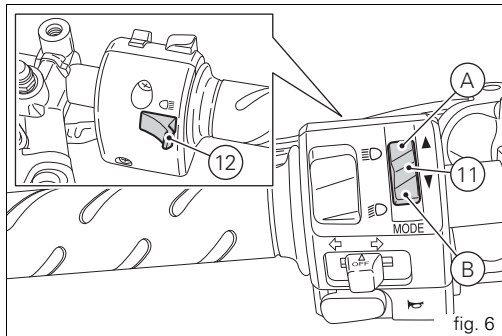
fig. 5

F 11) BOUTON DE COMMANDE.

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

12) BOUTON D'APPEL DE PHARES FLASH.

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



Afficheur LCD - Fonctions principales



Attention

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

1) INDICATEUR DE VITESSE.

Indique la vitesse de roulage.

2) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE.

Il indique la distance totale parcourue par la moto.

3) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE JOURNALIER.

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

4) COMPTEUR KILOMÉTRIQUE TRIP FUEL.

Il indique la distance parcourue en réserve.

5) HORLOGE.

6) INDICATEUR DE TEMPÉRATURE DE L'AIR.

7) CHRONOMÈTRE DU TEMPS SUR LE TOUR.

8) INDICATEUR DES TOURS MOTEUR (RPM).

9) TEMPS SUR LE TOUR (LAP).

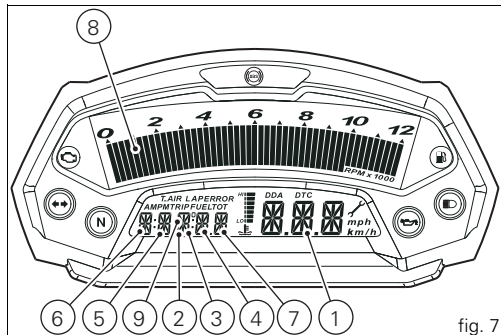


fig. 7

F 10) INDICATEUR D'ENTRETIEN PRÉVENTIF.

L'allumage de l'indicateur signale que le motorcycle a atteint le kilométrage prévu pour la révision d'entretien périodique. L'indicateur restera sur l'afficheur jusqu'à la remise à zéro du système qui sera exécutée par le Concessionnaire ou l'Atelier agréé Ducati qui se chargera de l'entretien.

11) FONCTION LAP.

Il indique l'activation de la fonction LAP.

12) FONCTION DDA.

Il indique l'activation du système d'acquisition DDA.

Important

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

13) INDICATEUR DE LA TEMPÉRATURE DE L'HUILE MOTEUR

Important

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

14) CONTRÔLE DE TRACTION (DTC).

Indique l'activation du système de contrôle de traction (DTC).

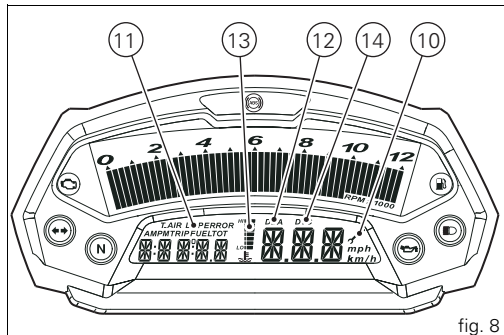


fig. 8

Afficheur LCD – Réglage/affichage des paramètres

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

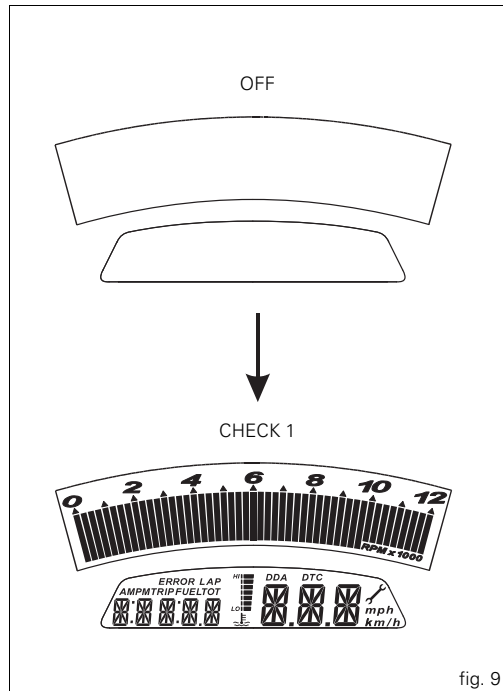


fig. 9

F Il passe ensuite en mode d'affichage « normal » et visualise le modèle du véhicule et, pendant 2 secondes, la version (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) à la place de la vitesse. Le modèle défile sur l'afficheur une seule fois.

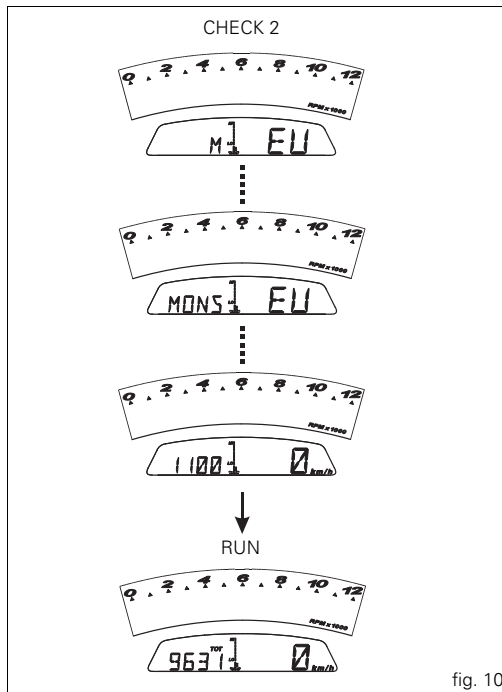


fig. 10

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

COMPTEUR KILOMÉTRIQUE

VITESSE

GRAPHIQUE EN BARRES DES TOURS MOTEUR

GRAPHIQUE EN BARRES DE LA TEMPÉRATURE DE L'HUILE MOTEUR

Par la suite, en déplaçant le bouton (1, fig. 11) sur la position B « ▼ », il est toujours possible de passer de la fonction TOT (compteur kilométrique) aux fonctions suivantes :

TRIP

TRIP FUEL (uniquement s'il est actif)

HORLOGE

Pour revenir à la fonction TOT.

Par contre, en déplaçant le bouton (1, fig. 11) sur la position A « ▲ », le système entre dans le MENU et affiche alternativement les fonctions suivantes :

ERROR (uniquement s'il est actif)

BATT

RPM

LIGHT SET

LAP (OFF ou ON)

LAP MEM

DDA (OFF ou ON)

ERASE DDA

DISAB ABS

DTC (OFF ou ON)

DTC SET

RÉGLAGE DE L'HORLOGE

CODE (uniquement s'il est actif)

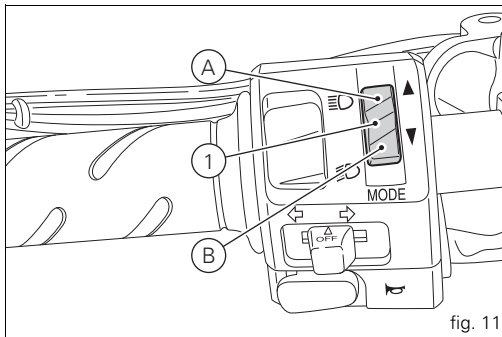


fig. 11

Important

Ce menu n'est actif que si la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h. Si le véhicule dépasse 20 km/h quand ce MENU est affiché, celui-ci disparaît automatiquement pour laisser la place aux données initiales. De toute façon, il est possible de quitter ce MENU à tout moment en appuyant pendant 3 secondes sur le bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ ».

Indicateur de la distance totale parcourue « Compteur kilométrique »

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

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

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

Si la distance parcourue est supérieure à 99 999 km (ou 99 999 mi), le message « 99 999 » reste affiché en permanence.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA



fig. 12

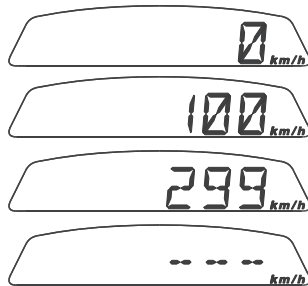
Indicateur « Vitesse »

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

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

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

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

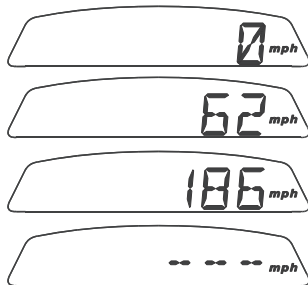


fig. 13

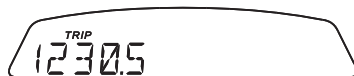
Indicateur de la distance partielle parcourue « TRIP »

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

Quand on se trouve dans cette fonction, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, la donnée est mise à zéro.

Quand la distance parcourue atteint 999,9 km (ou mi), le comptage est remis à zéro et repart automatiquement.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

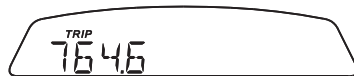


fig. 14

Indicateur de la distance parcourue sur la réserve « TRIP FUEL »

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

La fonction TRIP FUEL s'active automatiquement chaque fois que le témoin de la réserve de carburant s'allume, indépendamment de la fonction affichée. L'information sera conservée en mémoire tant que la moto sera sur la réserve, même après avoir coupé le contact (Key-off).

Le comptage cesse automatiquement dès que la moto n'est plus en réserve.

Quand la distance parcourue atteint 999,9 km (ou mi), le comptage est remis à zéro et repart automatiquement.

ver. EU, CND, FRA, JAP



ver. UK, USA

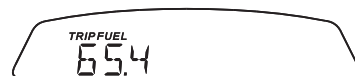


fig. 15

F

Indicateur d'affichage de l'horloge

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

L'heure est toujours affichée selon la séquence suivante :

a.m. de 0:00 à 11:59

p.m. de 12:00 à 11:59

En cas de coupure de la batterie (Batt-OFF), une fois la tension rétablie et lors du prochain Key-on, l'horloge sera remise à zéro et reprendra automatiquement à partir de « 0:00 ».

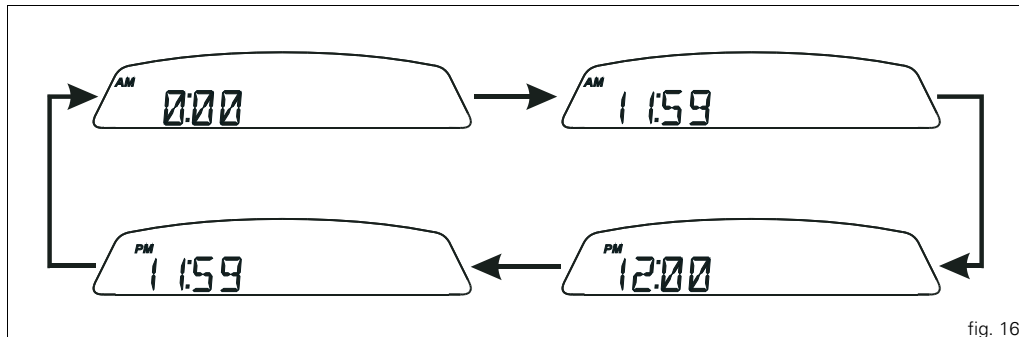


fig. 16

Indicateur de la température de l'huile moteur

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

Affichages :

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



fig. 17

F

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



fig. 18

- si la température est comprise entre +191 °C et +200 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 8 » ;
- si la température est de ≥ 201 °C, l'écran affiche l'« ÉTAT 9 » et les crans clignotent.
- En cas d'erreur (FAULT) du capteur, l'« ÉTAT 1 » est affiché en mode clignotant.

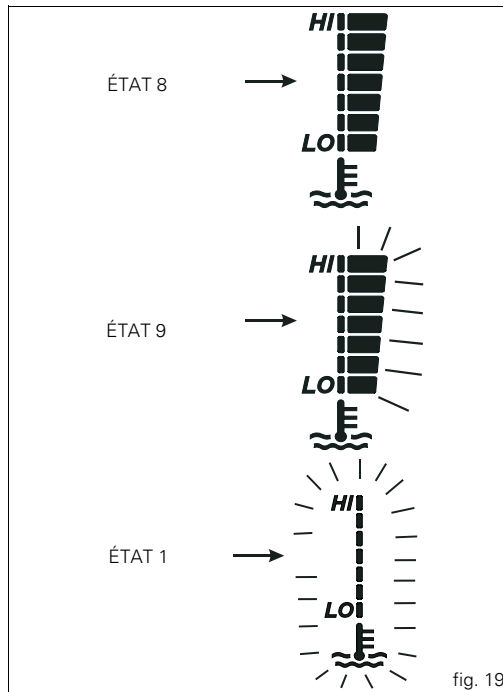


fig. 19

F

Indicateur d'entretien préventif

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

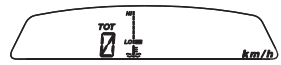
Le tableau de bord affiche l'indication de l'entretien aux kilométrages suivants :
après les 1 000 premiers km du compteur kilométrique ;
tous les 12 000 km du compteur kilométrique.
L'indication reste affichée tant qu'elle ne sera pas remise à zéro.



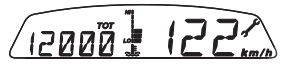
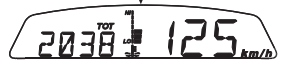
Attention

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

ver. EU, CND, FRA, JAP



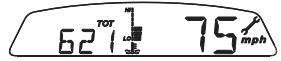
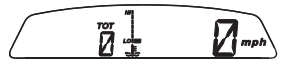
Reset



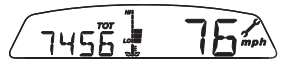
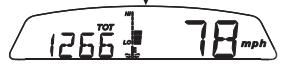
ALLUMAGE (MAINT)

ALLUMAGE (MAINT)

ver. UK, USA



Reset



ALLUMAGE (MAINT)

ALLUMAGE (MAINT)

fig. 20

Indicateur de la tension de batterie (BATT)

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

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

L'écran affiche la tension de la batterie de la façon suivante :
si la donnée est comprise entre 12,1 et 14,9 V, elle est affichée fixe ;

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

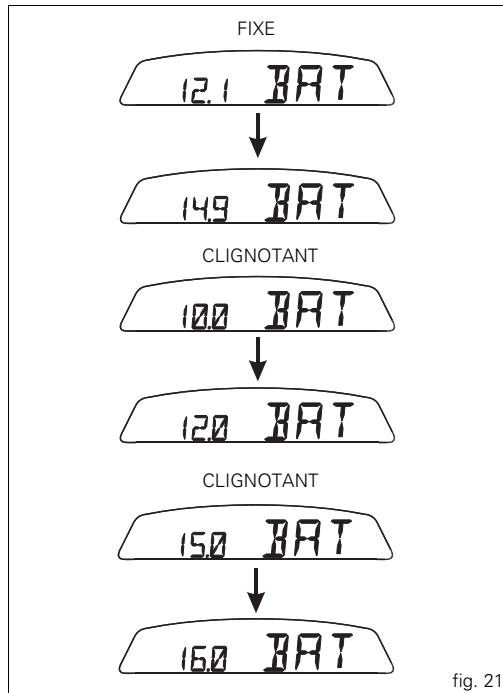


fig. 21

F

si la donnée est égale ou inférieure à 9,9 V, le message « LO » est affiché en mode clignotant et le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'allume ; si la donnée est égale ou supérieure à 16.1 Volt, le message « HI » est affiché en mode clignotant et le témoin « Diagnostic Véhicule/Moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'allume.

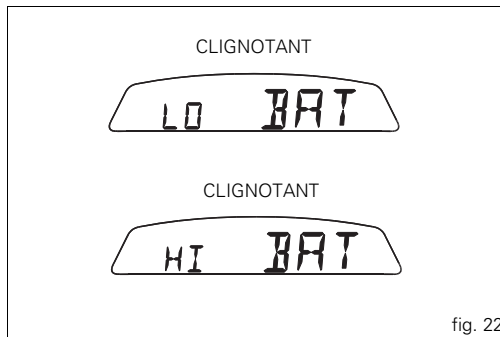


fig. 22

Réglage du ralenti du moteur (RPM)

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

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

L'écran affiche le compte-tours supérieur et le régime du moteur (tr/min) en valeur numérique pour permettre un réglage plus précis du ralenti.

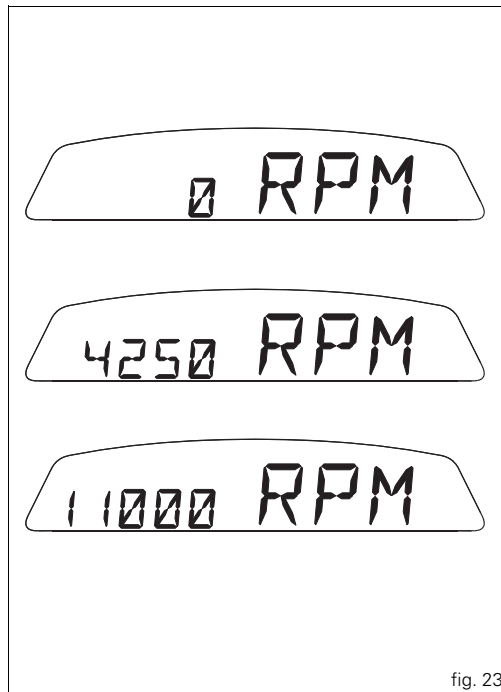


fig. 23

Réglage de l'éclairage de fond

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

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

Dans cette page, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on entre dans la fonction de réglage et les pages suivantes sont affichées :

- page 1 – réglage « LIGHT MAX » :

Dans cette page, l'éclairage de fond est réglé sur la puissance maximale ; si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ », on passe à la page 2.

- page 2 – réglage « LIGHT MID » :

Dans cette page, l'éclairage de fond est réduit d'environ 30 % par rapport à sa puissance maximale ; si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ », on passe à la page 3.

- page 3 – réglage « LIGHT MIN » :

Dans cette page, l'éclairage de fond est réduit d'environ 70 % par rapport à la puissance maximale ; si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ », on passe à la page 1.

Si dans une des trois pages on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, le Tableau de bord retourne à la page « LIGHT SET », mémorise la puissance de l'éclairage de fond sélectionné et la conserve en mémoire.

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

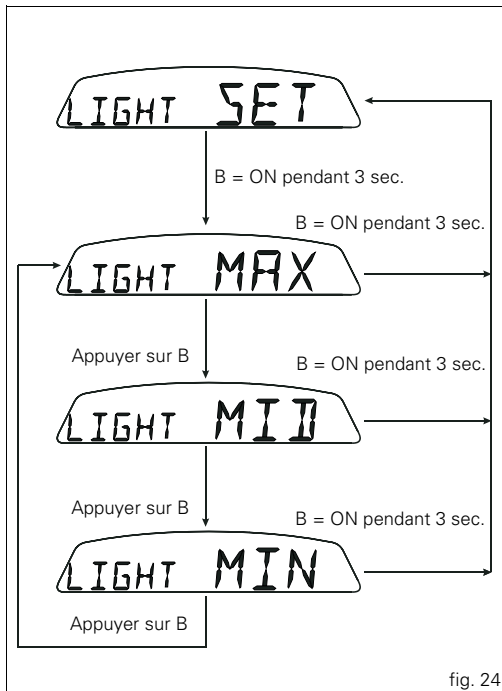


fig. 24

Afficheur du temps sur le tour (LAP)

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

Pour activer cette fonction, il faut entrer dans le menu et régler la fonction « LAP » sur « ON » en appuyant sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes.

Le démarrage et l'arrêt du chronomètre doivent être activés au moyen du bouton d'appel de phares FLASH (12, fig. 6) sur le commutateur gauche.

Chaque fois qu'on appuie sur le bouton FLASH lorsque la fonction LAP est activée, le tableau de bord affiche pendant 10 secondes le temps sur le tour puis retourne à l'affichage « normal ».

Il est possible de chronométrer et de mémoriser jusqu'à 30 tours.

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

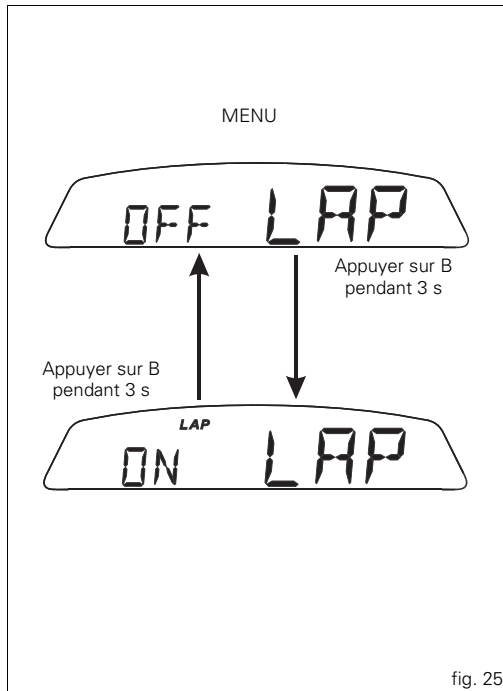


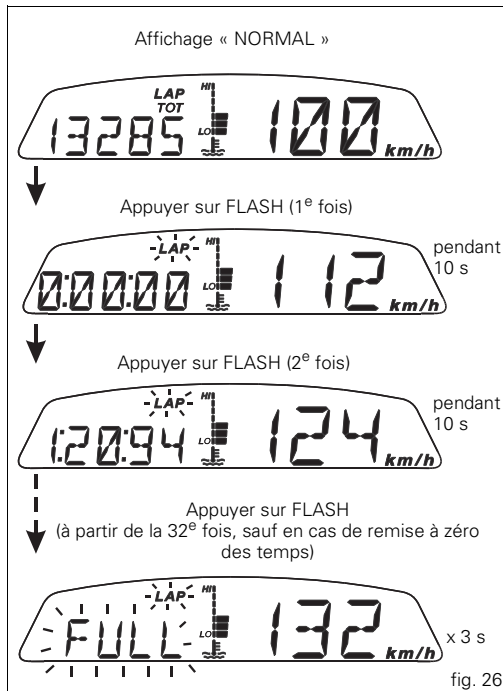
fig. 25

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

Si on éteint l'afficheur (Key-off) quand la fonction LAP est active, celle-ci est automatiquement désactivée (si le chronomètre était aussi en marche, le temps sur le tour en cours n'est pas mémorisé).

Au cas où le temps ne serait jamais arrêté, dès que l'on atteindra un temps de 9 minutes, 59 secondes, 99 centièmes, le chronomètre repartira à compter de 0 (zéro) et le comptage du temps continuera jusqu'à ce que la fonction soit désactivée.

Par contre, si la fonction LAP est activée, que la mémoire n'a pas été remise à zéro, mais que le nombre de tours mémorisés est inférieur à 30 (exemple : 18 tours mémorisés), les tours éventuellement restants seront mémorisés jusqu'au remplissage de la mémoire (dans cet exemple, jusqu'à 12 tours pourront être mémorisés). Cette fonction ne prévoit que l'affichage du temps sur le tour accompli ; celui-ci sera mémorisé pour être disponible dans la fonction Lap Memory.



Afficheur des données mémorisées (LAP Memory)

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

Pour afficher les temps mémorisés, il faut accéder au menu et choisir la page « LAP MEM ».

Dans cette page du menu, en appuyant sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on affiche le « 1^{er} tour ». L'afficheur indique le numéro du tour, le temps réalisé et le régime maximum atteint sur ce tour.

En appuyant sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ », on exécute le défilement des 30 temps mémorisés pour retourner ensuite au 1^{er} tour.

Lors de l'affichage des temps mémorisés, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, le tableau de bord met à zéro instantanément tous les temps mémorisés.

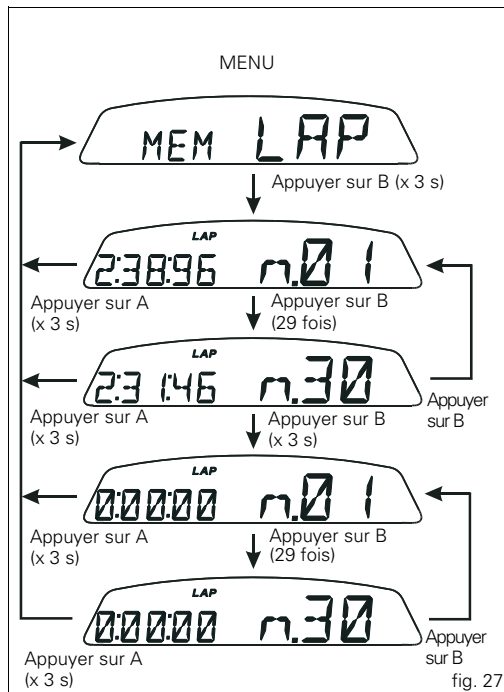
Dans ce cas, si la fonction LAP était active, elle est automatiquement désactivée.

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

Pour quitter l'affichage des temps mémorisés, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ ».

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

Si le moteur a atteint le seuil du limiteur pendant le tour, le témoin correspondant « LIMITEUR - OVER-REV. » (9, fig. 4) s'allumera lors de l'affichage des temps mémorisés.



F Système d'acquisition DDA

Cette fonction permet d'activer le système d'acquisition DDA (Ducati Data Analyzer) : le système d'acquisition doit être relié au câblage du véhicule. Pour activer le système d'acquisition, il faut entrer dans le menu et régler le système d'acquisition « DDA » sur « ON » en appuyant sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes.

Le démarrage et l'arrêt du séparateur de tours de l'acquisition sont activés au moyen du bouton d'appel de phares FLASH (12, fig. 6) sur le commutateur gauche. Si l'on éteint l'afficheur (Key-off) quand la fonction DDA est active, celle-ci sera automatiquement désactivée.

Remarques

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

Attention

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

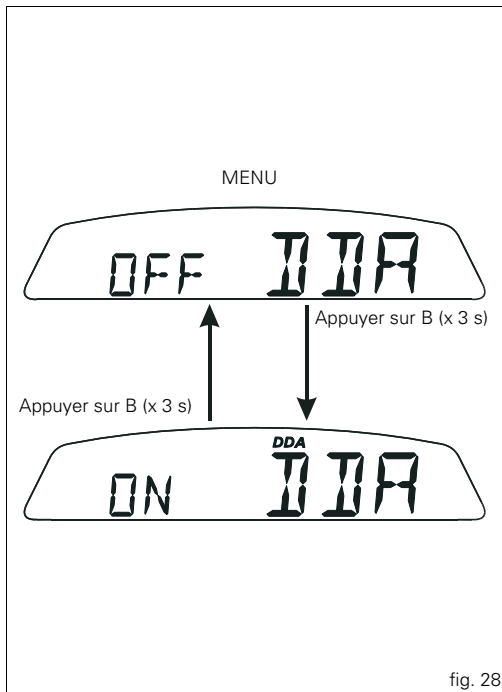


fig. 28

Erase DDA

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

Pour effacer les données, il faut accéder au menu et choisir la page « Erase DDA ».

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes et le système d'acquisition DDA ne saisit aucune donnée, l'écran affiche pendant 10 secondes le message « WAIT... ». Au bout de

ces 10 secondes, il affiche le message « ERASE OK » pendant 3 secondes pour confirmer que les données du système DDA ont été effacées.

Par contre, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes et le système d'acquisition DDA est en train de saisir des données, la mémoire du système d'acquisition de données n'est pas effacée et l'écran affiche le message « FAIL » pendant 3 secondes.

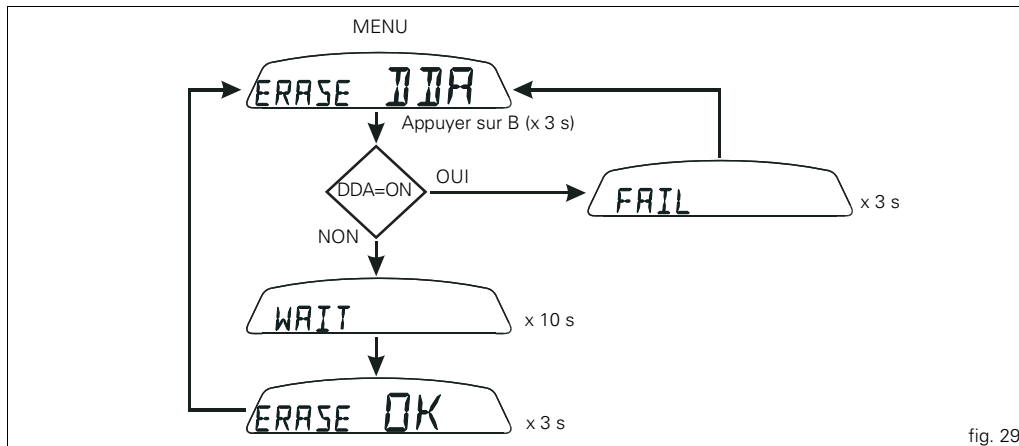


fig. 29

F Fonction de désactivation de l'ABS

Cette fonction permet de désactiver le boîtier électronique ABS.

Attention

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

Pour désactiver le boîtier électronique ABS, il faut entrer à la page « DISAB ABS » du menu et appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes.

Au bout de ces 3 secondes, le tableau de bord confirme la désactivation en faisant clignoter le témoin ABS (10, fig. 5). Le boîtier électronique ABS restera désormais désactivé ; il se réactivera automatiquement lors du prochain Key-off/Key-on.

Lors du prochain Key-on, le tableau de bord signalera son fonctionnement effectif en maintenant le témoin ABS (10, fig. 5) éteint.

En cas de problèmes dans le système ABS, le tableau de bord signalera son mauvais fonctionnement par l'allumage fixe du témoin ABS (10, fig. 5) et du témoin EOBD (8, fig. 4) et par l'activation de l'erreur ABS dans le menu.

Important

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

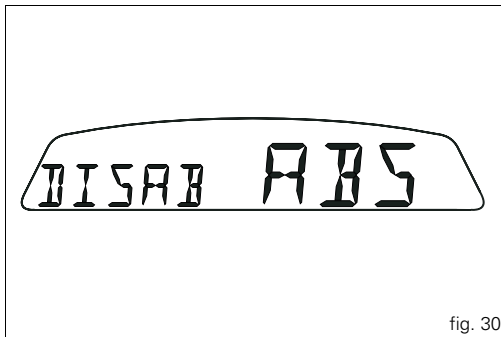


fig. 30

Fonction activation / désactivation système Ducati Traction Control

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

Objectif du système



Attention

Le DTC est un système d'assistance à disposition du pilote, utilisable pendant la conduite sur route et sur circuit. Le système d'assistance est un mécanisme qui permet de faciliter et rendre plus sûre la conduite du motorcycle, mais il n'exempte pas le pilote de ses devoirs comportementaux

face à la conduite avec prudence pour prévenir ses erreurs et celles des autres et il devra, en tout état de cause, activer des manoeuvres d'urgence conformément aux réglementations sur la circulation routière.

Le pilote doit toujours être conscient que les systèmes de sécurité jouent un rôle préventif. Les éléments actifs aident le pilote à contrôler le motorcycle afin que sa gestion soit plus aisée et sûre. Sous prétexte que les systèmes de sécurité sont actifs, le pilote ne doit pas conduire à des vitesses supérieures à celles raisonnablement admises, indépendamment du contexte dans lequel se déplace la moto, des lois physiques, des règles comportementales citées et du code de la route.

F

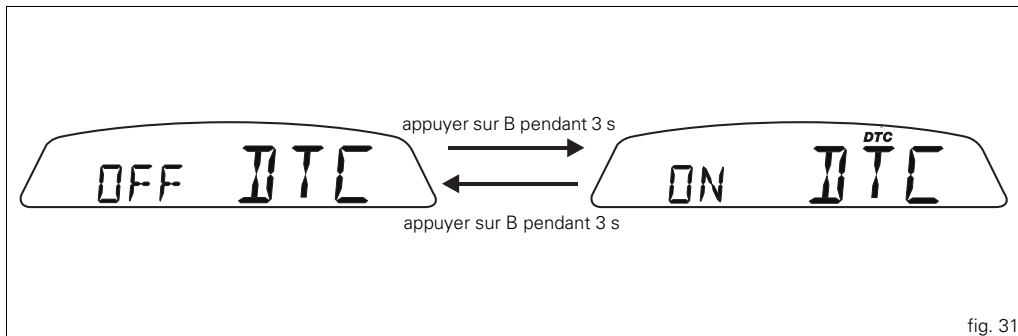


fig. 31

Activation du système

Le système doit être activé moto à l'arrêt et en position de sécurité.

Pour intervenir sur le système DTC, il faut accéder au menu et configurer la fonction « DTC » sur « On » en appuyant sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; au terme des 3 secondes, l'inscription « DTC » est affichée pour signaler l'activation du DTC. Quand l'inscription « DTC » est active, elle est visible non seulement dans l'affichage normal, mais aussi à l'intérieur des pages du menu.

Les fonctions du système



Remarques

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

Chaque fois que le DTC est activé, le système de contrôle de traction impose le dernier niveau d'intervention mémorisé ; il sera ensuite possible de modifier le niveau d'intervention avec la fonction « DTC SETUP – Réglage du niveau d'intervention du contrôle de traction ».

Pour désactiver le système DTC, il faut accéder au menu et configurer la fonction « DTC » sur « OFF » en appuyant de nouveau sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; au bout de 3 secondes, l'inscription « DTC » disparaît pour signaler la désactivation du contrôle de traction.

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

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

Entretien ordinaire

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

Fonction Configuration DTC (Ducati Traction Control)

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

Pour configurer le système contrôle de traction, il faut entrer dans le menu, moto à l'arrêt, à la page « Setup DTC ».

Le niveau d'intervention du contrôle de traction (L.1.....L.4) précédemment réglé est affiché sur la droite de l'écran ; les niveaux d'intervention vont de « 1 » à « 4 » et l'intervention du contrôle de traction augmente au fur et à mesure que le chiffre réglé augmente (voir paragraphe suivant).

Une fois cette page de menu affichée, appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes pour accéder au mode configuration.

Page 1 : l'afficheur visualise l'inscription « Setup LEV. 1 ». Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.

Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ ».

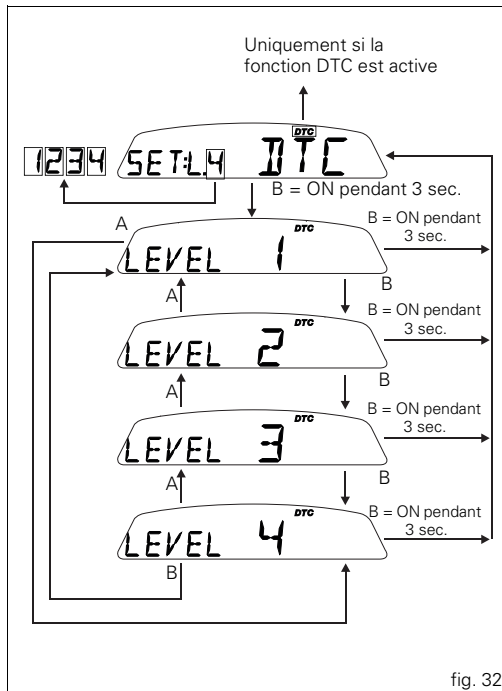


fig. 32

Page 2 : l'afficheur visualise l'inscription « Setup LEV. 2 ».
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ ».

Page 3 : l'afficheur visualise l'inscription « Setup LEV. 3 ».
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ ».

Page 4 : l'afficheur visualise l'inscription « Setup LEV. 4 ».
Pour mémoriser ce « niveau », il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes ; cette page disparaîtra automatiquement pour laisser la place à l'affichage initial en indiquant, sur la droite de l'écran, le niveau mémorisé.
Pour passer au niveau suivant, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » ; pour retourner au niveau précédent, il faut appuyer sur le bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ ».

Le réglage est toujours conservé en mémoire, même quand on coupe le contact (Key-Off).

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

Indications pour le choix du niveau



Attention

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

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

Si les pneus de la moto sont similaires à ceux de première monte, mais avec des petites différences, comme par exemple marque et/ou modèle différent, mais même taille (arr. = 180/55-17 ; AV. = 120/70-17), il peut être suffisant de sélectionner le niveau le plus approprié parmi les niveaux disponibles afin de rétablir un fonctionnement optimal du contrôle de traction.

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

Dans ce cas, il est conseillé de désactiver le système.

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

Entre le niveau 4 et le niveau 1, il y a encore 2 autres niveaux d'intervention intermédiaires. Le niveau d'intervention du système DTC diminue par pas constants en passant du niveau 4 au niveau 1.

Avec les niveaux 1 et 2, le système DTC permet au pneu arrière de glisser et même de déraper en sortie des virages ;

ces niveaux ne devraient être utilisés que par les pilotes très chevronnés.

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

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

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

La recherche du niveau le plus approprié dépend fortement des conditions d'adhérence du circuit/parcours (voir, ci-après, les conseils d'utilisation sur circuit et sur route).

Rapport entre la position choisie et le type de circuit :

Si le circuit/parcours comporte des virages permettant une vitesse homogène, il sera plus facile de trouver un niveau d'intervention convenable pour chaque virage ; par contre, si le circuit/parcours comporte des virages beaucoup plus serrés que d'autres, il sera plus difficile de trouver un compromis satisfaisant (dans le virage plus serré, le DTC tendra toujours à intervenir plus que dans les autres virages).

Rapport entre la position choisie et le style de conduite :

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

Conseils pour l'utilisation sur piste

Il est conseillé d'utiliser la position 4 sur les deux premiers tours de circuit (pour chauffer les pneus) afin de se familiariser avec le système ; ensuite, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 3, 2, 1, jusqu'à trouver le niveau d'intervention du DTC le mieux adapté (en faisant toujours deux tours de circuit avant de changer de niveau pour permettre la mise en température des pneus).

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

Conseils pour l'utilisation sur route

Activer le DTC, sélectionner le niveau 4 et conduire la moto comme d'habitude ; si le DTC intervient excessivement, il est conseillé d'essayer à la suite les niveaux 3, 2, 1, jusqu'à trouver le niveau d'intervention le plus approprié.

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

Fonction de réglage de l'horloge

Cette fonction permet la configuration et le réglage de l'horloge. Pour régler l'horloge, il faut entrer à la page « SET » du menu.

Réglage de l'heure.

Dans cette page, si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes, on entre dans la fonction de réglage. Quand on entre dans cette fonction, le message « AM » clignote sur l'afficheur.

En appuyant sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ », on passe au clignotement du message « PM ». En appuyant encore sur le bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ », on retourne au pas précédent (si l'heure est 00:00, quand on passe de « AM » à « PM » l'heure 12:00 sera affichée).

Si l'on appuie sur le bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ », on passe au réglage des heures qui commencent à clignoter. À chaque pression du bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement à intervalles d'une heure. En maintenant pressé le bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement à raison d'une heure par seconde (durant la pression prolongée du bouton, les heures ne clignotent pas).

Si l'on appuie sur ce bouton (1, fig. 11) dans la position A « ▲ », on passe au réglage des minutes qui commencent à clignoter.

À chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement à intervalles d'une minute.

En maintenant pressé ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement à raison d'une minute par seconde. Si l'on appuie sur ce bouton dans la position B « ▼ » pendant plus de 5 secondes, le comptage augmente à raison d'un chiffre toutes les 100 ms (durant la pression prolongée dans la position B « ▼ », les secondes ne clignotent pas).

Si l'on appuie sur ce bouton dans la position A « ▲ », on sort du mode de réglage et la nouvelle heure programmée est affichée.

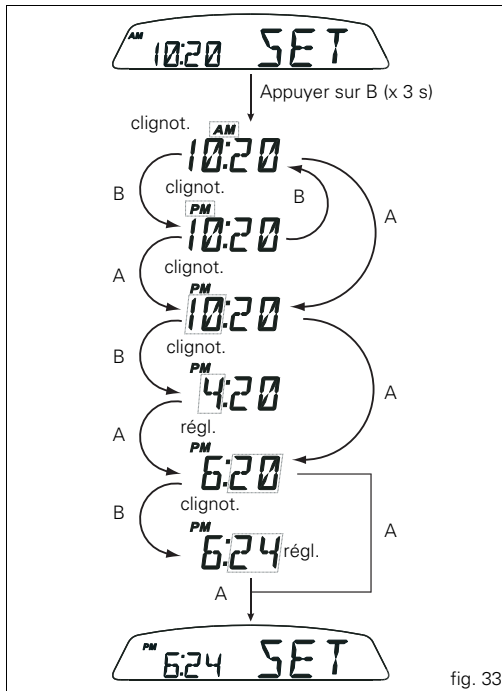


fig. 33

Diagnostic du tableau de bord

Important

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








Cette fonction permet d'afficher et d'identifier les comportements anormaux de la moto et de savoir si les pièces défectueuses sont remplaçables. Pour afficher la fonction, il faut entrer à la page « Error » du menu.













Ce menu n'est actif que lorsqu'il existe au moins une erreur ; autrement, cette page N'EST PAS affichée. Si plusieurs erreurs sont détectées, elles sont affichées alternativement toutes les 3 secondes. Dans tous les cas, il est toujours possible d'effectuer un diagnostic plus détaillé à l'aide du Ducati Diagnostic System.

























Attention




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

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	TPS	01 Potentiomètre à papillon C.C. Vcc ou c.a.
	TPS	01 Potentiomètre à papillon C.C. GND
	PRESS	02 Capteur de pression C.C. Vcc
	PRESS	02 Capteur de pression C.C. GND ou c.a.
	OIL	03 Capteur NTC d'huile C.C. Vcc ou c.a.
	OIL	03 Capteur NTC d'huile C.C. GND
	T AIR	04 Capteur de Température de l'Air C.-C. GND ou c.a.

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR	
	T AIR	04	Capteur de Température de l'Air C.C. Vcc
	BATT	05	Tension de batterie, niveau LOW
	BATT	05	Tension de batterie, niveau HIGH
	LAMB	06	Sonde lambda (écart)
	LAMB	06	Réchauffeur de la sonde lambda C.C. Vcc
	LAMB	06	Réchauffeur de la sonde lambda C.C. GND ou c.a.
	FUEL	07	Capteur NTC de la réserve d'essence C.C. Vcc ou c.a.
	FUEL	07	Capteur NTC de la réserve d'essence C.C. GND
	DTC	08	Traction Control
	COIL	09	Bobine verticale (n° 2) C.C. Vcc
	COIL	09	Bobine verticale (n° 2) C.C. GND ou c.a.
	COIL	09	Bobine horizontale (n° 1) C.C. Vcc

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR	
	COIL	09	Bobine horizontale (n° 1) C.C. GND ou c.a.
	INJE	10	Injecteur vertical (n° 2) C.C. Vcc
	INJE	10	Injecteur vertical (n° 2) C.C. GND ou c.a.
	INJE	10	Injecteur horizontal (n° 1) C.C. Vcc
	INJE	10	Injecteur horizontal (n° 1) C.C. GND ou c.a.
	FAN	11	Relais des Ventilateurs C.a.
	START	12	Solénoïde de démarrage C.C. Vcc
	START	12	Solénoïde de démarrage C.C. GND ou c.a.
	R INJ	13	Relais d'injection c.a.
	STEPP	14	Moteur pas à pas c.a.
	STEPP	14	Moteur pas à pas C.C. Vcc

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR	ERREUR
	STEPP	14 Moteur pas à pas C.-C. GND
	EXVL	15 Échec de la vérification des valeurs limites ou erreur de positionnement
	EXVL	15 C.C. GND ou c.a. du potentiomètre
	EXVL	15 C.C. Vcc du potentiomètre
	EXVL	15 Moteur en panne / hors service
	ECU	16 ECU (erreur générique)
	PKUP	17 Capteur du pick-up
	SPEED	18 Capteur de vitesse
	IMMO	19 Système antidémarrage électronique (clé absente)
	IMMO	19 Système antidémarrage électronique (antenne débranchée)
	IMMO	19 Système antidémarrage électronique (clé inconnue)

TÉMOIN	MESSAGE D'ERREUR		ERREUR
	CAN	20	Ligne CAN
	LIGHT	21	Relais feux
	ABS	22	Erreur dans le système ABS

Fonction d'extinction intelligente du phare

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

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

Fonction d'allumage intelligent du phare

Cette fonction permet de réaliser l'allumage programmé du phare, même lorsque le moteur est éteint (Key-off).

Le tableau de bord, tout de suite après le Key-off, reste activé pendant 60 secondes, permettant ainsi d'allumer le phare par la pression du bouton (1, fig. 11) dans les positions A « ▲ » ou B « ▼ ».

Pendant ces 60 secondes, la pression du bouton (1, fig. 11) dans les positions A « ▲ » ou B « ▼ » permet d'allumer le phare pendant 30 secondes. Il est possible d'appuyer plusieurs fois sur le bouton pour prolonger le temps d'activation, jusqu'à un maximum de 6 fois (pour un temps maximum de 180 secondes).

Après la première pression du bouton (1, fig. 11) dans les positions A « ▲ » ou B « ▼ », le phare s'allume pendant 30 secondes. Il faut appuyer une deuxième fois sur ce bouton avant l'expiration de ce délai pour ajouter 30 secondes supplémentaires au temps d'activation. Dans le cas contraire, au bout du premier délai de 30 secondes, il ne sera plus possible d'ajouter d'autres périodes de 30 secondes et le tableau de bord éteindra le phare. Pour retourner dans cette fonction, il faut mettre et couper le contact (Key-on/Key-off) au moins une fois.

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

Le système antidémarrage électronique

Pour une meilleure protection contre le vol, la moto est équipée d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), qui entre automatiquement en fonction quand le tableau de bord est mis hors service.

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'elle autorise le démarrage du moteur.

Clés (fig. 34)

Le motorcycle est livré avec :

- 2 clés B (NOIRES)

Ces clés contiennent le code du système antidémarrage.



Remarques

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

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

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



Remarques

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



Attention

Séparer les clés et utiliser une seule clé noire avec la moto.

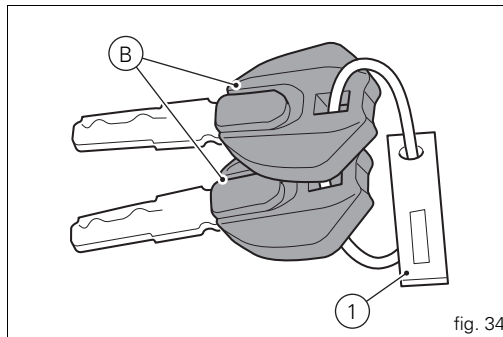


fig. 34

Code Card

Une CODE CARD (fig. 35) est fournie avec les clés. Cette carte contient le code électronique (A, fig. 36) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le KEY-ON.



Attention

La CODE CARD doit être rangée en lieu sûr. Il est préférable que l'utilisateur ait toujours sur soi le code électronique indiqué sur la CODE CARD, dans l'éventualité de devoir effectuer le déblocage du moteur moyennant la procédure décrite ci-dessous qui offre la possibilité à l'utilisateur, en cas de problèmes du système antidémarrage électronique, de désactiver la fonction de « blocage du moteur » signalée par l'allumage du témoin jaune ambre « Diagnostic moteur - EOBD » (8, fig. 4).

L'opération n'est possible que si l'on connaît le code électronique indiqué sur la Code Card.



Attention

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

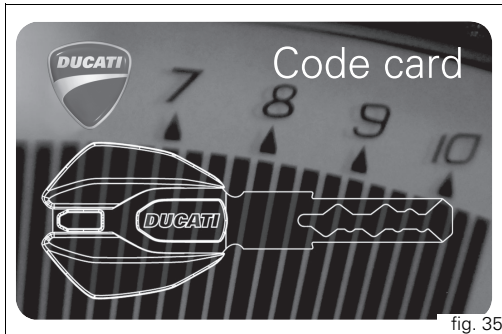


fig. 35

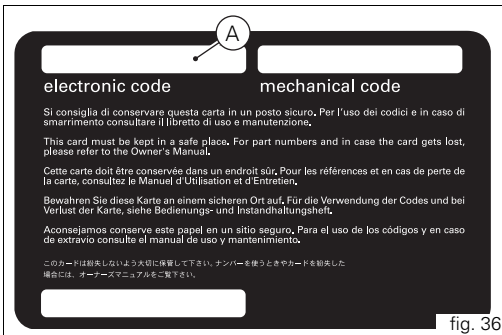


fig. 36

Procédure de déblocage du système antidémarrage électronique

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

Entrer à la page « COD » du menu.



Remarques

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

Le premier code affiché dans cette page du menu est toujours « 00000 ». Par la suite, la pression du bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » pendant 3 secondes permettra d'entrer dans la procédure de saisie du code électronique indiquée sur la Code Card.

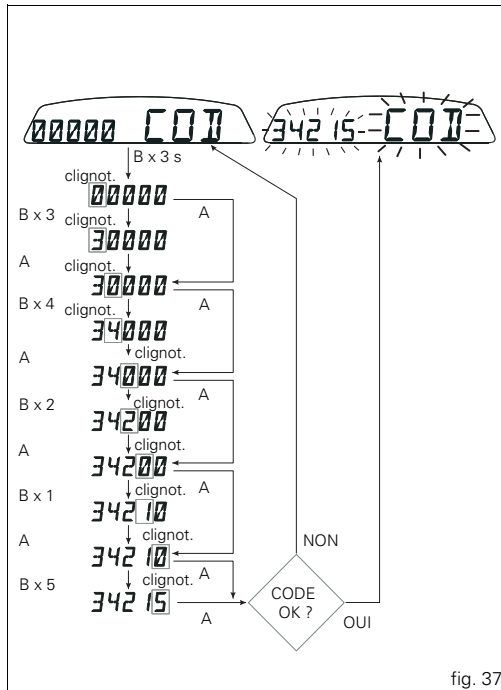


fig. 37

Saisie du code :

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

Bouton (1, fig. 11) :

À chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement à intervalles d'une seconde.

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

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

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

Appuyer sur ce bouton dans la position A « ▲ » pour passer au réglage du cinquième chiffre qui commencera à clignoter. À chaque pression de ce bouton dans la position B « ▼ », le comptage avance cycliquement à intervalles d'une seconde. Appuyer sur ce bouton dans la position A « ▲ » pour confirmer le code.

Si le code a été saisi correctement, le message COD et le code saisi clignotent simultanément pendant 4 secondes. Le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'éteint. Ensuite, le tableau de bord quitte automatiquement le menu et autorise le démarrage temporaire du véhicule. Si l'erreur n'a pas été éliminée, au prochain Key-on le tableau de bord reprendra l'état d'erreur et le moteur restera bloqué. Si le code a été mal saisi, le tableau de bord retournera automatiquement au menu « COD » et affichera le code « 00000 ».

F Fonctionnement

Chaque fois que l'on tourne la clé du commutateur de la position ON à la position OFF, le système antivol active le blocage du moteur. Au démarrage du moteur, en tournant la clé de la position OFF à la position ON :

1) si le code est reconnu, le système de protection déverrouille le moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 42), le moteur se met en marche.

2) Si le témoin « Diagnostic véhicule/moteur - EOBD » (8, fig. 4) s'allume et que la pression du bouton (1, fig. 11) dans la position B « ▼ » active l'affichage de la page portant le message « Error », le code n'a pas été reconnu. Dans ce cas, il est conseillé de mettre la clé sur OFF puis sur ON ; si le blocage persiste, réaliser une nouvelle tentative avec l'autre clé noire fournie. S'il est encore impossible de démarrer le moteur, s'adresser au réseau d'assistance DUCATI.

Attention

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

Toujours utiliser la même clé au cours de la procédure.

L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de reconnaître le code de la clé insérée.

Double des clés

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

Le réseau d'assistance Ducati mémorisera toutes les clés neuves et les clés déjà possédées.

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

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



Remarques

En cas de changement de propriétaire de la moto, le nouveau propriétaire doit absolument entrer en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Commandes pour la conduite



Attention

Ce chapitre présente les commandes nécessaires à la conduite de la moto en indiquant leur position et leur fonction. Lire attentivement cette description avant d'utiliser une commande quelconque.

Position des commandes pour la conduite du motocycle

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

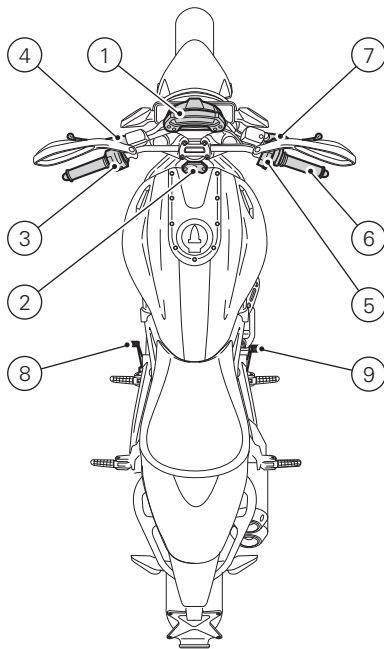






fig. 38

F

Commutateur d'allumage et antivol de direction

Ce contacteur se trouve devant le réservoir et a quatre positions :

- A)  : il autorise le fonctionnement des feux et du moteur ;
- B)  : il empêche le fonctionnement des feux et du moteur ;
- C)  : direction bloquée ;
- D)  : feu de position et antivol de direction.



Remarques

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

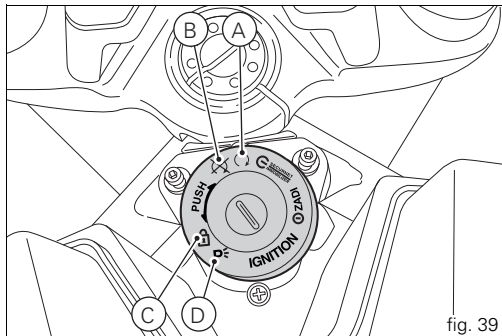









fig. 39



Commutateur gauche

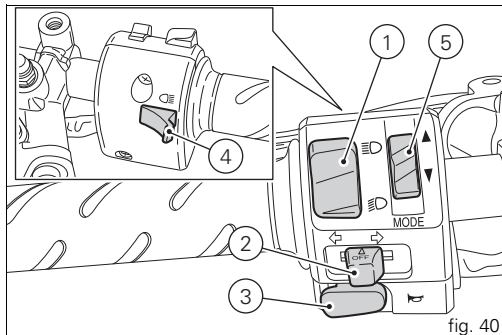
1) Inverseur des feux à deux positions :
position  = feu de croisement allumé ;
position  = feu de route allumé.

2) Bouton  = clignotant à trois positions :
position centrale = éteint ;
position  = virage à gauche ;
position  = virage à droite.
Pour désactiver le clignotant, appuyer sur le levier de commande une fois revenu en position centrale.

3) Bouton  = avertisseur sonore.

4) Bouton  = appel de phares.

5) Bouton de commande du tableau de bord à deux positions :
position «  » ;
position «  ».



Levier de commande de l'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 dans le sens des aiguilles d'une montre pour éloigner le levier de la poignée des gaz. Tourner la molette dans le sens inverse pour rapprocher le levier.

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



Attention

Le levier d'embrayage doit être réglé moto arrêtée.



Important

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



Remarques

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

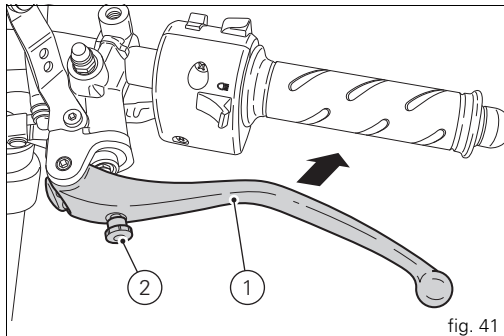





fig. 41

Commutateur droit

1) Commutateur D'ARRÊT MOTEUR à deux positions :
position  (RUN) = marche ;
position  (OFF) = arrêt du moteur.



Attention

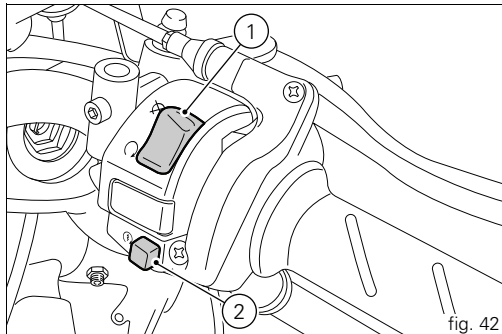
Ce commutateur s'utilise surtout en cas d'urgence, lorsqu'il faut éteindre rapidement le moteur. Après l'arrêt, ramener le commutateur sur  pour mettre en marche le motorcycle.



Important

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

2) Bouton  = démarrage du moteur.



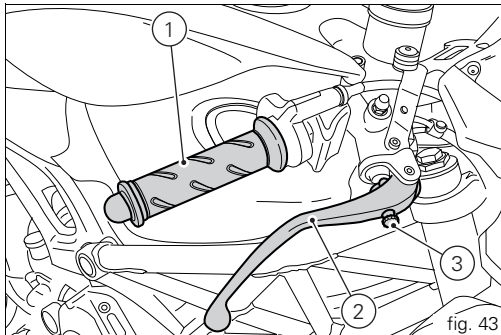
F Poignée des gaz

La poignée des gaz (1), du côté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du corps à papillons. Lorsqu'on la relâche, elle revient automatiquement sur la position initiale de ralenti.

Levier du frein avant

Tirer le levier (2) vers la poignée des gaz pour actionner le frein avant. L'effort nécessaire est minime car le fonctionnement est du type hydraulique.

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



Attention

Avant d'utiliser ces commandes, lire les instructions respectives à la page 79.

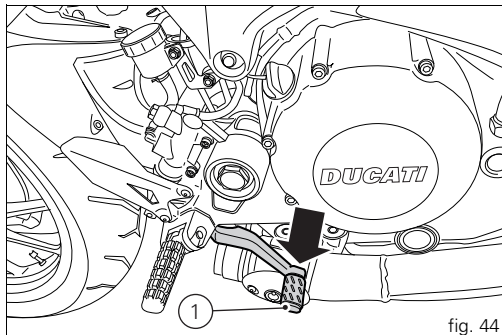


Attention

Le levier du frein avant doit être réglé moto arrêtée.

Pédale de commande du frein arrière (fig. 44)

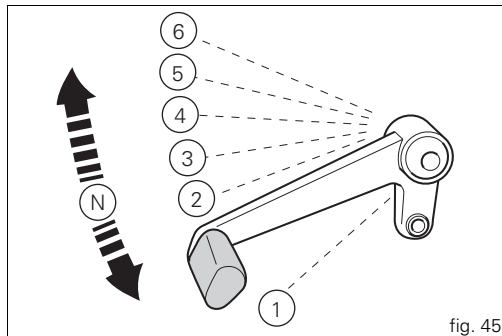
Pour actionner le frein arrière, appuyer sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.



Sélecteur de vitesse (fig. 45)

Le sélecteur de vitesse a une position neutre centrale N avec retour automatique et deux mouvements :
en bas = pousser le sélecteur vers le bas pour enclencher la 1^e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manœuvre, le témoin N du tableau de bord s'éteint ;
en haut = lever le sélecteur pour enclencher la 2^e vitesse et ensuite la 3^e, 4^e, 5^e et 6^e vitesse.

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



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

En fonction du style de conduite de chaque pilote, il est possible de modifier la position du levier de vitesses et du levier du frein arrière par rapport aux repose-pieds.

Pour modifier la position du levier de vitesses, agir comme suit :

bloquer la tringle (1) et desserrer les contre-écrous (2) et (3).

Remarques

L'écrou (2) est fileté à gauche.

Tourner la tringle (1) en intervenant sur la partie hexagonale avec une clé ouverte jusqu'à ce que la pédale de vitesse soit dans la position voulue.

Serrer les deux contre-écrous contre la tringle.

Pour modifier la position du levier du frein arrière, agir comme suit :

Desserrer le contre-écrou (4).

Tourner la vis (5) de réglage de la course de la pédale jusqu'à la position voulue.

Serrer le contre-écrou (4).

En appuyant d'une main sur la pédale, vérifier la présence d'une légère course à vide (environ $1,5 \div 2$ mm) avant le début de l'action de freinage.

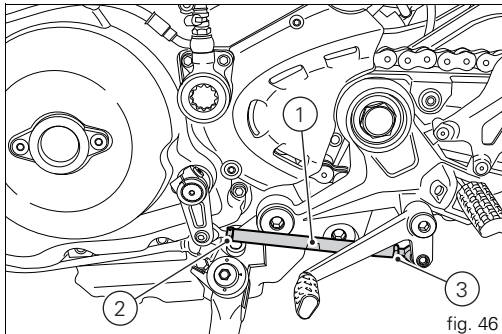


fig. 46

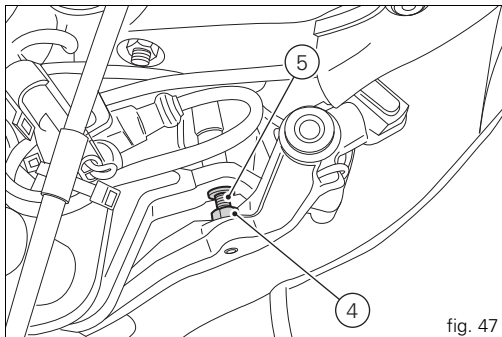
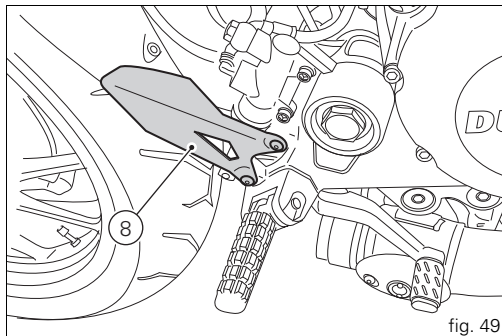
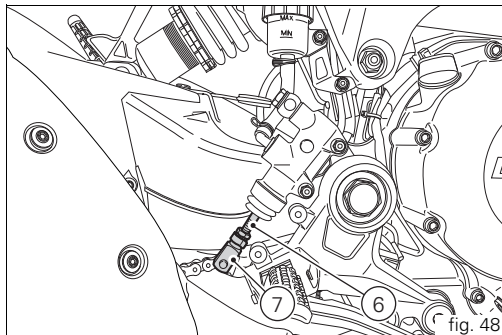


fig. 47

Si ce n'est pas le cas, régler la longueur de la tringle de commande du maître-cylindre en agissant comme suit :
Desserrer le contre-écrou (6) sur la tringle du maître-cylindre.
Visser la tringle sur la fourchette (7) pour augmenter le jeu ou la dévisser pour le réduire.
Serrer le contre-écrou (6) et vérifier de nouveau le jeu.

Remarques

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



F Principaux éléments et dispositifs

Position sur le motocycle

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

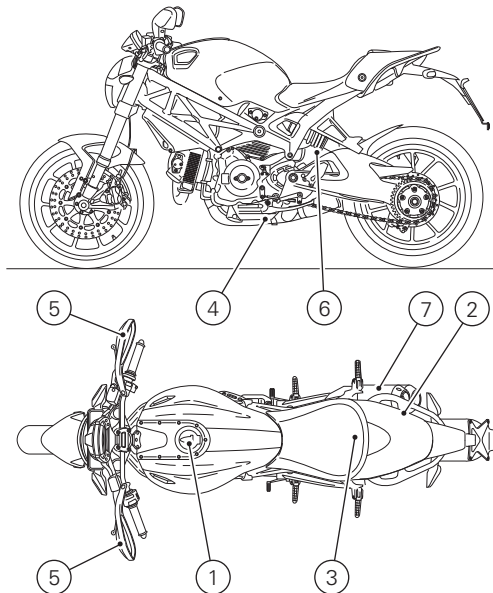


fig. 50

Bouchon du réservoir de carburant

Ouverture

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

Fermeture

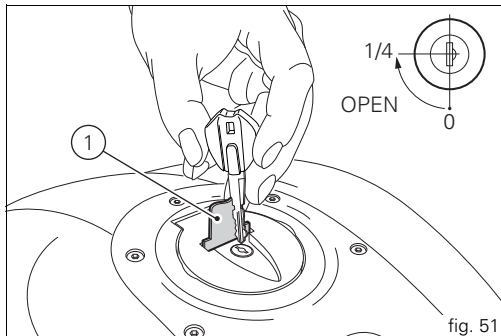
Refermer le bouchon avec la clé insérée et appuyer dessus pour l'encaster dans son logement. Tourner la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position initiale puis la retirer. Refermer le cache (1) de la serrure.

Remarques

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

Attention

Après le ravitaillement en carburant (voir page 81), toujours veiller à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.



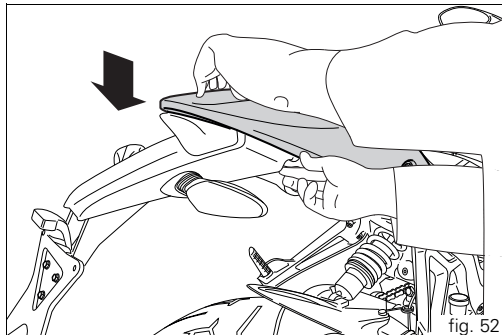
F Serrure de selle

Ouverture

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

Fermeture

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



Câble porte-casque

Remarques

Le câble porte-casque (1, fig. 53) se trouve dans la trousse à outils, voir « Accessoires fournis de série » page 81. Faire passer le câble par le casque et insérer son extrémité dans la goupille (2, fig. 53). Laisser le casque suspendu et reposer la selle en place pour le fixer.

Attention

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

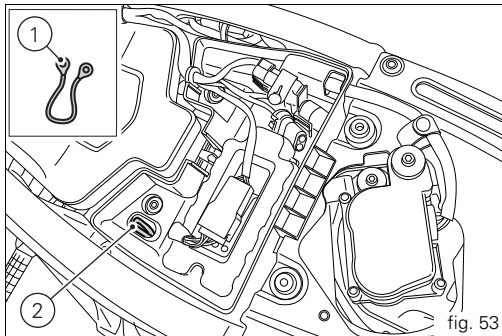


fig. 53

F Béquille latérale

● Important

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

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

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

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

⚠ Attention

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

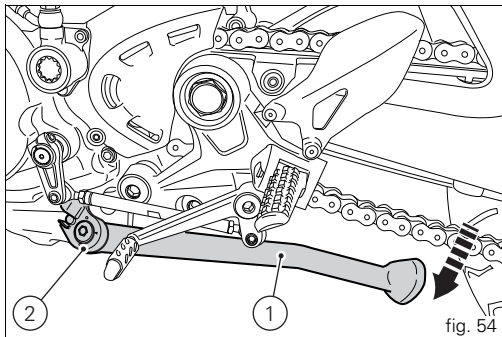
Pour relever la béquille (position de repos horizontale), incliner la moto vers la droite et lever en même temps la béquille (1) avec le pied.

👁 Remarques

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

👁 Remarques

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



Éléments de réglage fourche avant

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

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

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

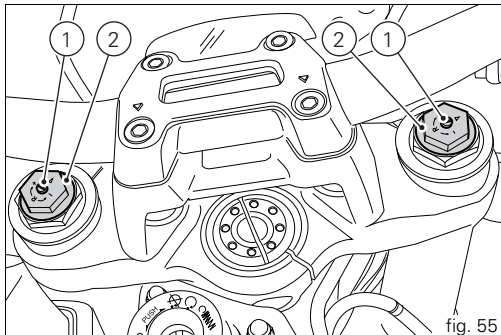
Placer la moto sur la béquille latérale, en veillant à ce qu'elle soit parfaitement stable.

À l'aide d'un tournevis plat, tourner le dispositif de réglage (1), chapeautant chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.

À l'aide d'un tournevis plat, tourner le dispositif de réglage (3), dans la partie arrière des pattes d'ancrage roue, pour modifier le frein hydraulique en compression.

Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tourner le dispositif de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six-pans de 22 mm. Lorsqu'on tourne le dispositif de réglage (1 et 3), il faut entendre des dé clics : chacun d'entre eux correspond à un réglage d'amortissement.

En serrant à fond la vis jusqu'en butée on obtient la position « 0 », qui correspond à l'amortissement maximum.



F

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

Les réglages STANDARD sont les suivants :

compression : 8 déclics ;

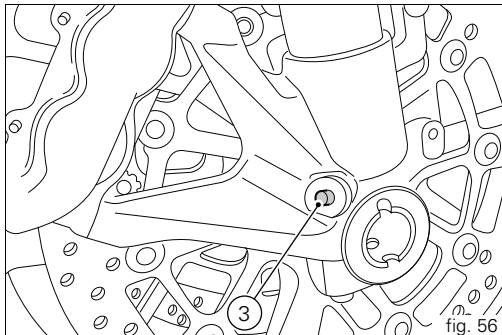
Extension : 12 déclics.

Précontrainte du ressort : 10 mm (3 tours après ouverture complète).



Important

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



Dispositifs de réglage de l'amortisseur arrière

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

Le dispositif de réglage (1), situé du côté gauche, au niveau de la fixation supérieure de l'amortisseur au sous-cadre arrière, règle l'action hydraulique de freinage en extension (détente).

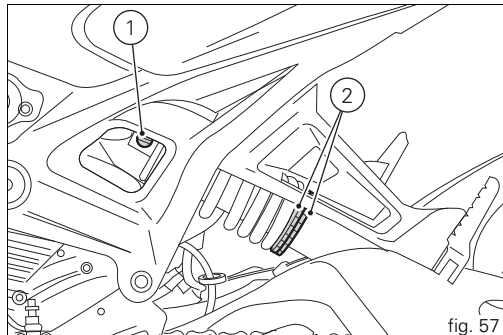
En tournant le dispositif de réglage (1) dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le freinage ; dans le sens inverse, on le diminue.

Les deux bagues (2), en haut de l'amortisseur, permettent de régler la précontrainte du ressort extérieur. Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrer la bague supérieure de blocage. VISSER ou DÉVISSER la bague inférieure pour AUGMENTER ou RÉDUIRE la précontrainte.

Réglage d'USINE à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) :

- Dévisser le dispositif de réglage (1) de 8 déclics.

Précontrainte du ressort : 15 mm



Attention

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

Mode d'emploi

Précautions pendant la période de rodage de la moto

Vitesse de rotation maximum (fig. 58)

Régime du moteur pendant et après la période de rodage :

- 1) Jusqu'à 1 000 km ;
- 2) De 1 000 à 2 500 km.

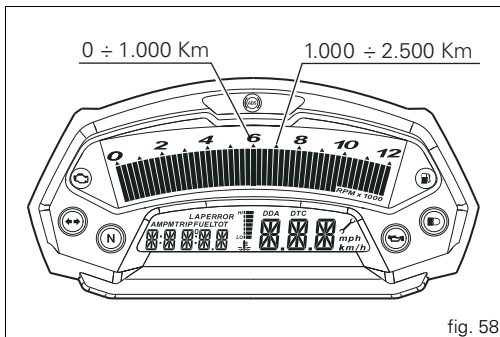


fig. 58

Jusqu'à 1 000 km

Au cours des 1 000 premiers km de marche, prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le nombre de tours suivant :

5 500 ÷ 6 000 tr/min

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

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

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

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

De 1 000 à 2 500 km

Il est possible de demander plus au moteur sans jamais dépasser 7 000 tr/min.

Important

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

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

Contrôles avant la mise en route

Attention

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

Avant de prendre la route, contrôler :

CARBURANT DANS LE RÉSERVOIR

Contrôler le niveau du carburant dans le réservoir. Au besoin, se ravitailler en carburant (page 81).

NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Contrôler le niveau d'huile dans le carter moteur par le regard transparent. Au besoin, faire l'appoint d'huile (page 114).

LIQUIDE FREINS ET EMBRAYAGE

Contrôler le niveau de liquide dans les réservoirs correspondants.

CONDITION DES PNEUS

Contrôler la pression et l'état d'usure des pneus (page 112).

FONCTIONNALITÉ DES COMMANDES

Actionner les leviers et pédales des freins, d'embrayage, des gaz et de sélecteur de vitesse pour contrôler leur fonctionnement.

FEUX ET AVERTISSEURS

Vérifier l'état des ampoules d'éclairage et des indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore.

En cas d'ampoules grillées, les remplacer (page 109).

SERRAGES À CLÉ

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

BÉQUILLE

Vérifier le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 70).

Témoin ABS

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



Attention

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

Dispositif ABS

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

⚠ Attention

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

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

⚠ Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

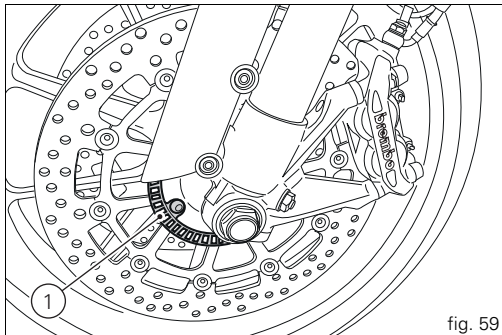


fig. 59

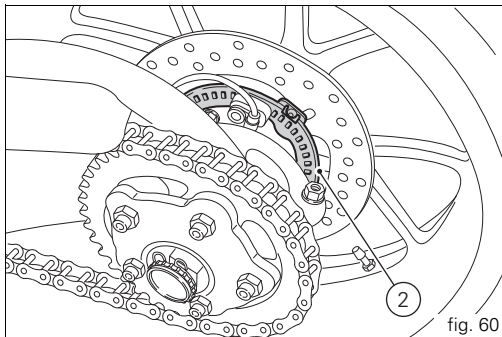


fig. 60

Démarrage du moteur

Remarques


Pour démarrer le moteur déjà chaud, suivre la procédure décrite pour « Température ambiante élevée ».

Attention

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

Température ambiante normale

(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/95 °F) :

- 1) Déplacer le commutateur d'allumage sur (1). Vérifier si le témoin vert N et le témoin rouge  sont allumés sur le tableau de bord.

Important


Le témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Attention

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

Remarques

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

- 2) Vérifier si le commutateur d'arrêt (2, fig. 62) est sur  (RUN) ; puis appuyer sur le bouton de démarrage (3, fig. 62).

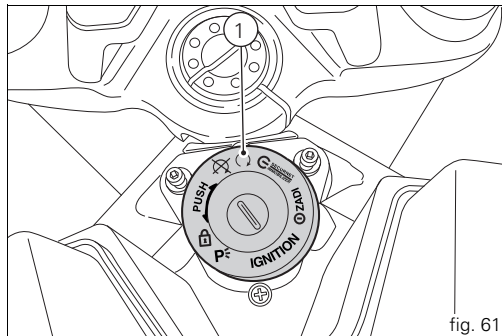


fig. 61

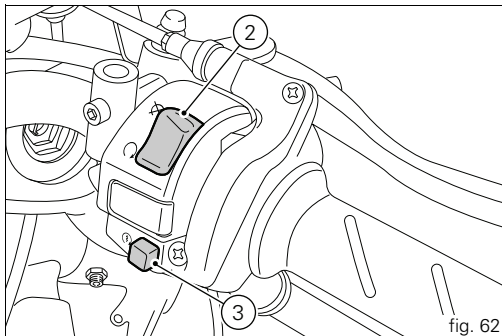
F Laisser le motorcycle démarrer spontanément, sans actionner la poignée des gaz.

Remarques

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

Important

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



Démarrage et marche de la moto

- 1) Débrayer en agissant sur le levier de commande.
- 2) Du bout du pied, baisser avec décision le levier de vitesses de manière à enclencher la première vitesse.
- 3) Accélérer en tournant lentement la poignée des gaz et en lâchant simultanément et graduellement le levier d'embrayage ; la moto commencera à rouler.
- 4) Relâcher totalement le levier d'embrayage et accélérer.
- 5) Pour passer une vitesse supérieure, relâcher la poignée des gaz pour réduire le régime du moteur, débrayer, soulever le levier de vitesses et relâcher le levier de commande de l'embrayage.

Pour rétrograder : relâcher la poignée des gaz, débrayer, accélérer un instant pour synchroniser les engrenages à accoupler, rétrograder et relâcher le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit se faire judicieusement et avec rapidité : dans les montées, rétrograder dès que la moto a tendance à ralentir pour éviter de forcer anormalement le moteur et la partie cycle.



Important

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



Attention

Un cabrage prolongé peut désactiver le système ABS.

F Freinage

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

Système ABS

L'utilisation du frein dans des conditions particulièrement difficiles exige une grande sensibilité du conducteur. Le freinage est un des moments les plus difficiles et dangereux de la conduite d'un véhicule à deux roues : en effet, la possibilité de chute ou d'accident dans cette circonstance est statistiquement la plus élevée. Lorsque la roue avant se bloque, l'action stabilisante du frottement fait défaut, provoquant ainsi la perte de contrôle du véhicule. Afin de maintenir l'efficacité de toute la capacité de freinage du véhicule, dans des situations d'urgence et sur tout type de terrain/chaussée ou dans des conditions climatiques hostiles, nous avons réalisé le système antiblocage des roues (ABS).

Il s'agit d'un dispositif hydraulique-électronique qui assure la gestion de la pression à l'intérieur du circuit de freinage, au moment où le capteur, monté sur la roue, signale à la centrale que la roue est sur le point de se bloquer. Cette baisse de pression momentanée fait en sorte que la roue continue de tourner, en maintenant l'adhérence idéale des pneus au sol. 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 « Fonction de désactivation de l'ABS » (voir page 38).



Attention

Lorsque le système ABS est désactivé, le véhicule reprend les caractéristiques du système de freinage ordinaire, du fait que l'utilisation indépendante d'un des deux commandes de frein réduit l'efficacité de freinage du motorcycle. Ne pas actionner le frein trop brusquement pour ne pas bloquer les roues et risquer de perdre le contrôle de la moto. Par temps pluvieux ou sur chaussées glissantes, l'efficacité de freinage du motorcycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances, utiliser les freins avec douceur et extrême prudence. Les manœuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle de la moto. Dans les longues descentes à fortes pentes, utiliser le frein moteur en rétrogradant ; ne freiner que ponctuellement et uniquement sur de courtes distances : une utilisation constante entraîne une surchauffe de la garniture, ce qui réduit l'efficacité du freinage. Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et ne garantissent plus la précision de conduite et la stabilité nécessaires dans les virages.

Mise à l'arrêt du motocycle (fig. 63)

Réduire la vitesse, rétrograder et relâcher la poignée des gaz. Rétrograder jusqu'à l'engagement de la première puis mettre le sélecteur au point mort. Freiner et arrêter la moto. Couper le moteur en déplaçant la clé sur (2).

Important

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

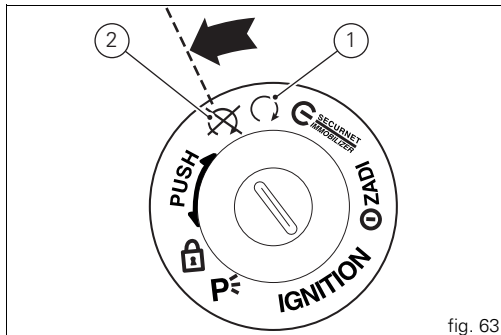


fig. 63

Ravitaillement en carburant (fig. 64)

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

Attention

Utiliser un carburant à faible teneur en plomb, avec un indice d'octane, à l'origine, d'au moins 95. Il ne doit pas rester de carburant dans le puisard du bouchon.

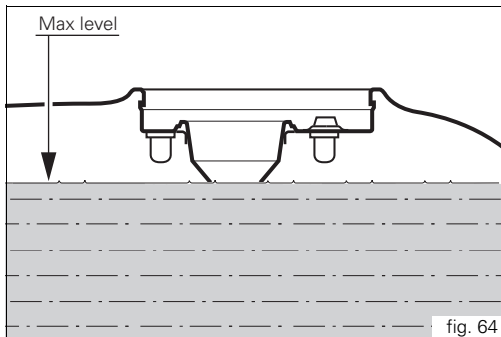


fig. 64

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utiliser la béquille latérale pour le garer (voir page 70).

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

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

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



Important

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



Attention

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



Attention

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

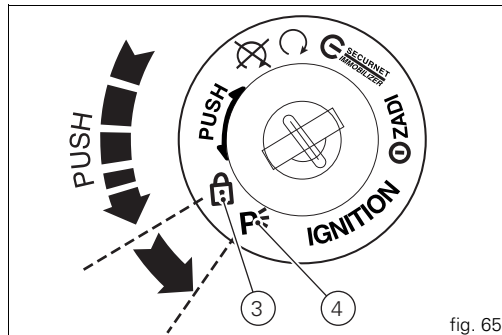


fig. 65

Accessoires fournis de série

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

La trousse à outils est composée de :

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

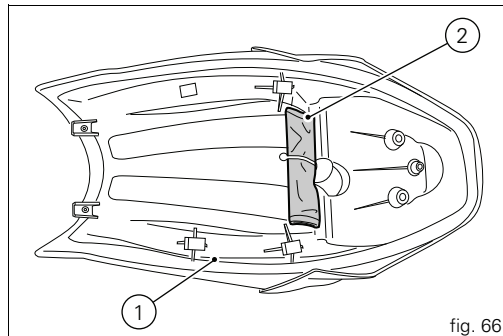


fig. 66

F Principales opérations d'utilisation et entretien

Remplacement du filtre à air

Important

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

Contrôle du niveau du liquide d'embrayage et de frein (fig. 67)

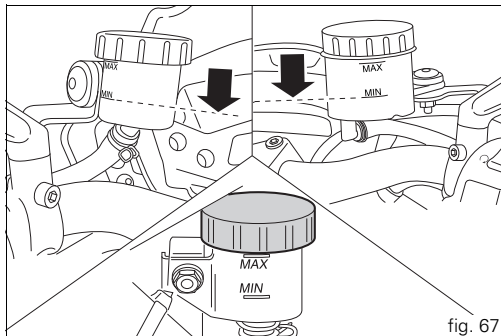
Le niveau de liquide ne doit pas descendre au-dessous du repère MIN du réservoir correspondant.

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

Pour réaliser le ravitaillement ou la vidange du liquide aux intervalles prescrits dans le tableau d'entretien périodique du Carnet de Garantie, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Important

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



Système d'embrayage

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

Attention

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

Système de freinage

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



Attention

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

L'huile hydraulique est corrosive et peut provoquer des préjudices et des lésions.

Ne pas mélanger d'huiles de qualité différente.

Vérifier l'étanchéité des joints.

F Vérification de l'usure des plaquettes de frein (fig. 68) et (fig. 69)

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 Atelier agréé Ducati.

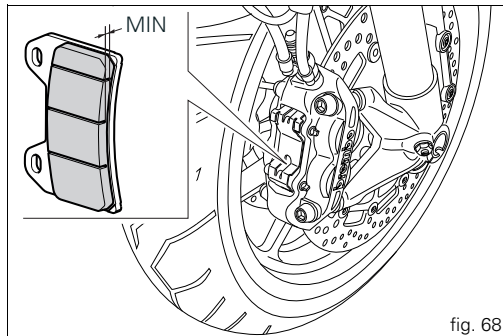


fig. 68

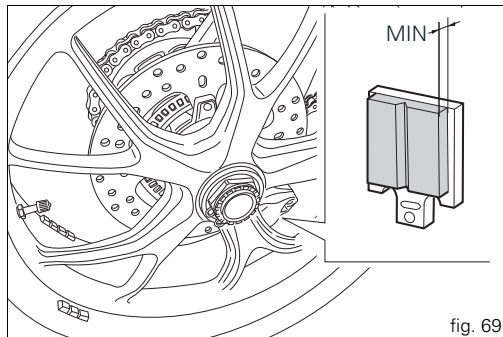


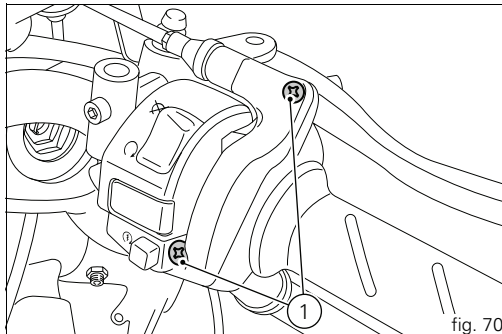
fig. 69

Lubrification des articulations

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

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

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



Attention

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

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

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

Réglage du câble des gaz (fig. 71)

La poignée des gaz dans toutes les positions de braquage doit avoir une course à vide, mesurée sur le contour du bord de la poignée, de $2 \div 4$ mm. Si ce n'est pas le cas, la régler à l'aide du dispositif de réglage respectif (1) situé sur la commande.

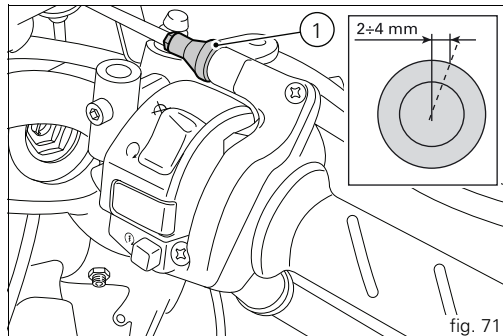


fig. 71

Charge et tamponnement hivernal de la batterie

Votre moto est équipée d'un connecteur qui permet de raccorder un chargeur de batterie spécial disponible dans notre réseau de vente.

Dépose de la batterie



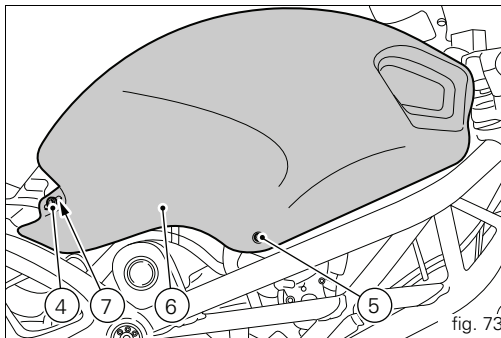
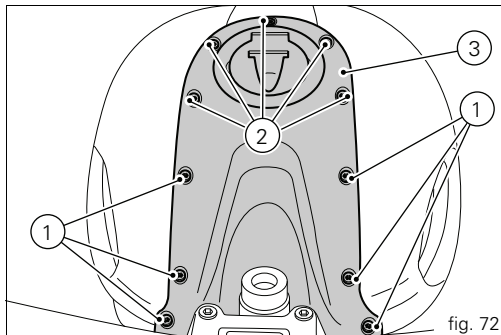
Important

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

Déposer la selle (page 68).

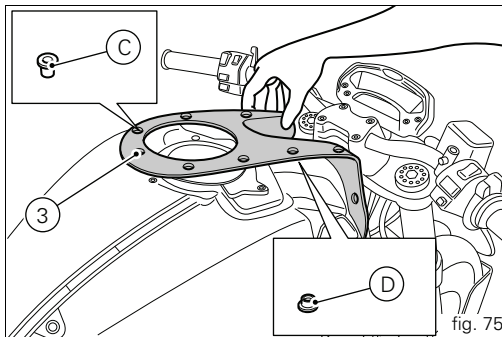
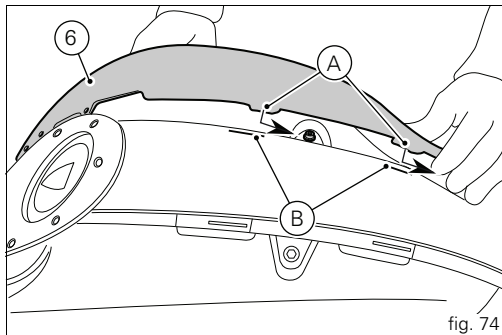
Dévisser les vis de fixation (1) et (2) du couvercle du réservoir avant (3) sans ôter le couvercle.

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



F

Extraire le couvercle du réservoir droit (6) après avoir décroché les languettes (A) des fentes respectives (B) du couvercle arrière.
Réaliser les mêmes opérations pour déposer le couvercle du réservoir gauche.
Déposer le couvercle du réservoir avant (3) et récupérer les douilles (C) et les entretoises (D).



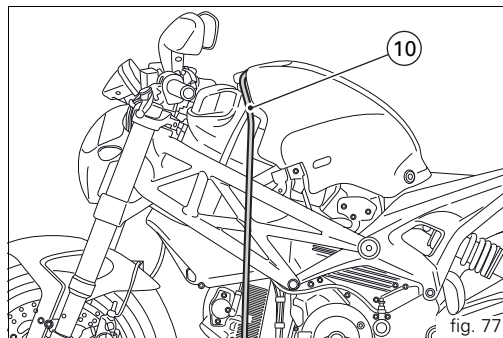
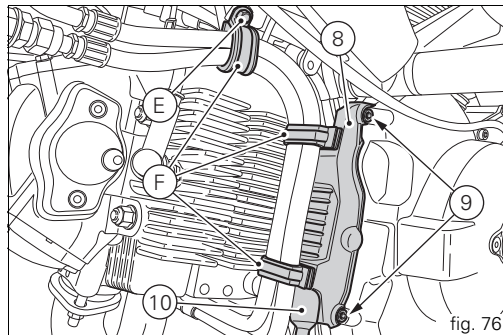
Dévisser la vis de fixation (E).

Libérer les tuyaux d'huile des passe-câbles (F).

Desserrer les deux vis de fixation (9) et libérer le couvercle (8).

Dégager le tuyau de mise à l'air (10) du couvercle (8).

Extraire le tuyau (10) vers le haut en le laissant attaché aux raccords du tuyau de mise à l'air et au reniflard du réservoir.



F

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

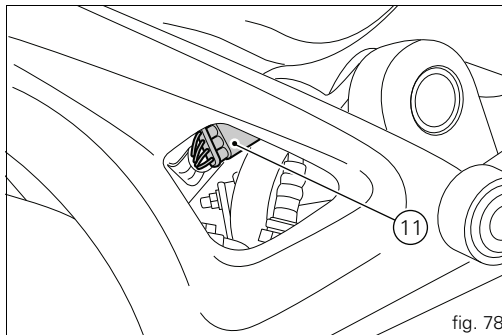


fig. 78

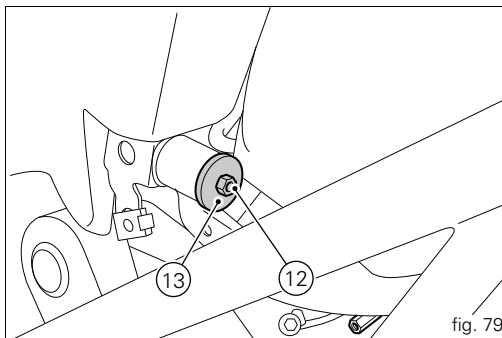
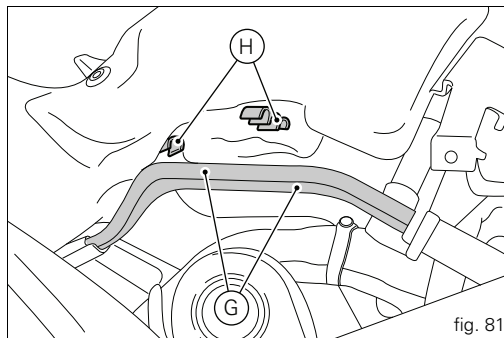
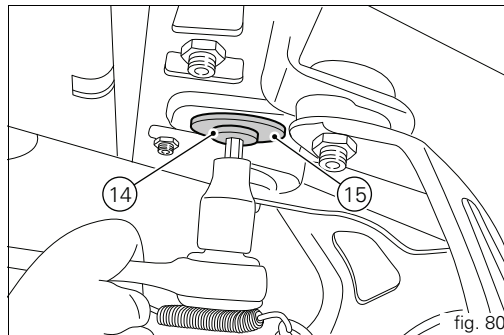


fig. 79

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



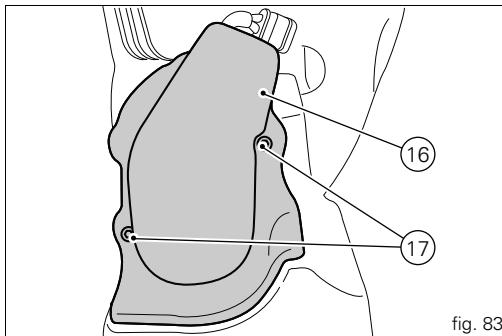
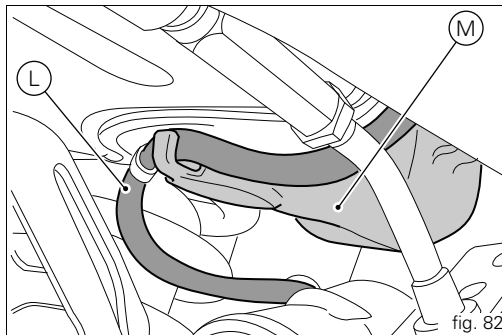
F Détacher le câble de la sonde lambda (L) de la languette (M) du couvercle du collet de réservoir.



Attention

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

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



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

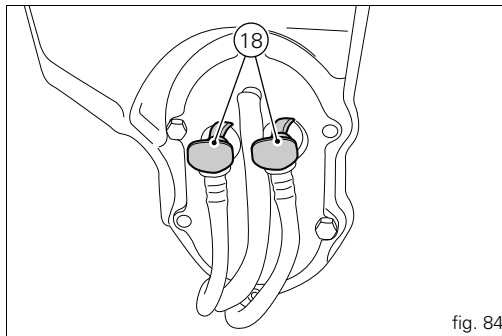


fig. 84

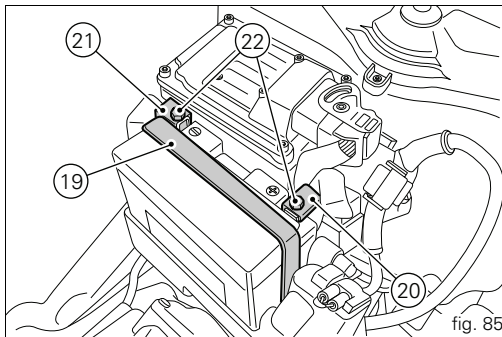


fig. 85

F Repose de la batterie

Important

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

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

Attention

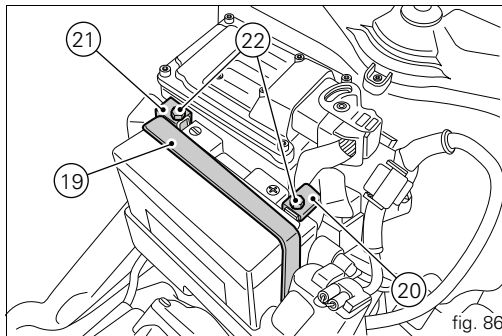
Brancher le câble positif (20) à la borne positive et le câble négatif (21) à la borne négative comme le montre la figure.

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

Attention

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

Serrer les vis (22) à un couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.
Appliquer de la graisse autour des bornes de la batterie pour éviter leur corrosion.





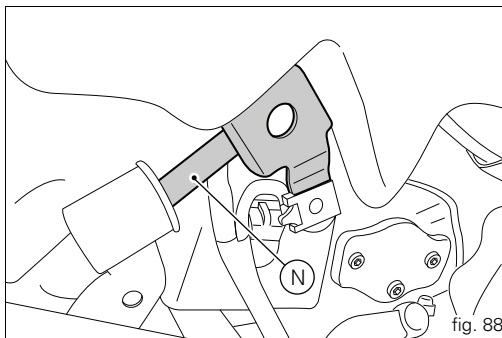
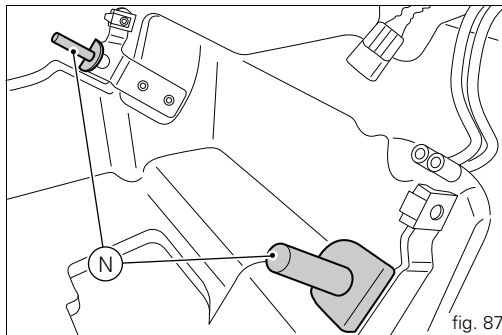
Attention

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



Important

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



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

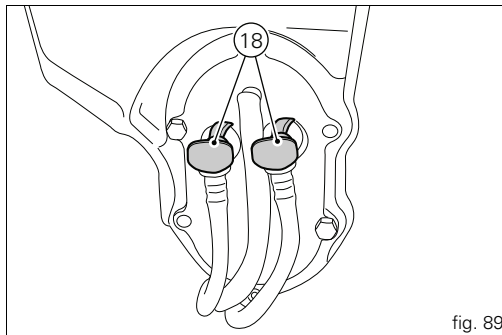


fig. 89

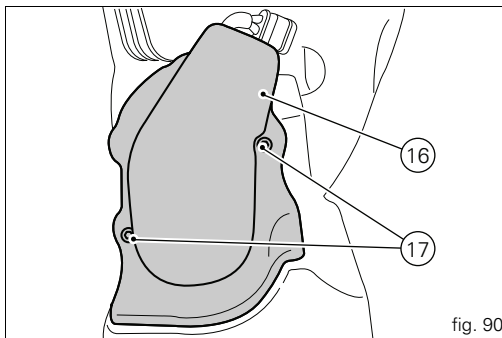
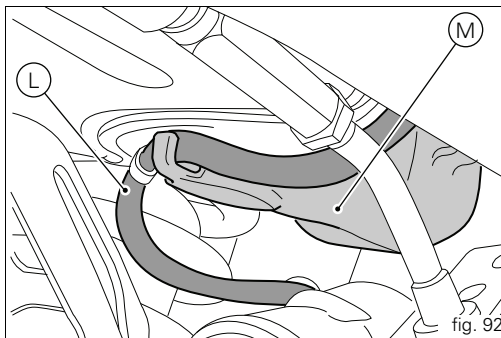
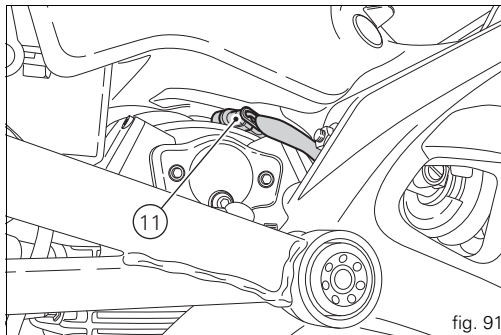


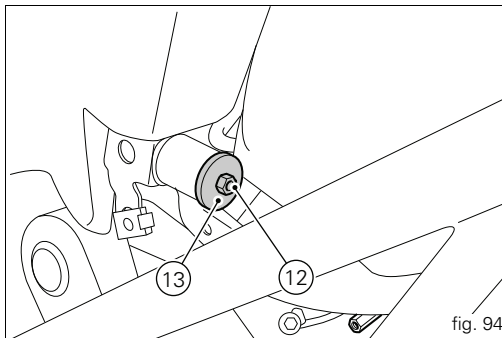
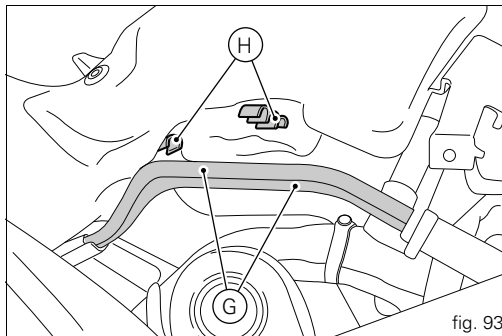
fig. 90

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

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



F Attacher les tuyaux d'essence (G) sur les passe-câbles (H).
Fixer le réservoir au cadre à l'aide de la vis (12) et de la rondelle (13).
Serrer la vis (12) à un couple de $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$.



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

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

Important

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

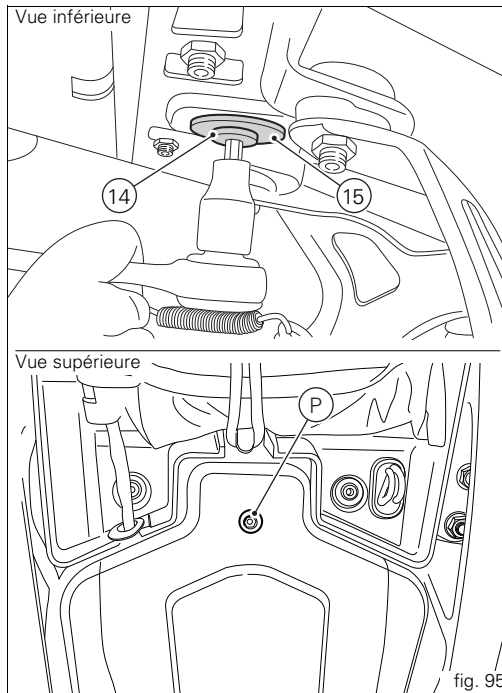
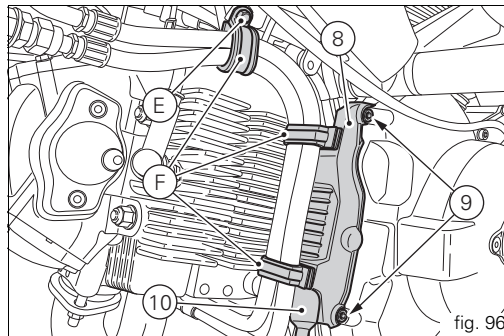


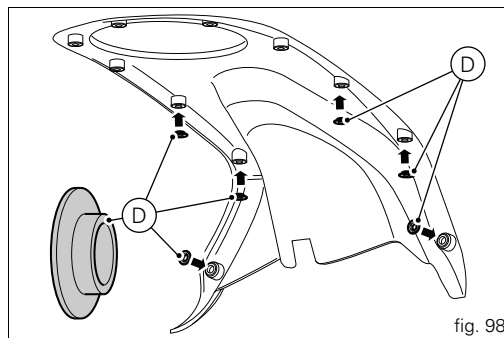
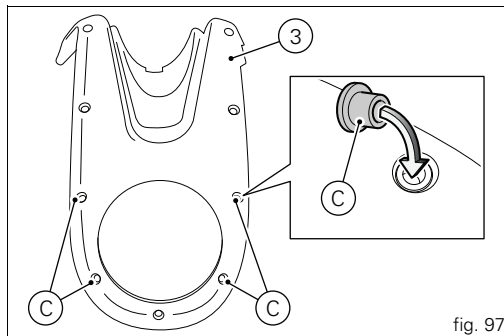
fig. 95

F

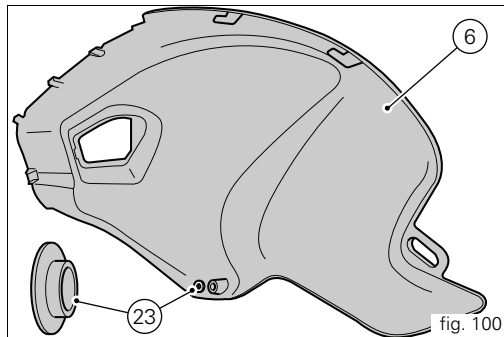
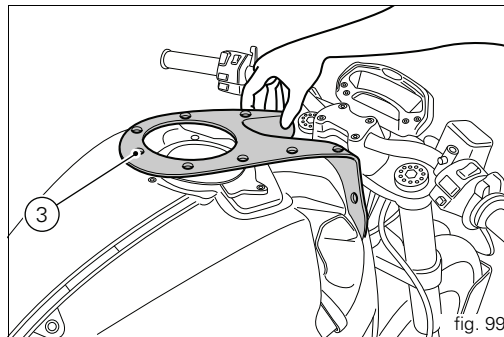
Installer le tuyau de mise à l'air/reniflard (10) sur la moto et le bloquer en remontant le couvercle (8).
Insérer et serrer les deux vis (9) à un couple de 10 Nm, en se rappelant de placer la vis la plus longue dans le trou inférieur.
Bloquer les tuyaux d'huile avec les passe-câbles (F) et serrer la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



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



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



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

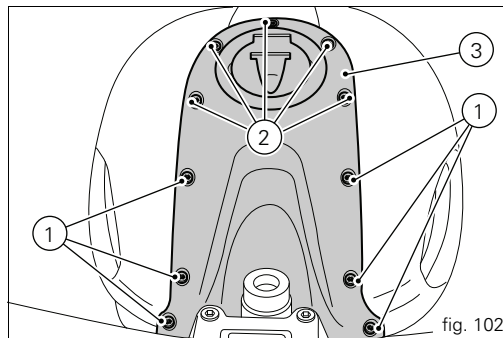
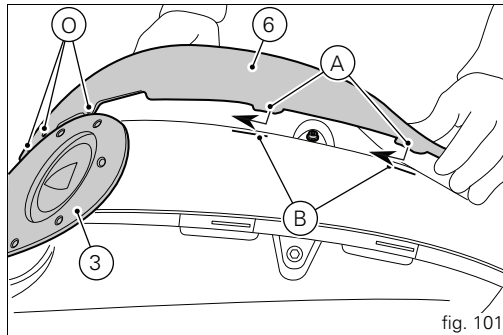


Remarques

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

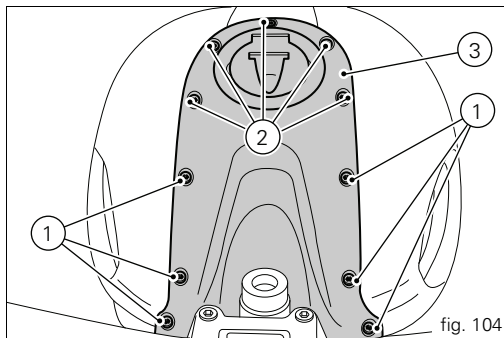
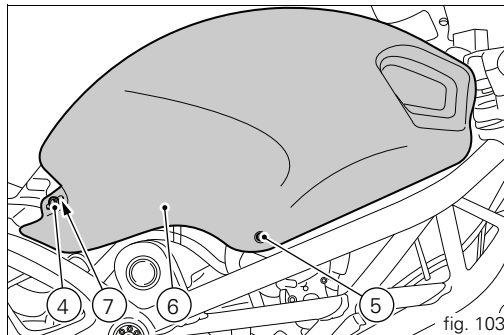
Réaliser les mêmes opérations pour remonter le couvercle du réservoir gauche.

Insérer les vis (1) et (2) sur le couvercle du réservoir avant (3), en commençant par les vis avant (1).



F

Insérer les vis (4) avec les rondelles en nylon (7) et (5) de fixation sur le réservoir droit (6) et sur celui de gauche. Serrer les vis (1) et (2) à un couple de $2 \text{ Nm} \pm 10 \%$, en commençant par les vis (2) situées autour du bouchon. Serrer les vis (4) et (5) à un couple de $2 \text{ Nm} \pm 10 \%$. Remonter la selle (page 68).



Contrôle de la tension de la chaîne de transmission

Important

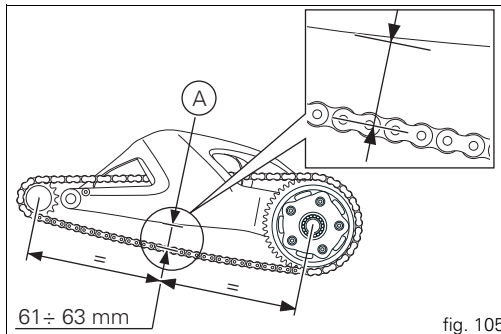
Pour faire tendre la chaîne de transmission, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Tourner la roue arrière pour trouver la position dans laquelle la chaîne est plus tendue.

Placer le véhicule sur la béquille latérale. Pousser du doigt la chaîne vers le bas jusqu'au point de mesure, puis relâcher la chaîne.

Mesurer la distance (A) entre le centre des goupilles de la chaîne et l'aluminium du bras oscillant.

Le résultat doit être le suivant : $A = 61 \div 63$ mm



Important

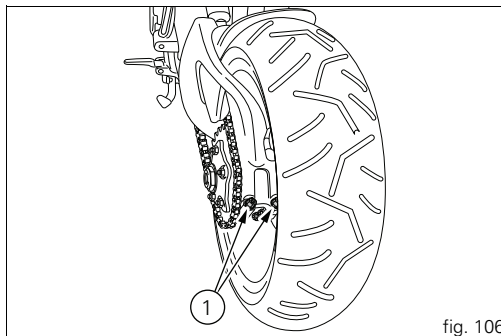
Si la chaîne de transmission est trop tendue ou trop détendue, la régler de façon à ce que la mesure respecte les valeurs indiquées.

Attention

Le bon serrage des vis du bras oscillant (1, fig. 106) est fondamental pour la sécurité du pilote et du passager.

Important

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



Graissage de la chaîne de transmission

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

Pour ne pas endommager les joints toriques lors du nettoyage de la chaîne, utiliser uniquement des solvants spécifiques et ne pas effectuer de lavages trop violents en utilisant des nettoyeurs haute pression à jets de vapeur.

Sécher la chaîne à l'air comprimé ou avec un produit absorbant puis graisser chacun de ses composants avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.



Important

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

Remplacement des ampoules

Avant de remplacer une ampoule grillée, vérifier si celle de rechange présente les mêmes valeurs de tension et de puissance spécifiées au paragraphe « Circuit électrique » (page 129).



Important

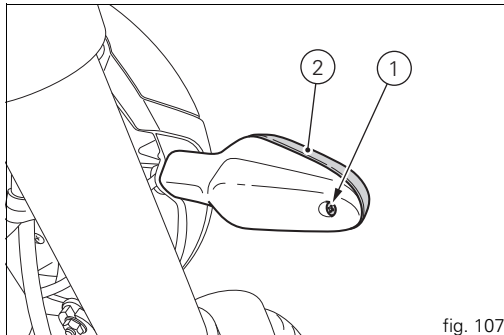
Pour remplacer les ampoules des feux, s'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati.

Clignotants (fig. 107)

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

L'ampoule a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour introduire l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage. Remonter la coupelle en insérant la dent dans la fente respective du support du clignotant.

Resserrer la vis (1).



Orientation du phare (fig. 108)

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 :

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

Remarques

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.

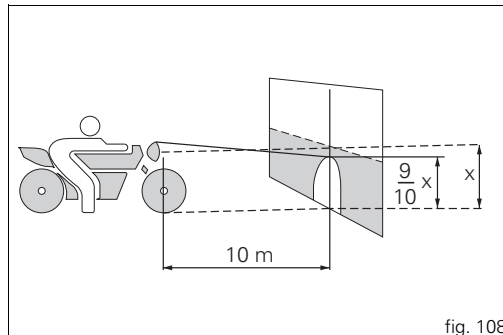


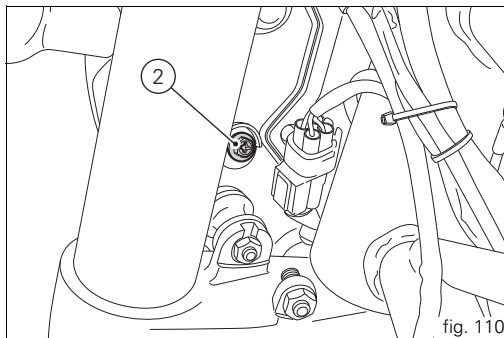
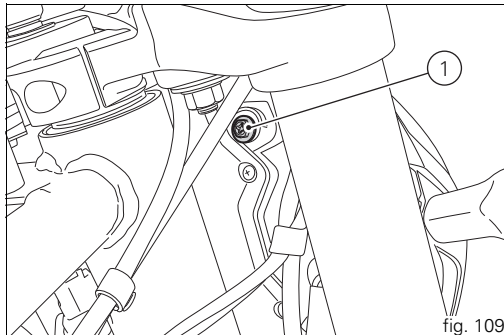
fig. 108

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



Attention

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



Pneus

Pression du pneu avant :
2,25 bar - 2,29 kg/cm²

Pression du pneu arrière :
2,50 bar - 2,55 kg/cm²

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

Important

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

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

Réparation ou remplacement des pneus

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



Attention

En cas de crevaison, remplacer le pneu.

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

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

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



Important

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



Remarques

S'adresser à un Concessionnaire ou Atelier agréé Ducati pour faire remplacer les pneus, afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correctes des roues.

Quelques éléments du système ABS sont montés sur les roues qui requièrent des réglages spécifiques (capteurs, roues crantées).

Épaisseur minimale de la bande de roulement

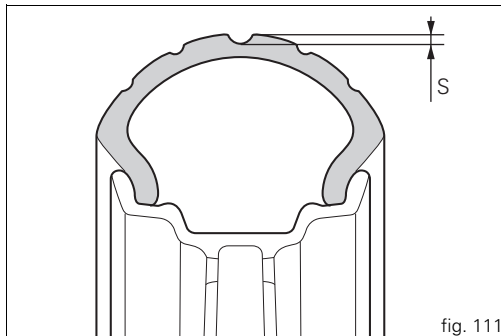
Mesurer l'épaisseur minimale (S) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante :

elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et en aucun cas au-dessous de la valeur prescrite par la législation locale.



Important

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



Contrôle du niveau d'huile moteur

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

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

Le niveau doit se maintenir entre les repères du hublot de regard. Si le niveau est bas, ajouter de l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.

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

Important

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

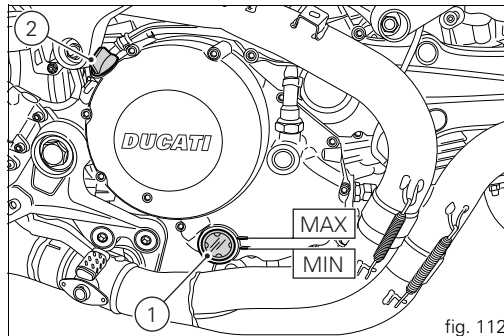
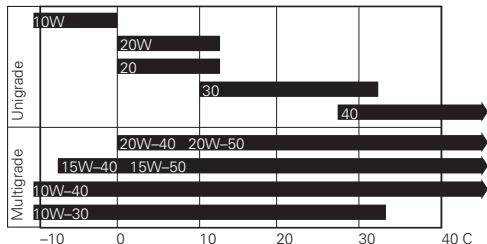


fig. 112

Viscosité

SAE 15W-50

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



Nettoyage et remplacement des bougies

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

Cette opération est relativement facile et permet de contrôler l'état de fonctionnement du moteur.

Sortir les pipettes des bougies et les extraire de la culasse à l'aide de la clé spéciale fournie.

Contrôler la couleur de l'isolant céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair indique le bon fonctionnement du moteur.

En présence d'une autre couleur ou de dépôts sombres, remplacer la bougie et expliquer ce qui s'est passé à un Concessionnaire ou Atelier agréé.

Contrôler également l'usure de l'électrode centrale ; si elle est usée ou vitreuse, remplacer la bougie.

Contrôler la distance entre les électrodes, qui doit être la suivante :

0,7 ÷ 0,8 mm

Important

En cas de réglage, faire attention à plier l'électrode latérale. Un écartement supérieur ou inférieur diminue les performances et peut entraîner des difficultés de démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyer soigneusement l'électrode et l'isolant avec une brosse métallique et contrôler l'état du joint.

Nettoyer soigneusement le logement sur la culasse et faire attention à ne pas laisser pénétrer de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Remonter la bougie sur la culasse en la vissant à fond. Serrer à un couple de 20 Nm.

Si l'on n'a pas une clé dynamométrique pour la serrer, visser d'abord à la main puis effectuer encore un 1/2 tour à l'aide de la clé fournie.



Important

Utiliser exclusivement des bougies dont le degré thermique et la longueur de filetage soient conformes. La bougie doit être correctement serrée.

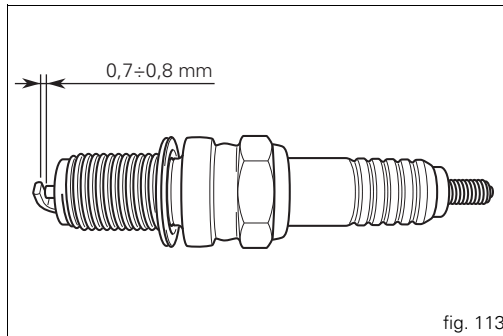


fig. 113

Nettoyage général

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

Pour nettoyer le plexiglas et la selle, utiliser exclusivement de l'eau et du savon neutre.

Important

Ne pas laver la moto immédiatement après son utilisation, pour éviter la formation d'auroles dues à l'évaporation de l'eau sur les surfaces encore chaudes. Ne pas diriger de jets d'eau chaude ou à haute pression vers la moto.

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

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

Rincer la moto à l'eau tiède et essuyer toutes les surfaces avec une peau de chamois.



Attention

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



Attention

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

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

Inactivité prolongée

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

nettoyage général ;

vider le réservoir de carburant en ôtant le bouchon de vidange avec son joint ;

introduire une petite quantité d'huile moteur dans les cylindres par les logements des bougies et faire tourner à la main le moteur de quelques tours pour recouvrir les parois internes d'une pellicule protectrice ;

utiliser la béquille de stand pour soutenir la moto ;

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

Recouvrir la moto d'une housse de protection, qui ne doit pas abîmer la peinture ni retenir la buée.

La housse de protection est disponible auprès de Ducati Performance.

Remarques importantes

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

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

Programme d'entretien : opérations réservées au concessionnaire

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Vidange de l'huile moteur		●	●	●	●	●	●
Remplacement du filtre à huile moteur		●	●	●	●	●	●
Nettoyage du filtre d'aspiration huile moteur					●		
Contrôle de la pression de l'huile moteur				●		●	
Contrôle et/ou réglage du jeu aux soupapes (1)			●	●	●	●	●
Contrôle de la tension des courroies de distribution (1)			●		●		●
Remplacement des courroies de distribution				●		●	
Contrôle et nettoyage des bougies. Les remplacer si elles sont en mauvais état				●		●	
Contrôle et remplacement du filtre à air (1)			●		●		●

Liste des opérations avec type d'intervention (limite en kilomètres/milles ou temporel *)	km x 1 000	1	12	24	36	48	60
	mi x 1 000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
	Mois	6	12	24	36	48	60
Remplacement du filtre à air			●			●	
Contrôle de synchronisation et de ralenti du corps à papillons (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du niveau de liquide de frein et d'embrayage		●	●	●	●	●	●
Remplacement du liquide de frein et d'embrayage					●		
Contrôle et réglage des commandes de frein et d'embrayage			●	●	●	●	●
Contrôle/graissage des câbles de starter/des gaz			●	●	●	●	●
Contrôle de la pression et de l'usure des pneus		●	●	●	●	●	●
Contrôle des plaquettes de frein. Les remplacer si elles sont en mauvais état		●	●	●	●	●	●
Contrôle des roulements de direction				●		●	
Contrôle de la tension, de l'alignement et de la lubrification de la chaîne		●	●	●	●	●	●
Contrôle des disques d'embrayage. Remplacer si nécessaire (1)			●	●	●	●	●
Contrôle du joint élastique de la roue arrière				●		●	
Contrôle des roulements des moyeux de roue				●		●	
Contrôle des feux et des indicateurs			●	●	●	●	●
Contrôle des écrous et vis de fixation du moteur au cadre			●	●	●	●	●
Contrôle de la béquille latérale			●	●	●	●	●
Contrôle de l'écrou de roue avant			●	●	●	●	●
Contrôle du serrage de l'écrou de roue arrière			●	●	●	●	●
Contrôle des durites de carburant externes			●	●	●	●	●

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

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

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

Programme d'entretien : opérations réservées au client

F

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

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

F Caractéristiques techniques

Encombrements (mm)

Poids

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

À sec, en ordre de marche sans carburant :
179 kg
À pleine charge : 390 kg



Attention

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

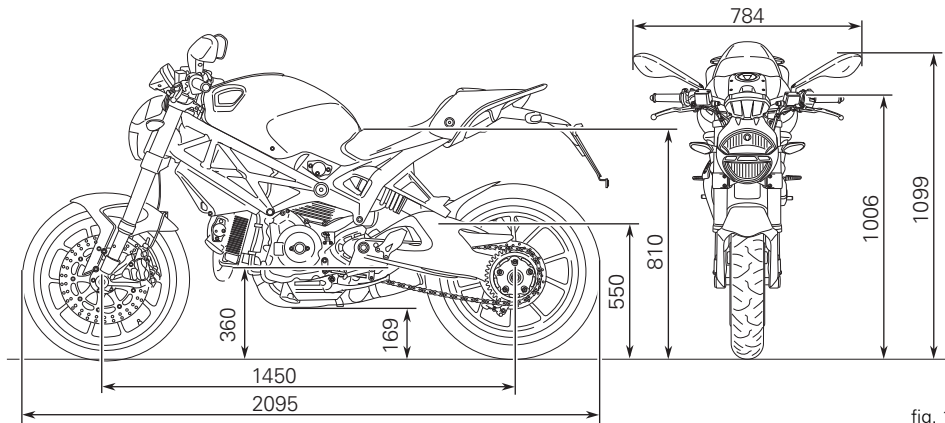


fig. 114

RAVITAILLEMENTS	TYPE	DM ³ (LITRES)
Réservoir d'essence, avec réserve de 3,5 dm ³ (litres)	Essence sans plomb avec indice d'octanes à l'origine d'au moins 95	13,5
Carter moteur et filtre	SHELL - Advance Ultra 4	3,8
Circuits de frein AV/AR et embrayage	SHELL Advance Brake DOT 4	—
Protection des contacts électriques	SHELL Advance Contact Cleaner	—
Fourche avant	SHELL Advance Fork 7.5 ou Donax TA	445 cc, pour chaque tube de fourche



Important

L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F Moteur

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

Alésage (mm) :

98

Course (mm) :

71,5

Cylindrée totale (cm³) :

1079

Rapport volumétrique :

11,3±0,5:1

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

73,5 kW - 100 CV à 7 500 trs/min

Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :

103 Nm - 10,5 kgm à 6 000 tr/min

Distribution

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

Schéma de la distribution desmodromique

(fig. 115)

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

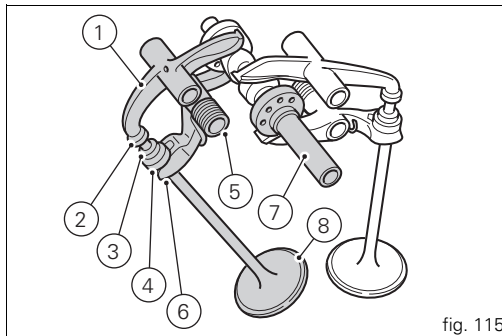


fig. 115

Performances

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



Important

Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité pour tout éventuel dommage du moteur et tout éventuel problème concernant sa durée de vie.

Bougies d'allumage

Marque :

NGK

Type :

DCPR8E.

Alimentation

Injection électronique indirecte SIEMENS.

Diamètre du corps à papillons :

45 mm

Injecteurs par cylindre : 1

Trous par injecteur : 8

Alimentation essence : 95 -98 RON.

Freins

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

Avant

Type :

à disque perforé en acier.

2 disques.

Diamètre du disque :

320 mm

Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.

Étrier de frein à pistons différenciés.

Marque et type :

BREMBO P4.32 K à 4 pistons.

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître-cylindre :

PR 18/19

Ø du cylindre du maître-cylindre : 18 mm

Arrière

Type :

à disque fixe perforé, en acier.

Diamètre du disque :

245 mm

Commande hydraulique par pédale sur le côté droit.

Étrier de frein :

Ø du cylindre : 34 mm

Marque et type :

P 34 C

Garniture :

FERIT I/D 450 FF.

Type de maître-cylindre :

PS 11.

Ø du cylindre du maître-cylindre : 11 mm



Attention

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

Transmission

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

Transmission primaire par pignons à denture droite.

Rapport pignon de distribution/couronne d'embrayage :
33/61

Boîte de vitesses :

6 rapports ;

avec engrenages en prise constante et sélecteur à gauche.

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

Rapports totaux :

1^e 15/37

2^e 17/30

3^e 20/27

4^e 22/24

5^e 24/23

6^e 28/24

Transmission par chaîne entre boîte de vitesses et roue arrière :

Marque :

REGINA

Type :

525 ZRPK

Dimensions :

5/8" x 1/4"

Nombre de maillons :

104



Important

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

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



Attention

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

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

Cadre

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

Angle de braquage (par côté) :

32°

Angle de chasse :

24°

Avant-course (mm) :

87

Roues

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

Avant

Marque :

BREMBO

Dimensions :

MT3,50x17"

Arrière

Marque :

BREMBO

Dimensions :

MT5,50x17"

Les deux roues sont du type à axe amovible.

Pneus

Avant

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

120/70-ZR17

128

Arrière

Radial, type « tubeless ».

Dimensions :

180/55-ZR17.

Suspensions

Avant

À fourche hydraulique inversée Marzocchi complètement réglable :

Diamètre des tubes porteurs 43 mm.

Course sur l'axe des tubes : 130 mm

Arrière

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

Course de l'amortisseur :

59,5 mm

Débattement de la roue arrière : 148 mm



Remarques

Ne jamais modifier une quelconque des caractéristiques techniques prises en compte pour l'homologation de la moto.

Système d'échappement

Équipé de catalyseur.

Coloris disponibles

1100 EVO ABS

Rouge Anniversary Ducati, réf. 473.1010 (PPG) avec Bande Blanche ;

Transparent réf. 228.880 (PPG).

Cadre rouge et jantes noires.

Diamond Black (noir) réf. 57E22714 (AKZO) avec bande Racing Grey ;

Émail réf. 54M22705 (AKZO).

Transparent réf. 228.880 (PPG).

Cadre Racing Grey et jantes noires.

Circuit électrique

Il se compose des éléments principaux suivants :

PHARE AVANT :

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

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

feu de position : À DEL, 13,5 V, 3,2 W/0,1 W

Commandes électriques sur les demi-guidons :

clignotants :

type d'ampoules : 12 V-10 W

Avertisseur sonore.

Contacteurs des feux de stop.

Batterie de 12 V-10 Ah

Alternateur de 12 V-360 W.

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

Démarrreur électrique de 12 V-0,7 kW

Feu arrière et feu stop :

à DEL.

Lampe de la plaque d'immatriculation :

ampoule type : C5W (12 V-5 W).



Remarques

Pour remplacer les ampoules, voir le paragraphe « Remplacement des ampoules » (page 109).

F Fusibles

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

Se référer au tableau pour identifier la fonction et l'intensité des fusibles.

LÉGENDE DES BOÎTES A FUSIBLES

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

La boîte à fusibles principale (9) se trouve du côté droit. Pour avoir accès aux fusibles, il faut enlever le capuchon de protection (A).

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

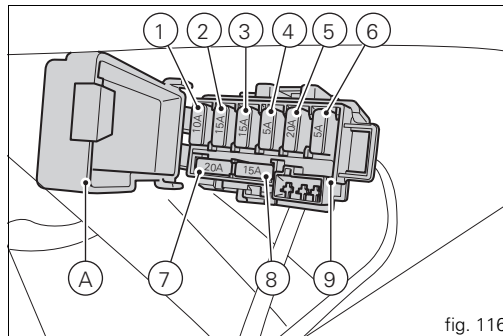


fig. 116

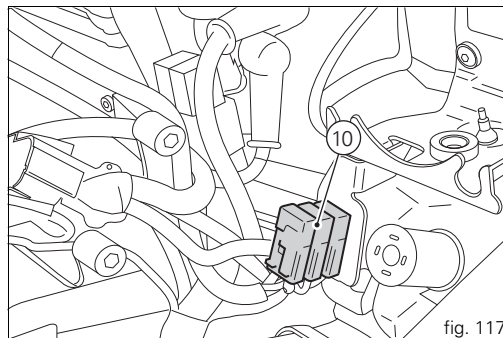


fig. 117

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament conducteur interne (11, fig. 118).

Important

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

Attention

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

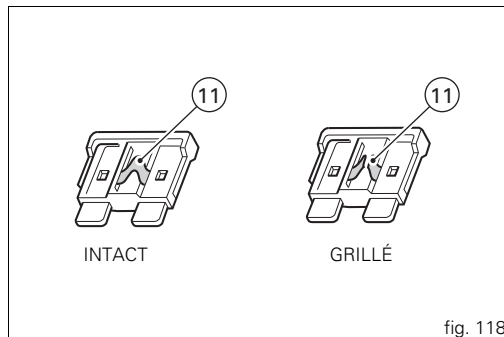


fig. 118

Légende du schéma du circuit électrique et du système d'allumage

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

Code de 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



Remarques

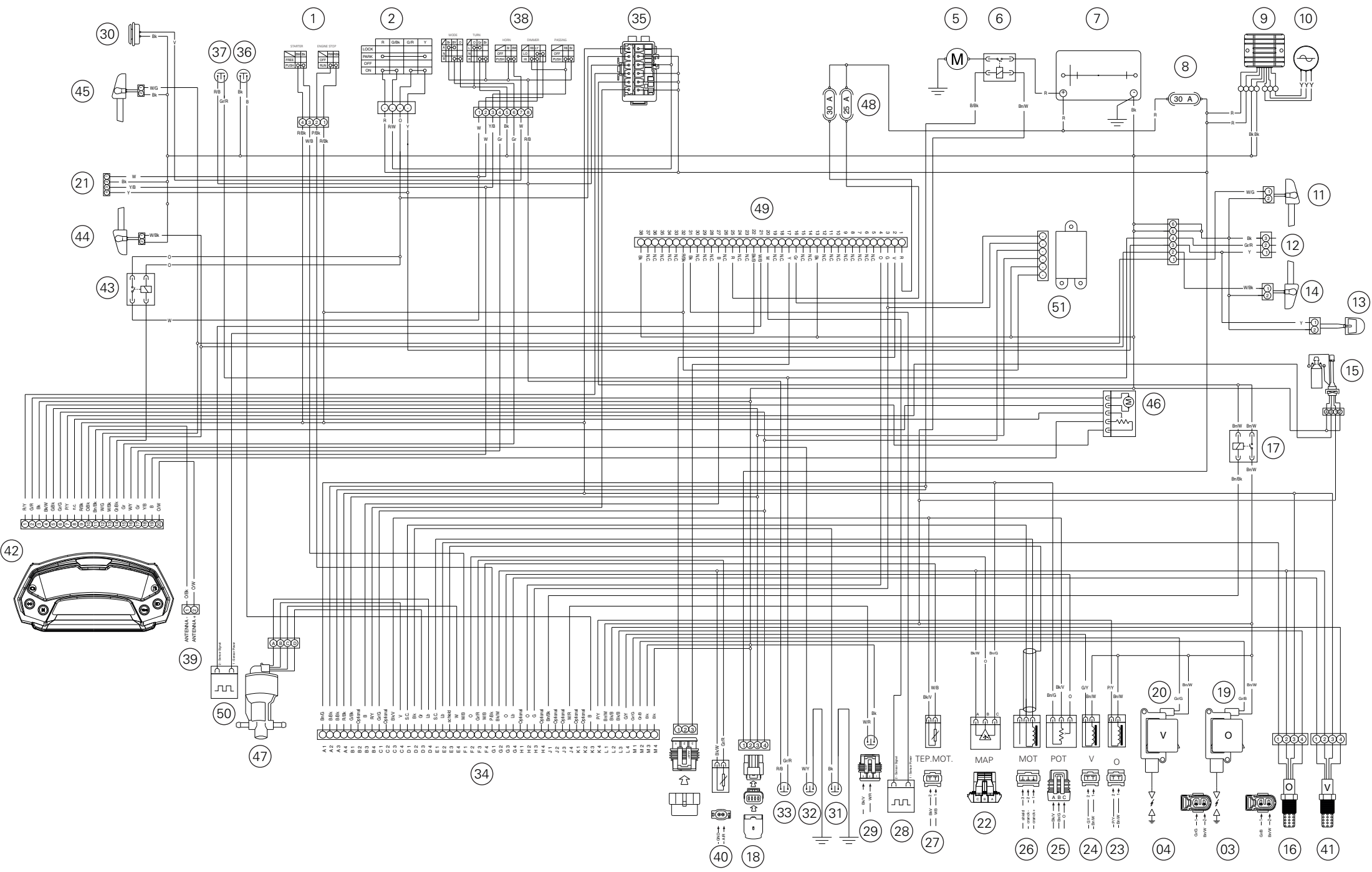
Le schéma du circuit électrique se trouve à la fin de ce manuel.

Aide-mémoire pour l'entretien périodique

KM	NOM DUCATI SERVICE	KILOMÉTRAGE	DATE
1 000			
12 000			
24 000			
36 000			
48 000			
60 000			

Stampato 05/2011

Cod. 913.7.167.1F



MONSTER 1100 EVO ABS

Ducati Motor Holding spa
ducati.com

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

cod 913.71671F