

Anleitungs-und Instandhaltungsheft

SUPERBIKE

899 PANIGALE



Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DEUTSCH

SUPERBIKE

899 PANIGALE

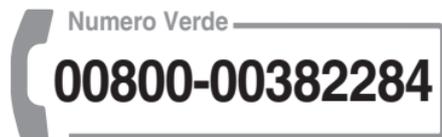
Dieses Heft muss als Bestandteil des Motorrads berücksichtigt werden und dieses über seine gesamte Lebensdauer begleiten. Im Fall eines Eigentumswechsels muss es dem neuen Besitzer ausgehändigt werden. Das Heft muss sorgfältig aufbewahrt werden: sollte es beschädigt worden oder verloren gegangen sein, muss umgehend eine neue Kopie bei einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt angefordert werden. Die Qualitäts- und Sicherheitsstandards der Ducati Motorräder werden kontinuierlich auf den neusten Stand gebracht, was die Entwicklung neuer Lösungen in Bezug auf das Design, die Ausstattung und das Zubehör zur Folge hat. Aus diesem Grund, auch wenn dieses Heft zum Tag des Ausdrucks aktualisierte Informationen enthält, behält sich Ducati Motor Holding S.p.A. das Recht auf Änderungen vor, die sie jederzeit vornehmen kann, ohne dies mitteilen zu müssen und ohne, dass ihr daraus Verpflichtungen entstehen. Daher kann es dazu kommen, dass sich aus einem Vergleich Ihres aktuellen Motorrads mit einigen Illustrationen entsprechende Unterschiede ergeben. Der Nachdruck oder die Verbreitung der in dieser Veröffentlichung behandelten Themen, auch wenn nur auszugsweise, ist strikt verboten. Alle Rechte sind der Ducati Motor Holding S.p.A. vorbehalten, bei der unter Zugrundelegung der Gründe eine (schriftliche) Genehmigung einzuholen ist. Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen. Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle „Ducatisti“ und Motorradfans jederzeit nützliche Empfehlungen und Tipps erhalten.



Hinweise

Die Anrufe sind sowohl aus dem Festnetz, als auch aus dem Mobilfunknetz für Sie kostenfrei.

DUCATI-DIREKTLINIE



Viel Vergnügen!

Inhaltsangabe

Einleitung	8
Leitfaden für Ihre Sicherheit	8
In diesem Heft verwendete Warnsymbole	9
Zulässiger Einsatz	10
Pflichten des Fahrers	11
Fahrerausbildung	13
Bekleidung	13
„Best Practices“ für die Sicherheit	15
Tanken	18
Fahrt mit voller Beladung	19
Gefährliche Produkte - Warnhinweise	20
Fahrgestellnummer	22
Motornummer	23
Cockpit (Dashboard)	25
Cockpit	25

In diesem Anleitsheft verwendete Akronyme und Abkürzungen	30
Technisches Wörterbuch	30
Funktionstasten	33
Einstellung/Anzeige der Parameter	34
Hauptfunktionen	42
Fahrmodus (Riding Mode)	48
DTC	52
EBC	59
DQS	64
ABS	65
Kühlflüssigkeitstemperatur	69
Funktionen - Menü 1:	71
Menü 1 : Kilometerzähler (TOT);	72
Menü 1: Tageskilometerzähler 1 (TRIP A)	74
Menü 1: Tageskilometerzähler 2 (TRIP B)	75
Menü 1: Tageskilometerzähler - Kraftstoffreserve (TRIP FUEL)	76
MENÜ 1: Fahrzeit	78
MENÜ 1: Uhr	79
Menü 1: Rundenzeit (LAP time)	80
Funktionen - MENÜ 2	84
MENÜ 2: Umgebungslufttemperatur	85
MENÜ 2: Momentaner Verbrauch	86
MENÜ 2: Durchschnittlicher Verbrauch	88
MENÜ 2: Durchschnittsgeschwindigkeit	90

Nebenfunktionen	92
Inspektionsanzeige (SERVICE)	94
Anzeige OIL SERVICE Null	95
Anzeige OIL SERVICE oder DESMO SERVICE	97
Fehler	98
Beschreibung der Fehleranzeigen	100
Setting-MENÜ	105
Personalisierung des Fahrmodus (Riding Mode)	108
Fahrstil-Personalisierung: Speicherung der Parameter eines Riding Mode	111
Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der EBC-Stufen	113
Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der DTC-Stufen	116
Riding Mode-Personalisierung: Aktivierung / Deaktivierung des DQS	119
Riding Mode-Personalisierung: ABS-Einstellung	121
Riding Mode-Personalisierung: Motoreinstellung	124
Riding Mode-Personalisierung: Rücksetzen der Default-Einstellungen	126
Digitale Motordrehzahlanzeige (RPM)	128
Batteriespannung	129
DDA	131
PIN CODE	136
PIN CODE-Änderung	140
Uhr	146
Einstellung der Hintergrundbeleuchtung	150
LAP	152
Einstellung der Maßeinheiten	160
Lichterkontrollsteuerung	170
Das Immobilizer-System (Wegfahrsperr)	175
Schlüssel	176
Funktionsweise	177
Ersatzschlüssel	178
Fahrzeugfreigabe über PIN CODE	179
Bedienelemente	183
Anordnung der Bedienelemente des Motorrads	183
Zündschlüsselschalter und Lenkersperre	184
Linke Umschalereinheit	185
Kupplungssteuerhebel	186
Rechter Umschalter	187
Gasdrehgriff	188
Vorderradbremshel	189
Hinterradbremspedal	190
Schaltpedal	191

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremsepedal 192

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 194

Position am Motorrad 194
Kraftstofftankverschluss 195
Sitzbankschloss 196
Seitenständer 197
Lenkungsämpfer 199
Einstellung der Vorderradgabel 200
Einstellung des hinteren Federbeins 202

GEBRAUCHSNORMEN 206

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 206
Kontrollen vor dem Motoranlass 208
Motoranlass 211
Starten und Fahren 213
Bremsen 213
ABS-System 214
Anhalten 216
Parken 216
Tanken 217
Mitgeliefertes Zubehör 218

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 219

Abnahme der Verkleidung 219
Seitenverkleidungen 220
Austausch des Luftfilters 221
Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühlflüssigkeitsstands 222
Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 224
Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 226
Laden der Batterie 227
Laden und Wintererhaltung der Batterie 231
Kontrolle der Antriebskettenspannung 233
Schmieren der Antriebskette 236
Austausch der Lampen von Fern- und Abblendlichtern 237
Hintere Blinker 238
Ausrichten des Scheinwerfers 239
Einstellen der Rückspiegel 241
Tubeless-Reifen 242
Kontrolle des Motorölstands 245
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 247
Allgemeine Reinigung 248
Längerer Stillstand 249
Wichtige Hinweise 250

Planmäßige

Instandhaltungsarbeiten 251

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom
Vertragshändler auszuübende Arbeiten 251

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Kunden
auszuübende Arbeiten 256

Technische Daten 257

Gewichte 257

Maße 258

Betriebsstoffe 259

Motor 260

Ventilsteuerung 261

Leistungen 262

Zündkerzen 262

Kraftstoffsystem 262

Bremsen 262

Antrieb 263

Rahmen 264

Räder 264

Reifen 264

Radfederungen 264

Auspuffsystem 265

Verfügbare Modellfarben 265

Elektrische Anlage 266

Merkblatt für die regelmäßigen
Instandhaltungsarbeiten 272

Merkblatt für die regelmäßigen
Instandhaltungsarbeiten 272

Einleitung

Leitfaden für Ihre Sicherheit

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht.

Ihr Motorrad ist das Ergebnis der kontinuierlichen Forschung und Entwicklung von Ducati Motor Holding S.p.A.: Es ist wichtig, dass der Qualitätsstandard anhand einer strikten Einhaltung des Instandhaltungsprogramms und der Verwendung von Original-Ersatzteilen aufrechterhalten wird.

In diesem Heft werden Anleitungen für Instandhaltungseingriffe von geringem Ausmaß gegeben. Die wichtigsten Instandhaltungsarbeiten werden im Werkstatthandbuch beschrieben, das den Vertragswerkstätten der Ducati Motor Holding S.p.A. zur Verfügung steht.

In Ihrem Interesse, für Ihre Sicherheit sowie zur Garantie und Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Produkts empfehlen wir Ihnen nachdrücklich, sich für jeden, vom Plan der programmierten Instandhaltung auf Seite vorgesehenen Eingriff an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden, siehe S. 251.

Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe erforderlichen Spezialinstrumente sowie über die geeigneten Ausrüstungen und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei. Auf Motorräder, die an sportlichen Wettkämpfen teilnehmen, wird keine Garantie geleistet.

Handhabungen oder Änderungen, auch wenn nur teilweise, an bzw. von Bestandteilen haben den sofortigen Verfall des Garantieanspruchs zur Folge. Falsche oder unzureichend ausgeübte Instandhaltungseingriffe, der Einsatz von Nicht-Originalersatzteilen oder nicht ausdrücklich von Ducati anerkannten Ersatzteilen können zum Verlust der Garantie sowie zu eventuellen Schäden oder dem Verlust der erwarteten Leistungen führen.

Ihre Sicherheit und die anderer sind wirklich sehr wichtige Faktoren. Ducati Motor Holding S.p.A. empfiehlt Ihnen daher Ihr Motorrad in verantwortungsbewusster Weise zu fahren. Bevor Sie Ihr Motorrad zum ersten Mal fahren, lesen Sie dieses Heft bitte von der ersten bis zur letzten Seite durch und befolgen Sie bitte die hierin enthaltenen Anleitungen. In dieser Weise erhalten Sie alle Informationen für die richtige Einsatzweise und die korrekte Instandhaltung. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden.

In diesem Heft verwendete Warnsymbole
Bezüglich der potenziellen Gefahren, denen Sie oder andere ausgesetzt werden könnten, wurden unterschiedliche Informationsformen verwendet, darunter:

- Aufkleber mit Sicherheitshinweisen am Motorrad;
- Sicherheitsmeldungen, die von einem Warnsymbol oder einem der beiden Hinweise „Achtung“ oder „Wichtig“ eingeleitet werden.



Achtung

Die Nichtbeachtung der angegebenen Anweisungen kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen des Fahrers oder anderer Personen oder gar zum Tod führen.



Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/ oder seiner Bestandteile.



Hinweise

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie RECHTS oder LINKS beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Zulässiger Einsatz

Dieses Motorrad darf ausschließlich auf asphaltierten Straßen oder Straßen mit flachem und regulärem Belag gefahren werden. Dieses Motorrad darf nicht auf geschotterten Wegen oder im Gelände eingesetzt werden.



Achtung

Der Off-Road-Einsatz könnte zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen, was zu Schäden am Fahrzeug oder Verletzungen oder gar zum Tod führen kann.



Achtung

Dieses Motorrad darf weder zum Ziehen eines Anhängers verwendet werden noch darf es mit einem Beiwagen ausgestattet werden, da dies zum Verlust der Fahrzeugkontrolle und einem daraus folgenden Sturz führen kann.

Dieses Motorrad kann über den Fahrer hinaus auch einen Beifahrer befördern, was jedoch die Montage des entsprechenden Kits aus dem Lieferumfang voraussetzt, das von einem Ducati Vertragshändler oder Vertragswerkstatt installiert werden muss.



Achtung

Das Gesamtgewicht des Motorrads im fahrbereiten Zustand mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör darf 370 kg/816 lb nicht überschreiten.

Pflichten des Fahrers

Alle Fahrer müssen im Besitz des entsprechenden Führerscheins sein.

Achtung

Fahren ohne Führerschein ist illegal und wird strafrechtlich verfolgt. Überprüfen Sie daher stets, dass Sie dieses Dokument bei sich haben, bevor Sie das Motorrad benutzen. Erlauben Sie den Einsatz des Motorrads niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen, die über keinen gültigen Führerschein verfügen.

Fahren Sie nie unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss.

Achtung

Fahren unter dem Einfluss von Alkohol und/oder Drogen ist illegal und wird strafrechtlich verfolgt.

Die Einnahme von Medikamenten vor Beginn der Fahrt, ohne vom zuständigen Arzt über die Nebenwirkungen informiert worden zu sein, ist zu vermeiden.

Achtung

Einige Medikamente können Schläfrigkeit oder andere Effekte auslösen, welche die Reflexe und die Fähigkeit des Fahrers, das Motorrad unter Kontrolle zu halten, reduzieren, womit das Risiko der Verursachung eines Unfalls verbunden ist.

Einige Staaten schreiben einen Versicherungsschutz vor.

Achtung

Überprüfen Sie die gesetzlichen, in Ihrem Staat geltenden Gesetze. Schließen Sie eine Versicherungspolice ab und bewahren Sie den Versicherungsschein gemeinsam mit den anderen Motorradunterlagen sorgfältig auf.

Im Sinne der Sicherheit des Fahrers und/oder des eventuellen Beifahrers besteht in einigen Ländern die Pflicht einen zugelassenen Helm zu tragen.

Achtung

Überprüfen Sie die in Ihrem Staat geltenden Gesetze, denn das Fahren ohne Helm kann mit Sanktionen bestraft werden.



Achtung

Wird kein Helm getragen, erhöht sich im Falle eines Unfalls die Wahrscheinlichkeit schwerer Körperverletzungen, die auch tödliche Folgen haben können.



Achtung

Prüfen Sie, dass der Helm die sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllt, einen hohen Sichtbereich gewährleistet, die richtige Größe für Ihren Kopf aufweist und über die Prüfetikette der spezifischen Zertifizierung Ihres Staates verfügt. Die Straßenverkehrsordnungen fallen von Staat zu Staat unterschiedlich aus. Überprüfen Sie, welche Gesetze in Ihrem Staat gültig sind, bevor Sie das Motorrad fahren, und halten Sie sie stets ein.

Fahrer Ausbildung

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Das Lenken, Fahrmanöver und das Abbremsen erfolgen anders als bei anderen Fahrzeugen.



Achtung

Eine mangelnde Vorbereitung des Fahrers oder ein unangemessener Einsatz des Fahrzeugs können zum Verlust der Fahrzeugkontrolle, zum Tod oder schweren Schäden führen.

Bekleidung

Der Bekleidung kommt beim Einsatz des Motorrads eine extrem wichtige Rolle im Sinne der Sicherheit zu. Das Motorrad selbst bietet der darauf sitzenden Person im Fall eines Aufpralls keinen Schutz, wie er von einem Auto geboten wird.

Die angemessene Kleidung besteht aus: Helm, Augenschutz, Handschuhen, Stiefeln, Jacke mit langen Ärmeln und langer Hose.

- Der Helm muss den Anforderungen gemäß Angaben auf S. 11 entsprechen. Falls das Helmmodell über kein Visier verfügt, ist eine angemessene Brille zu tragen.
- Die Fingerhandschuhe müssen aus Leder oder abriebfestem Material sein.
- Die Motorradstiefel oder Schuhe müssen über rutschfeste Sohlen und einen Knöchelschutz verfügen.
- Jacke und Hose bzw. auch der Schutzkombi müssen aus Leder oder abriebfestem Material sowie farbig und mit Einsätzen gefertigt sein, so dass man für andere gut ersichtlich ist.



Wichtig

Auf jedem Fall ist das Tragen von flatternder Kleidung oder Accessoires zu vermeiden, die sich in den Organen des Motorrads verhängen könnten.



Wichtig

Im Sinne der Sicherheit muss diese Bekleidung sowohl im Sommer als auch im Winter getragen werden.



Wichtig

Für die Sicherheit des Beifahrers ist sicherzustellen, dass auch dieser angemessene Kleidung trägt.

„Best Practices“ für die Sicherheit

Vergessen Sie vor, während und nach dem Einsatz des Motorrads nie einige einfache Schritte zu befolgen, die für die Sicherheit der Personen und die Aufrechterhaltung der vollkommenen Effizienz des Motorrads extrem wichtig sind.

Wichtig

Halten Sie sich während der Einfahrzeit strikt an die im Kapitel „Gebrauchsnormen“ dieses Hefts enthaltenen Angaben.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Achtung

Fahren Sie nicht los, wenn Sie nicht ausreichend mit den Steuerungen, die Sie während der Fahrt verwenden müssen, vertraut sind.

Nehmen Sie vor jedem Start die in diesem Heft vorgesehenen Kontrollen vor (siehe S. 213).

Achtung

Eine mangelnde Durchführung der Kontrollen kann Schäden am Fahrzeug und schwere Verletzungen des Fahrer und/oder des eventuellen Beifahrers zur Folge haben.

Achtung

Sorgen Sie dafür, dass die Zündung des Motors im Freien oder an einem gut belüfteten Ort stattfindet, da der Motor nie in geschlossenen Räumen angelassen werden darf.

Die Abgase sind giftig und können bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen. Nehmen Sie während der Fahrt angemessene Körperpositionen ein und sorgen Sie dafür, dass sich auch der Beifahrer entsprechend verhält.

Wichtig

Der Fahrer muss den Lenker IMMER mit beiden Händen umfassen.

Wichtig

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.



Wichtig

Der Beifahrer muss sich immer mit beiden Händen am Riemen der Beifahrersitzbank festhalten.



Wichtig

Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten Acht.



Wichtig

Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.



Wichtig

IMMER und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.



Wichtig

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden. Das Motorrad nie auf unebenem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.



Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte hin kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden. Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.



Achtung

Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben auch nach dem Ausschalten des Motors noch über längere Zeit hinweg heiß. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.



Achtung

Wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt, immer den Zündschlüssel abziehen und so aufbewahren, dass er für Personen, die nicht für den Einsatz des Motorrads geeignet sind, nicht erreichbar ist.

Tanken

Immer im Freien und bei ausgeschaltetem Motor nachtanken.

Beim Tanken nie rauchen und keine offenen Flammen verwenden.

Darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder die Auspuffrohre tropft.

Den Tank niemals vollkommen füllen: Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlusschachts resultieren.

Beim Tanken so weit wie möglich das Einatmen von Kraftstoffdämpfen vermeiden und verhindern, dass der Kraftstoff mit den Augen, der Haut oder der Bekleidung in Berührung kommt.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt.

Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Achtung

Bei Unwohlsein durch längeres Einatmen von Kraftstoffdämpfen sich an der frischen Luft aufhalten und einen Arzt konsultieren. Bei Kontakt mit den Augen, diese gründlich mit Wasser ausspülen und im Fall eines Hautkontakts, die betroffene Stelle sofort mit Wasser und Seife abwaschen.

Achtung

Der Kraftstoff ist leicht entflammbar und sollte er versehentlich auf die Kleidung gelangen, muss diese gewechselt werden.

Fahrt mit voller Beladung

Dieses Motorrad wurde so entworfen, dass man auch auf langen Fahrten mit voller Beladung in absoluter Sicherheit reisen kann.

Die korrekte Verteilung der Lasten am Motorrad ist sehr wichtig, um die Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Achtung

Nie das zulässige Gesamtgewicht des Motorrads überschreiten und die nachstehenden Informationen bezüglich der transportierbaren Zuladung beachten.

Informationen zur Zuladung

Wichtig

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.

Wichtig

Keine sperrigen und schweren Gepäckstücke an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.

Wichtig

Das Gepäck fest am Motorrad fixieren. Nicht korrekt befestigtes Gepäck kann die Fahrstabilität des Motorrads beeinträchtigen.

Wichtig

Niemals Gegenstände in die Zwischenräume des Rahmens einfügen, da sie mit den beweglichen Teilen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.

Achtung

Überprüfen, dass die Reifen den korrekten Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Bezug auf den Absatz „Reifen“ auf S. 242 nehmen.

Gefährliche Produkte - Warnhinweise

Altes (verbrauchtes) Motoröl



Achtung

Altes Motoröl kann bei häufigem und lang anhaltendem Hautkontakt zur Ursache von Hautkrebs werden. Sollte man täglich mit Motoröl umgehen, ist es daher empfehlenswert, die Hände danach möglichst gleich und besonders gründlich mit Seife und Wasser zu waschen. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten.

Bremsenstaub

Zum Reinigen des Bremssystems niemals Druckluftpistolen oder trockene Bürsten verwenden.

Bremsflüssigkeit



Achtung

Auf Kunststoff-, Gummi- oder lackierte Motorradteile verschüttete Flüssigkeit kann diese beschädigen. Vor Beginn der Serviceeingriffe am Bremssystem sollte man diese Teile mit einem sauberen Tuch aus dem Werkstattbedarf abdecken. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten.



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Sollte es versehentlich zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser gewaschen werden.

Kühlflüssigkeit

Unter bestimmten Bedingungen ist das in der Kühlflüssigkeit enthaltene Äthylenglykol entflammbar, ohne dass die entsprechende Flamme ersichtlich ist. Bei entzündetem Äthylenglykol ist keine Flamme erkennbar, kann jedoch zu schweren Verbrennungen führen.



Achtung

Es ist daher zu vermeiden die Kühlflüssigkeit des Motors auf die Auspuffanlage oder Teil des Motors zu bringen.

Diese Teile könnten so heiß resultieren, dass sich die Flüssigkeit entzündet und ohne sichtbare Flammen brennt. Die Kühlflüssigkeit (Äthylenglykol) kann zu Hautreizungen führen und ist giftig. Sie darf daher nicht verschluckt werden. Außerhalb der Reichweite von Kindern halten. Nie den Kühlerverschluss bei noch warmem Motor abschrauben. Die Kühlflüssigkeit steht unter Druck und kann Verbrennungen verursachen.

Die Hände und Kleidungsstücke nicht an bzw. in die Nähe des Lüfterrads bringen, da es sich automatisch einschaltet.

Batterie



Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase und muss daher von Funken, Flammen und Zigaretten ferngehalten werden. Überprüfen, dass das Nachladen der Batterie immer an einem angemessen belüfteten Ort erfolgt.

Fahrgestellnummer

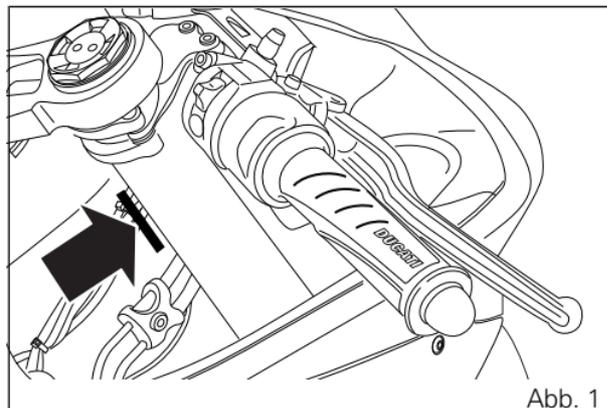


Hinweise

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

Sie sollten die Rahmennummer Ihres Motorrads in den nachstehenden Bereich eintragen.

Rahmen-Nr.



Motornummer



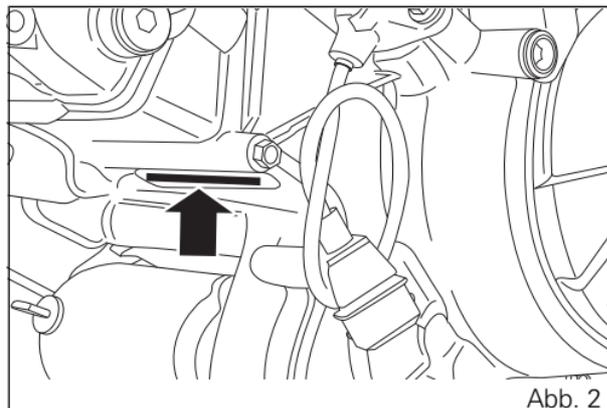
Hinweise

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

Die Identifikationsnummer des Motors ist im vorderen Bereich des Motorrads angebracht bzw. an der Unterseite des waagrechten Zylinderkopfs neben dem Anlassmotor und dem Lichtmaschinendeckel.

Sie sollten die Motornummer Ihres Motorrads in den nachstehenden Bereich eintragen.

Motor-Nr.



ABSICHTLICH FREI GELASSENE SEITE

Cockpit (Dashboard)

Cockpit

1) Display.

2) LEERLAUFANZEIGE N (GRÜN).

Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

3) FERNLICHTANZEIGE  (BLAU).

Leuchtet bei eingeschalteten Fernlichtern und bei Betätigen der Lichthupe auf.

4) MOTORÖLDRUCKANZEIGE  (ROT).

Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Muss beim „Key-ON“ aufleuchten, jedoch einige Sekunden nach dem Motorstart wieder erlöschen. Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.



Wichtig

Leuchtet die MOTORÖL-Anzeige weiterhin auf, nicht los- oder weiterfahren, da dies Motorschäden zur Folge haben könnte.

5) KRAFTSTOFFRESERVEANZEIGE  (OCKER).

Leuchtet auf, sobald sich der Tank im Reservezustand befindet. In diesem Fall sind noch circa 5 Liter Kraftstoff verfügbar.

6) BLINKERANZEIGEN  (GRÜN).

Blinkt bei eingeschaltetem Blinker auf. Blinken bei aktivierter „Hazard“-Funktion (4 Blinker - Warnblinklicht) gleichzeitig auf.

Sollte die rechte oder linke Kontrollleuchte „schnell“ blinken, ist dies ein Hinweis auf das Vorliegen eines Fehlers / failure an mindestens einem Blinker.

7) KONTROLLLEUCHTE „FAHRZEUG-/MOTORDIAGNOSE - EOBD“  (OCKER).

Leuchtet im Fall von Fehlern am „Motor“ und/oder „Fahrzeug“ auf und hat, in einigen Fällen, die Motorblockierung zur Folge.

8) ALLGEMEINE KONTROLLLEUCHTEN (ROT).

Die Kontrollleuchten (8a) werden aktiviert, sobald die Drehzahl einen ersten, vor dem Ansprechen des Drehzahlbegrenzers festgelegten Schwellenwert erreicht.

Die Kontrollleuchten (8b) leuchten auf, sobald die Drehzahl einen zweiten, vor dem Ansprechen des Drehzahlbegrenzers festgelegten Schwellenwert erreicht.

9) ABS-KONTROLLLEUCHTE (ABS) (OCKER) .

Leuchtet bei ausgeschaltetem oder funktionsuntüchtigem ABS auf.

Motor angelassen/ Geschwindigkeit unter oder gleich 5 km/h (3 mph)		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
-	ABS über die Menüfunktion „ABS“ ausgeschaltet	ABS freigeschaltet, jedoch noch nicht in Funktion
Motor angelassen / Geschwindigkeit über 5 km/h (3 mph)		
Kontrollleuchte erloschen	Kontrollleuchte blinkt	Kontrollleuchte leuchtet permanent
ABS freigeschaltet, funktioniert	- „Langsam“ blinkende Kontrollleuchte bei einem gemäß korrekten Verfahren ausgeschalteten ABS. - „Schnell“ blinkende Kontrollleuchte bei sich in der Übergangsphase zwischen Ein- /Ausschaltung befindlichem ABS.	ABS deaktiviert und wegen eines Problems nicht funktionstüchtig

10) DTC-AUSLÖSUNG (OCKER).

	DTC
Keine Auslösung	Kontrollleuchte OFF
Schnitt der Zündvorstellung	Kontrollleuchte ON - permanent
Einspritzschnitt	Kontrollleuchte ON - permanent

11) OVER REV / IMMOBILIZER-WARNLEUCHE / DIEBSTAHLSICHERUNG (ROT)

	Over rev
Keine Auslösung	Kontrollleuchte OFF
Erster Schwellenwert (Drehzahlwert vor Ansprechen des Begrenzers)	Kontrollleuchte ON - permanent
Drehzahlbegrenzer	Kontrollleuchte ON - blinkt



Hinweise

Jede Einstellung des Motorsteuergeräts kann ein unterschiedliches „Setting“ der vor dem Auslösen des Drehzahlbegrenzers liegenden Schwellenwerte und des Drehzahlbegrenzers selbst aufweisen.

	Immobilizer
Fahrzeug im „Key-ON“	Kontrollleuchte OFF
Fahrzeug im „Key-OFF“	Kontrollleuchte ON - blinkt
Fahrzeug länger als 12 Stunden im „Key-OFF“	Kontrollleuchte OFF

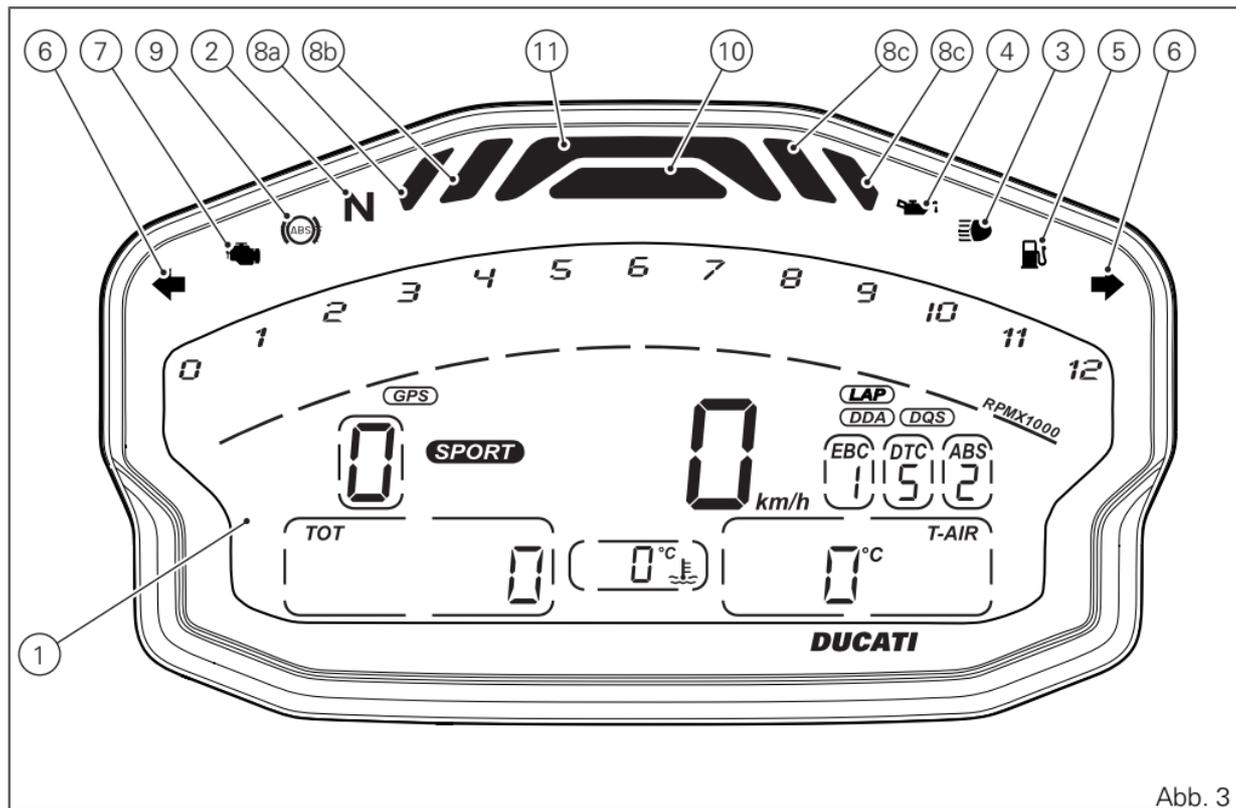


Abb. 3

In diesem Anleitsheft verwendete Akronyme und Abkürzungen

ABS

Antilock Braking System

BBS

Black Box System

CAN

Controller Area Network

DDA

DUCATI Data Acquisition

DSB

Dashboard

DTC

DUCATI Traction Control

DQS

DUCATI Quick shift

EBC

DUCATI Engine Brake Control

ECU

Engine Control Unit

E-Lock

Electronic Main Switch Set

GPS

Global Positioning System

Technisches Wörterbuch

Engine Brake Control (EBC)

Das Regelsystem der Motorbremse (EBC) wirkt gemeinsam mit der Antihopping-Kupplung, um einer Blockierung des Hinterrads beim starken Abbremsen und Herunterschalten vorzubeugen und um diese Situation entsprechend zu verwalten.

Erfasst das System einen Reifenschlupf, sendet es ein entsprechendes Signal an das Motorsteuergerät, welches die Drehzahl daraufhin solange leicht erhöht, bis das Hinterrad wieder in der korrekten Fahrgeschwindigkeit des Motorrads dreht.

Die EBC ist in den drei Riding Modes (Fahrmodi) integriert und verfügt über ein Funktionssystem mit drei Stufen.

Riding Mode

Der Fahrer der 899 Panigale kann unter 3 unterschiedlichen, voreingestellten Konfigurationen (Riding Modes) die für seinen Fahrstil oder die Streckenbedingungen am besten geeignete Einstellung wählen. Die Riding Modes ermöglichen eine sofortige Variation der vom Motor abgegebenen Leistung (Power Mode), der Ansprechstufen von ABS, DTC, DQS, EBC sowie der Cockpitgrafik.

Die 899 Panigale verfügt über folgende Konfigurationen: Race, Sport und Wet. Dem Fahrer stehen zahlreiche Änderungsmöglichkeiten der in jedem Riding Mode vorgegebenen Einstellung zur Verfügung.

Power Mode

Bei den Power Modes handelt es sich um unterschiedliche Motormappings, die vom Fahrer gewählt werden können, um das Leistungsniveau und den Abgabemodus an seinen Fahrstil und an die Streckenbedingungen anzupassen.

Bei der 899 Panigale sind drei Power Modes vorgesehen, von denen jeder an einen Riding Mode gebunden ist:

- HIGH;
- MED;
- LOW.

Ride by Wire (RbW)

Das „Ride by Wire“-System ist eine elektronische Steuervorrichtung der Öffnungs- und Schließfunktion der Drosselklappen. Der Wegfall der mechanischen Verbindung zwischen dem Gasdrehgriff und den Drosselklappenkörpern ermöglicht dem

Motorsteuergerät (ECU) die Regulierung der Leistungsabgabe durch entsprechendes Einwirken auf den Öffnungswinkel der Drosselklappen. Das „Ride by Wire“ bietet nicht nur in Abhängigkeit des jeweils gewählten Riding Mode (Power Modes) den Erhalt unterschiedlicher Leistungen und Abgaben, sondern auch die Möglichkeit einer zeitgenauen Motorbremse (EBC) und steuert damit der Kontrolle eines Reifenschlupfs am Hinterrad (DTC) bei.

Ducati Traction Control (DTC)

Das „Ducati Traction Control“-System (DTC) übernimmt die Schlupfkontrolle am Hinterrad und wirkt auf insgesamt acht Ansprechstufen. Jede davon wurde so programmiert, um dem Reifenschlupf am Hinterrad mit unterschiedlichen Toleranzwerten entgegenstehen zu können. Jedem Riding Mode ist eine vorprogrammierte Ansprechstufe zugeordnet.

Im Level „acht“ kommt es zu einem Ansprechen bei Erfassen eines minimalen Reifenschlupfs, während im für erfahrene Motorradfahrer ausgelegten Level „eins“ mit höheren Toleranzwerten eine weniger stark ansprechende Kontrolle zum Einsatz kommt.

Anti-lock Braking System (ABS) 9M

Beim in der 899 Panigale verbauten ABS 9M handelt es sich um ein Zweikanal-System der letzten Generation, das eine Integralbremsung mit Abhebekontrolle des Hinterrads umsetzt, um nicht nur kürzere Bremswege, sondern auch eine höhere Stabilität während dem Abbremsen zu gewährleisten.

Spezifisch für den sportlichen Einsatz ausgelegt, bietet das ABS 9M insgesamt 3 Ansprechstufen, von der jede an einen Riding Mode gekoppelt ist. Im RACE-Mode wirkt das System nur auf die vorderen Bremsscheiben und gewährt damit höchste Performance im Rennstreckeneinsatz.

Ducati Quick Shift (DQS)

Beim Ducati Quick Shift (DQS) handelt es sich um ein System für das elektronische Schaltmanagement, das üblicherweise bei Rennen zum Einsatz kommt. Es ermöglicht ein Einlegen der Gänge in der Beschleunigungsphase ohne dabei die Kupplung betätigen und das Gas schließen zu müssen. Dadurch werden wertvolle Sekunden gespart und die Rundenzeiten deutlich verkürzt.

Ducati Data Analyzer+ (DDA+)

Der DDA+ gehört der letzten Generation des Ducati Data Analyzers an und integriert ein GPS-Signal, mit dem eine „virtuelle Ziellinie“ erstellt wird. Das System erfasst automatisch, ohne Einwirken des Fahrers, das Beenden einer Runde und unterbricht dabei die Zeitmessung. Die Integration durch das GPS-Signal ermöglicht die Anzeige der zurückgelegten Strecke und der wesentlichen Fahrzeugparameter: Öffnung der Gasdrosselklappe, Geschwindigkeit, Motordrehzahl, eingelegter Gang, Motortemperatur und Ansprechen der DTC.

Funktionstasten

1) „UP“-STEUERTASTE „▲“

Taste für den Abruf der Anzeige und die Einstellung der Parameter im Cockpit mit Position „▲“.

2) „DOWN“-STEUERTASTE „▼“

Taste für den Abruf der Anzeigen und die Einstellung der Parameter im Cockpit mit Position „▼“.

3) LICHTHUPENTASTE „FLASH“

Der Taste, der normalerweise die Funktion als Lichthupensteuerung unterliegt, kann hier auch zum Abrufen der LAP-Funktionen verwendet werden.

4) BLINKERRÜCKSTELLTASTE

Die normalerweise zum Abschalten der Blinkerfunktion verwendete Taste kann auch zur BESTÄTIGUNG des im MENÜ gewählten Riding Mode verwendet werden. Wird diese Taste 3 Sekunden lang nach links gedrückt, aktiviert sie die HAZARD-Funktion (4 Blinker -Warnblinkfunktion).

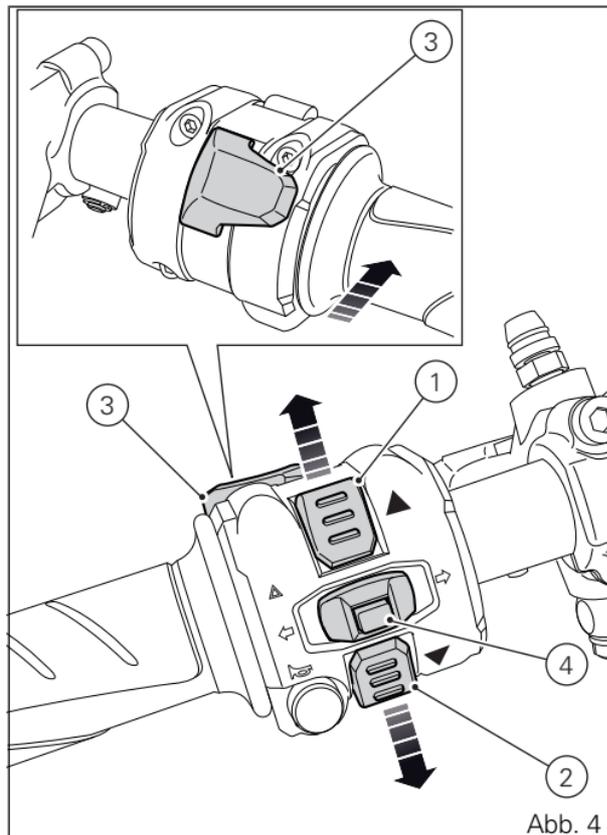


Abb. 4

Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Einschalten des Cockpits:

- wird die Rückbeleuchtung des Displays aktiviert;
- werden zeitweise alle Displaysegmente angezeigt;
- erfolgt eine progressive Ein- und Ausschaltung der Bargraph-Anzeige der Motordrehzahl;
- werden alle möglichen Geschwindigkeitswerte vom Mindest- bis zum Höchstwert und umgekehrt in progressiver Folge angezeigt;
- erfolgt eine Einschaltung der LED-Anzeigen in drei Steps.

Alle diese Funktionen werden zusammenfassend als „Anfangscheck“ bezeichnet.

Nach dem „Anfangscheck“ wird im Cockpit die Hauptanzeige angezeigt, die als „Standard-Anzeige“ bezeichnet wird.

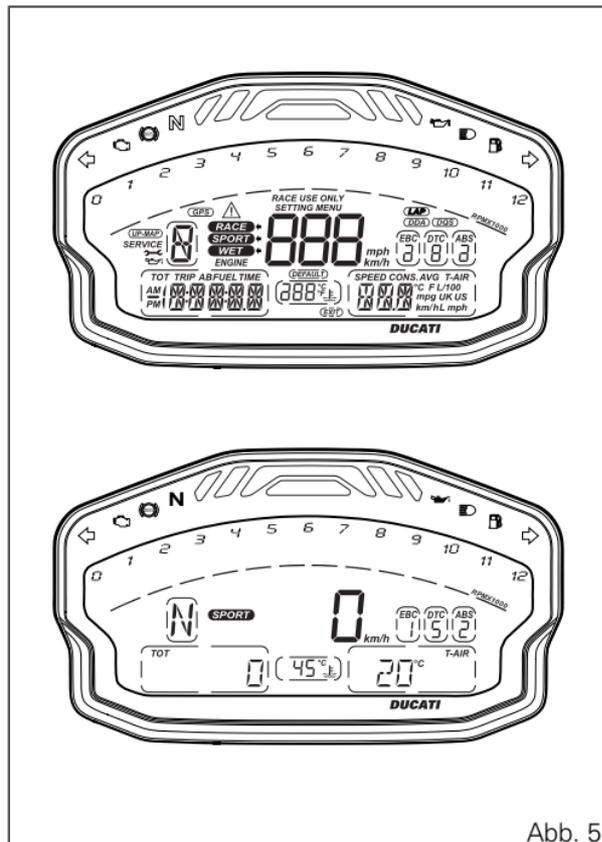


Abb. 5

Überschreitet die Geschwindigkeit des Motorrads während der Phase des „Anfangschecks“ 10 km/h (reelle Geschwindigkeit) unterbricht das Cockpit:

- die Steuerung des Displays und blendet die Standard-Anzeige mit den aktualisierten Informationen ein;
- die Steuerung der Kontrollanzeigen und bringt nur die effektiv momentan aktivierten Anzeigen zum Aufleuchten.



Hinweise

Wird der Zündschlüssel in die Position OFF gedreht, wird die elektrische Versorgung der Motorradeinheiten nicht sofort unterbrochen. Dies erfolgt erst nach Ablauf von 70 Sekunden.

Auf der Hauptanzeige verfügbare Informationen:

- 1) Drehzahl-Bargraph.
- 2) Fahrzeuggeschwindigkeit.
- 3) Eingelegter Gang.
- 4) MENÜ 1 (Kilometerzähler, Tageskilometerzähler 1, Tageskilometerzähler 2, Kilometerzähler für Kraftstoffreserve, Fahrzeit, Uhr, Rundenzeit - nur wenn aktiviert).
- 5) MENÜ 2 (Umgebungslufttemperatur, momentaner Verbrauch, durchschnittlicher Verbrauch, Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrzeit).
- 6) Kühlflüssigkeitstemperatur.
- 7) Eingestellter Fahrmodus (Riding Mode).
- 8) Anzeige der aktivierten DTC-Stufe oder der deaktivierten DTC.
- 9) Anzeige der aktivierten EBC-Stufe oder der deaktivierten EBC.
- 10) Anzeige der aktivierten ABS-Stufe oder des deaktivierten ABS.
- 11) Anzeige des aktivierten oder deaktivierten DQS.
- 12) Anzeige des aktivierten DDA.
- 13) Anzeige des auf Empfang geschalteten GPS (nur wo vorhanden).

- 14) Anzeige der aktivierten LAP-Funktion (nur wo vorhanden).

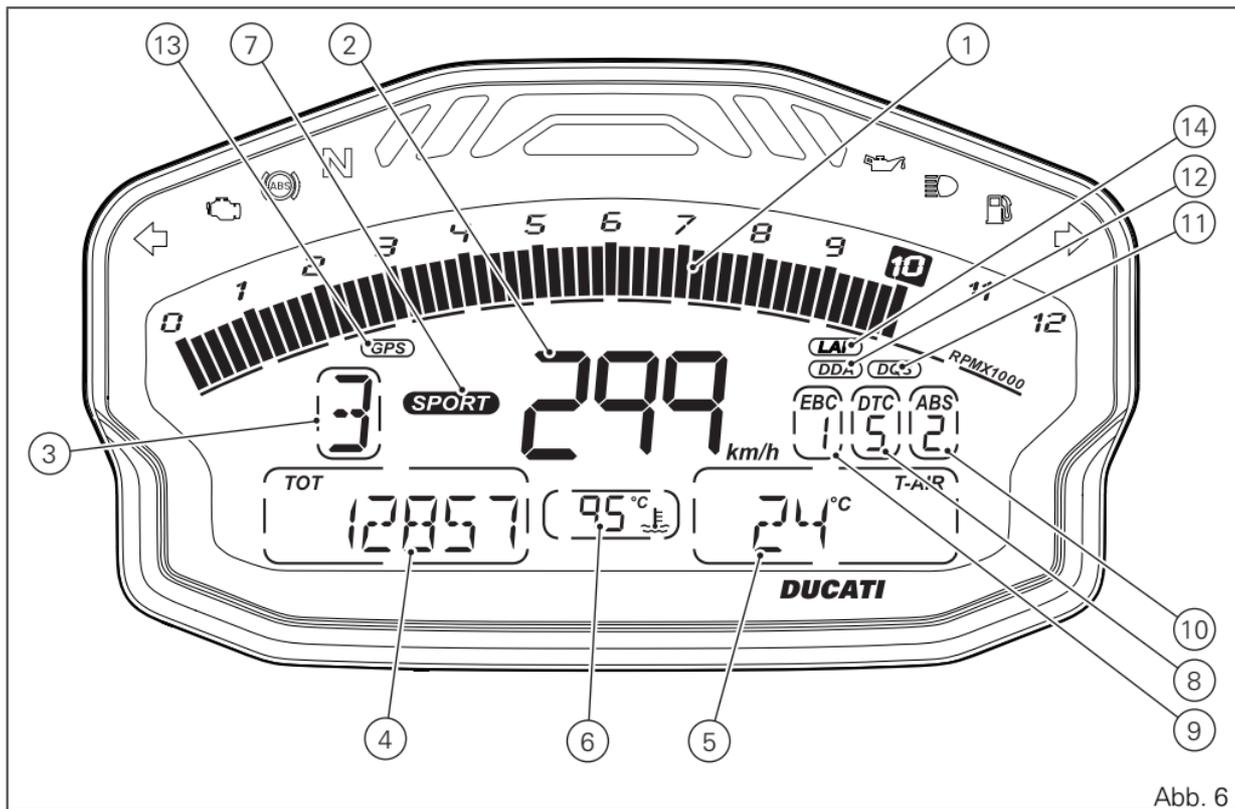


Abb. 6

Zur Anzeige der im MENÜ 1 enthaltenen Informationen die Taste (1) drücken.
 In entsprechender Sequenz angezeigte Informationen:

- Kilometerzähler (TOT);
- TRIP A;
- TRIP B;
- TRIP FUEL (bei aktivierter Funktion);
- Fahrzeit (TRIP TIME);
- Uhr;
- Rundenzeit (bei aktivierter LAP-Funktion).

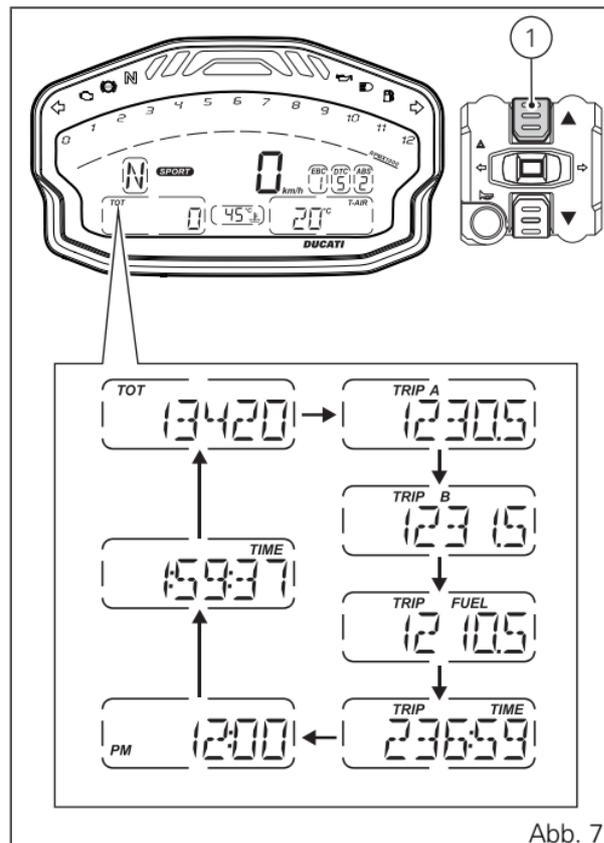


Abb. 7

Zur Anzeige der im MENÜ 2 enthaltenen Informationen die Taste (2) drücken.
In entsprechender Sequenz angezeigte Informationen:

- Lufttemperatur;
- Momentaner Verbrauch (CONS.);
- Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG);
- Durchschnittsgeschwindigkeit (SPEED AVG).

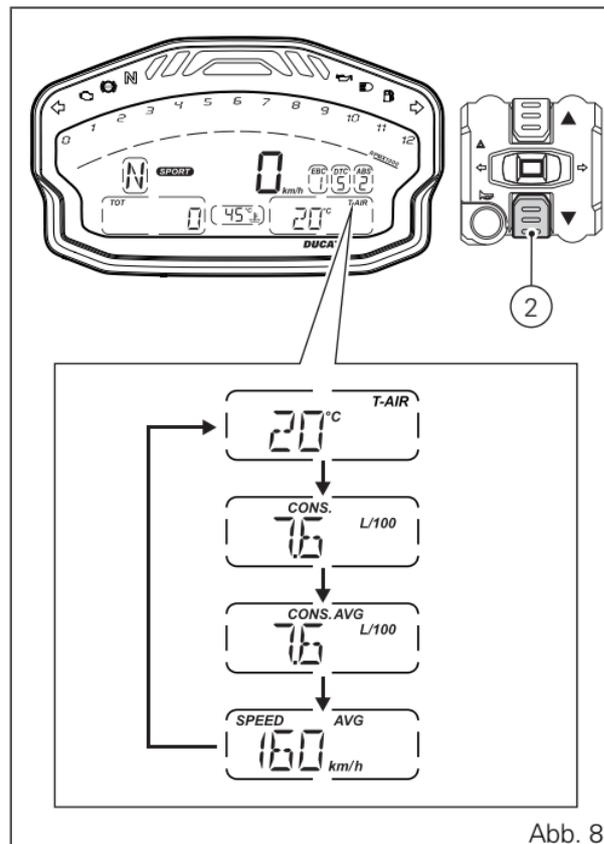


Abb. 8

Beim Einschalten des Motorrads (Key-ON) werden im MENÜ 1 und im MENÜ 2 die Informationen angezeigt, die vor dem vorausgehenden Key-OFF gegeben wurden.

Hinweise

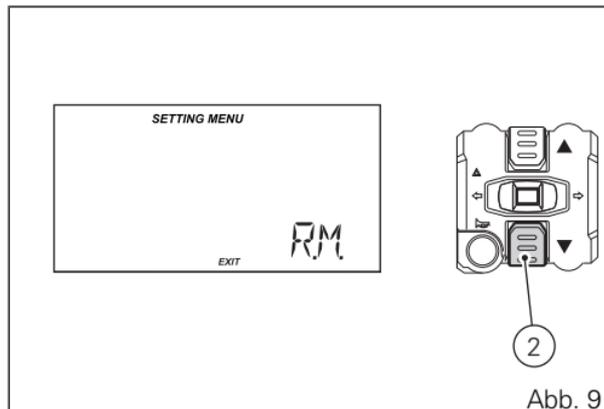
Nach dem Key-ON im MENÜ 1 wird insgesamt 10 Sekunden lang der anfänglich eingestellte Parameter (Kilometerzähler - TOT), dann der Parameter angezeigt, der beim letzten Key-OFF gegeben war.

Hinweise

Sollte das Cockpit plötzlich ausgeschaltet werden (Versorgungsausfall), werden beim nächsten Key-ON die Default-Einstellungen angezeigt; insbesondere:

- im MENÜ 1 - Kilometerzähler (TOT);
- im MENÜ 2 - Lufttemperatur.

In der Standard-Anzeige gelangt man durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (2) bei reeller Fahrzeuggeschwindigkeit \leq (unter oder gleich) 20 km/h in das SETTING-MENÜ, in dem die einzelnen Funktionen eingestellt werden können.

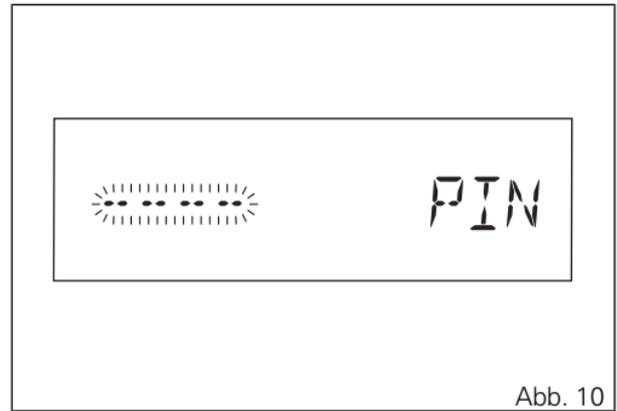


Wichtig

In das SETTING-MENÜ gelangt man nur bei reeller Fahrzeuggeschwindigkeit \leq (unter oder gleich) 20 km/h. Befindet man sich im SETTING-MENÜ und überschreitet die Fahrzeuggeschwindigkeit dabei 20 km/h, verlässt das Cockpit automatisch dieses Menü und blendet die Standard-Anzeige ein.

Wird beim Key-ON und nach erfolgtem Anfangscheck der Zündschlüssel nicht erkannt:

- und sollte die PIN CODE-Funktion nicht aktiv geschaltet worden sein, führt das Cockpit den Anfangscheck durch, zeigt die Standard-Anzeige an, aktiviert den E-LOCK-Fehler und gibt, mit Ausnahme auf die Fehlerseite (ERR), keinen Zugriff auf das SETTING-MENÜ;
- und sollte die PIN CODE-Funktion aktiv geschaltet worden sein, bringt das Cockpit die Seite der PIN CODE-Funktion für die Eingabe des Freigabecodes zur Anzeige.



Hauptfunktionen

In der Hauptanzeige enthaltenen Funktionen:

- Anzeige der Motordrehzahl - RPM
- Fahrzeuggeschwindigkeit
- Gang
- Fahrmodus (Riding Mode)
- DTC
- EBC
- DQS
- ABS
- Kühlflüssigkeitstemperatur
- Im MENÜ 1 angezeigte Funktionen:
 - Kilometerzähler (TOT)
 - Tageskilometerzähler 1 (TRIP A)
 - Tageskilometerzähler 2 (TRIP B)
 - Kilometerzähler für Kraftstoffreserve (TRIP FUEL)
 - Fahrzeit (TRIP TIME)
 - Uhr
 - Rundenzeit (LAP time) - nur wenn aktiv geschaltet

- Im MENÜ 2 angezeigte Funktionen:
 - Umgebungslufttemperatur
 - Momentaner Verbrauch (CONS.)
 - Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG)
 - Durchschnittsgeschwindigkeit (SPEED AVG)

Nebenfunktionen

- DDA (nur wo vorhanden)
- GPS (nur wo vorhanden)
- (CLOCK)
- Inspektionsanzeige (SERVICE)
- FEHLER-Anzeige

Im SETTING-MENÜ vom Fahrer änderbare Funktionen:

- Personalisierung des Fahrmodus RIDING MODE (R.M.): in diesem Menü können folgende Einstellungen personalisiert werden:
 - Einstellung der EBC-Stufe (EBC)
 - Einstellung der DTC-Stufe (DTC)
 - Aktivierung/Deaktivierung des DQS (DQS)
 - ABS-Einstellung (ABS)
 - Motoreinstellung (ENGINE)
 - Rücksetzung auf Default-Einstellungen (DEFAULT)
- Batteriespannung - BATTERY (BAT.)
- Einstellung der Display-Rückbeleuchtung - BACK LIGHT (B.L.)
- LAP (Anzeige/Löschung/Rücksetzung der automatischen Einstellungen)
- DDA (Aktivierung/Deaktivierung - Anzeige - Löschung)
- Uhreinstellung - CLOCK (CLK)
- PIN CODE - Eingabe/Änderung (PIN)
- Digitale Motordrehzahlanzeige (RPM)
- Einstellung der Maßeinheit – Unit setting (Geschwindigkeit - Temperatur - Kraftstoffverbrauch) UNT

- Fehleranzeigen – ERRORS, nur bei aktiven Fehlern (ERR.)

Motordrehzahlanzeige (RPM)

Das Cockpit erhält die Information bezüglich der Motordrehzahl und zeigt den entsprechenden Wert anhand einer sich entsprechend füllenden Bargraph-Anzeige an. Der Wert wird mittels Anzeige der Bargraph-Segmente, die von links nach rechts laufend in Abhängigkeit der Motordrehzahl zunehmen, sowie anhand einer Negativ-Anzeige (Erlöschen des numerischen Digits und Einblenden des Rechtecks, in dem der numerische Wert enthalten ist) der numerischen Anzeige der Tausenderwerte.

Bei Erreichen von 12.000 U/min darf kein negativer numerischer Wert mehr angezeigt werden.

Die Schwellenwerte, die zum Aufleuchten der roten Kontrollleuchten führen, welche auf das Annähern an die Drehzahlbegrenzerwerte hinweisen, sind:

1. Schwellenwert bei 10.500 U/min (A).
2. Schwellenwert bei 10.900 U/min (B).

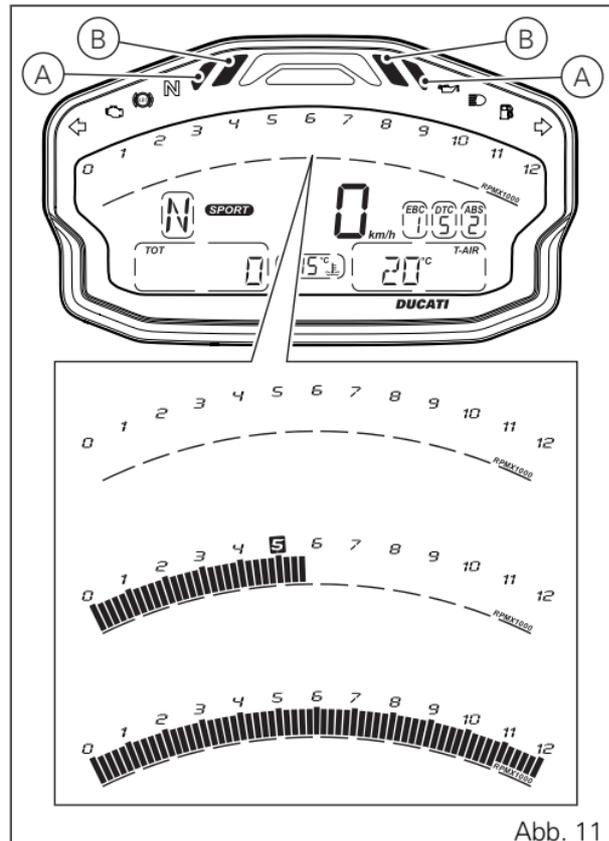


Abb. 11

Gang

Das Cockpit empfängt die Information bezüglich des eingelegten Gangs und bringt die entsprechende Nummer im Display zur Anzeige.

Bei eingelegtem Gang wird eine Nummer von „1“ bis „6“ angegeben, während im Leerlauf der Buchstabe „N“ angezeigt wird.

Ist ein Umschalten erforderlich, wird der Buchstabe „C“ angezeigt.

Zur Anzeige von „-“ kommt es, wenn:

- die Gänge noch nicht „eingelernt“ wurden („-“ und Kontrollleuchte des Neutral (A) (Leerlauf) blinken);
- der Gangsensor sich im Fehlerzustand befindet (blinkende Anzeige von „-“, EOBD-Kontrollleuchte (B) und Symbol des WARNING (C) leuchten sowie Anzeige des Fehlers GEAR);
- das Cockpit keine Daten bezüglich des eingelegten Gangs erhält (permanente Anzeige von „-“).

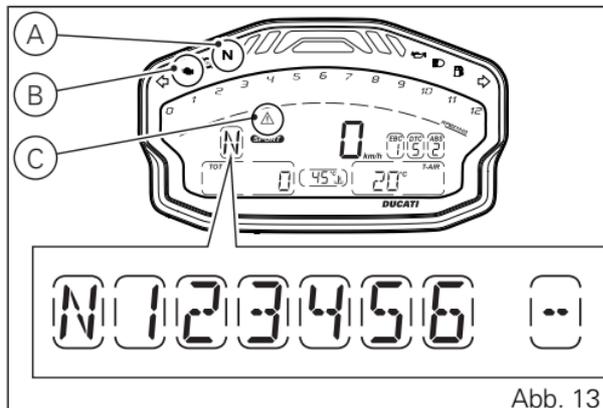


Abb. 13

Einlernen des Gangsensors

Während dem am Fahrzeug erforderlichen Einlernverfahren der Gänge wird der Benutzer durch entsprechende, im Display angezeigte Informationen angeleitet.

Das Cockpit weist auf das erfolgte Speicherverfahren des jeweiligen Gangs und darauf hin, in den nächsten Gang zu schalten. Blinken im Cockpit anstelle der Angabe des eingelegten Gangs der Buchstabe „C“ sowie die Kontrollleuchte des Neutral „N“ in schneller Sequenz auf, muss in den nächsten Gang geschaltet werden.

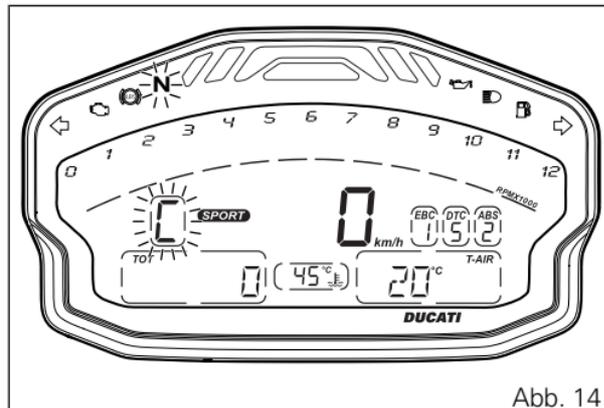


Abb. 14

Fahrmodus (Riding Mode)

Über das Cockpit kann der gewünschte Fahrmodus (Riding Mode) eingestellt werden. Zur Wahl stehen drei unterschiedliche, bereits voreingestellte Riding Modes: RACE, SPORT, WET.

Der gewählte und aktiv geschaltete Fahrmodus (Riding Mode) wird im Display des Cockpits in der Standard-Anzeige angegeben.

Jedem Riding Mode sind folgende Parameter zugeordnet, die von Ducati eingestellt oder in den Seiten der Setting-Funktionen vom Fahrer geändert wurden:

- eine spezifische Ansprechstufe der Traktionskontrolle DTC (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, off);
- eine spezifische Motorleistung, die das Verhalten der Drosselklappen ändert (HIGH, MED, LOW);
- eine spezifische Einstellung des ABS (1, 2, 3, off);
- eine spezifische Ansprechstufe des Kontrollsystems der Motorbremse EBC (1, 2, 3, off);
- ein Einsatz des Quick Shift-Schaltautomats DQS (DQS ON oder DQS OFF).



Achtung

Ducati empfiehlt den Wechsel des Riding Mode bei stehendem Fahrzeug durchzuführen. Erfolgt der Wechsel des Riding Mode während der Fahrt, muss besonders vorsichtig gefahren werden (es wird empfohlen, die Änderung des Riding Mode bei niedrigen Geschwindigkeiten vorzunehmen).

Wahl des Riding Mode

Durch Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gelangt man in das Wahlmenü des Riding Mode. Im Cockpit werden in der Standard-Anzeige die drei Bezeichnungen der Riding Modes angegeben:

- RACE
- SPORT
- WET

Einer davon wird anhand eines neben der Bezeichnung stehenden Pfeils als markiert resultieren. Hierbei handelt es sich um den zuletzt gespeicherten und momentan verwendeten Modus.

Achtung

Ein Einloggen in das Wahlmenü des Riding Mode ist nicht möglich, wenn die Taste (4) sich in der Position befindet, in der sie die Blinker aktiviert bzw. wenn sie nach links oder rechts gedrückt wurde.

Bei den gespeicherten Werte kann es sich um die von Ducati vorgesehenen oder die vom Fahrer personalisierten Werte handeln. Auf jedes Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) wird im Cockpit ein Riding Mode nach dem anderen markiert.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert, muss er durch zwei Sekunden langes Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) bestätigt werden: Der Wechsel des Riding Mode wird gespeichert und die Standard-Anzeige erneut aktiviert.

Wurde der gewünschte Riding Mode markiert und die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) nicht innerhalb von 10 Sekunden gedrückt, erfolgt kein Wechsel des Riding Mode und die Standard-Anzeige wird erneut aktiviert.

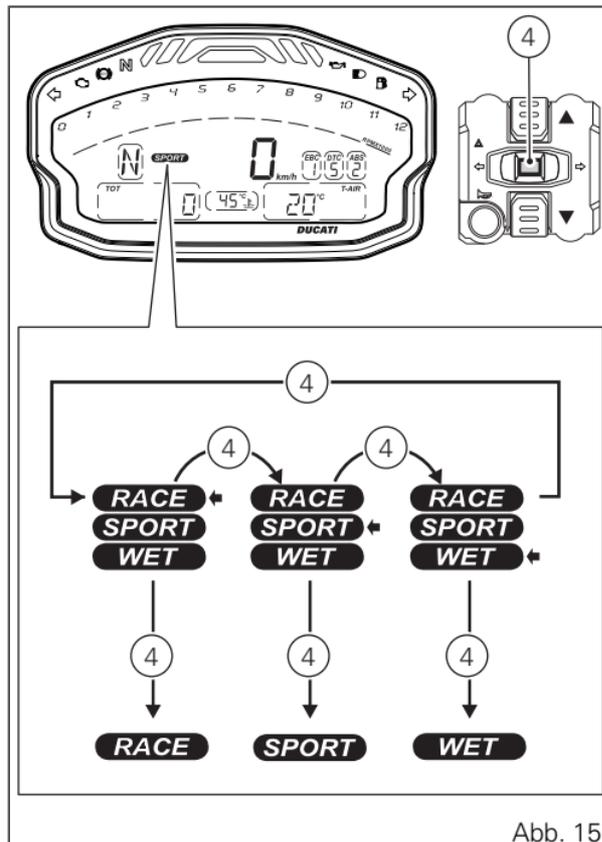


Abb. 15

Bei Abfrage einer Bestätigung des Wechsels des Riding Mode geht das Verfahren in den Fehlerzustand über, wenn:

- der Gasdrehgriff geöffnet ist, die Bremsen betätigt sind und das Fahrzeug sich in Bewegung befindet. In diesem Fall blinkt das Symbol des WARNING auf und in den MENÜS 1 und 2 werden abwechselnd die Angaben „CLOSE GAS“ und „DON'T BRK“ angezeigt. Werden der Gasdrehgriff daraufhin nicht innerhalb von 5 Sekunden zurückgedreht, die Bremsen zurückgelassen oder das Fahrzeug nicht auf eine Geschwindigkeit von Null gebracht, wird das Umschaltverfahren des Riding Mode nicht vervollständigt und auf die Standard-Anzeige zurückgeschaltet.

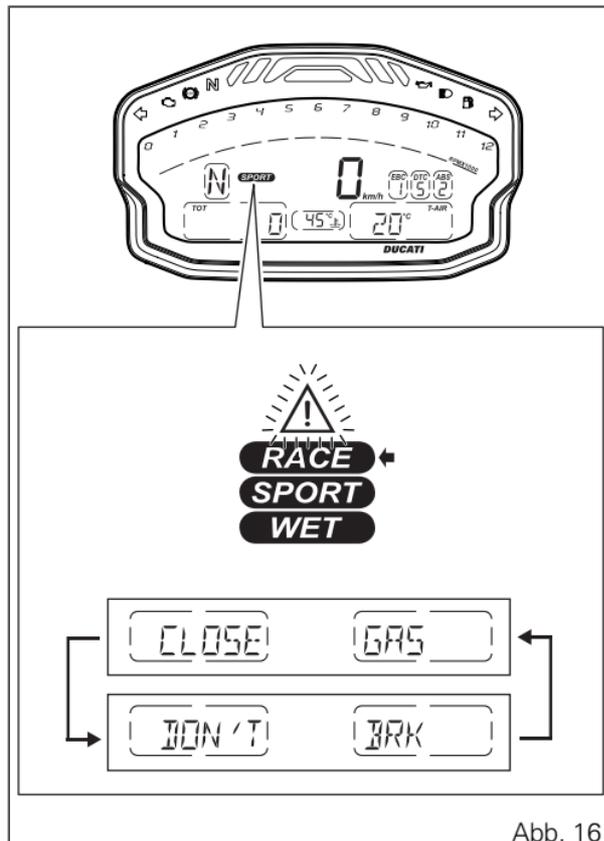


Abb. 16



Hinweise

Erfolgt beim Wechsel des Riding Mode auch ein entsprechender Zustandswechsel des ABS von „ON“ (aktiviert) auf „OFF“ (deaktiviert) oder von „OFF“ (deaktiviert) auf „ON“ (aktiviert), startet das Cockpit bei der Bestätigungsabfrage des gewählten Riding Mode gleichzeitig das Aktivierungs- oder Deaktivierungsverfahren des ABS.



Hinweise

Liegt beim Umschalten des Riding Mode (Fahrmodus) mindestens ein Fehler vor, wird der Anzeige der Angaben „CLOSE GAS“ und „DON'T BRK“ bzw. der Blinkfunktion des Symbols des Warning der Vorrang gegeben.

DTC

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der DTC wie folgt angezeigt:

- bei aktivierter DTC, werden die Angabe DTC und das Rechteck, das auch den numerischen Wert von 1 bis 8 enthält, angegeben, welcher der Ansprechstufe der Traction Control entspricht;
- bei deaktivierter DTC die Angabe DTC mit permanenter Anzeige des Symbols „-“ im Rechteck;
- bei DTC oder Black Box-Steuergerät im Fehlerzustand wird die Angabe DTC mit einem im Rechteck blinkenden Symbol „-“ angezeigt, darüber hinaus leuchten die EOBD-Kontrollleuchte sowie das Symbol des Warning auf und der entsprechende Fehler wird angezeigt.

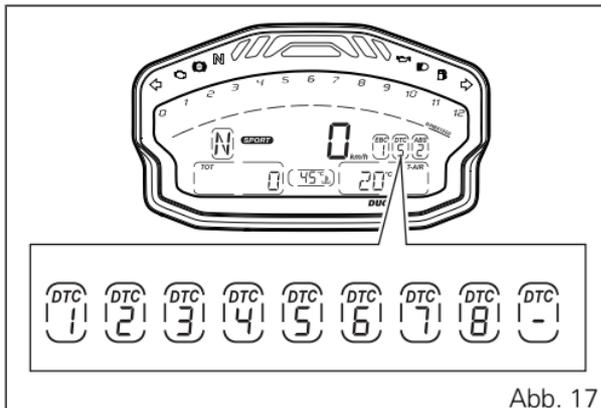


Abb. 17

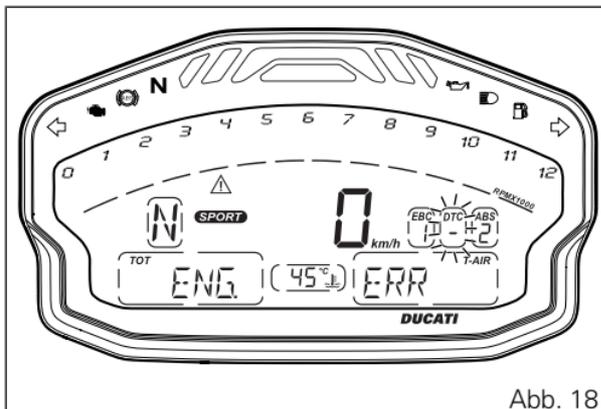


Abb. 18



Achtung

DTC ist ein Unterstützungssystem, das der Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwenden kann. Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Fahrt mit dem Motorrad mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von allen den erforderlichen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens, um außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern der anderen Verkehrsteilnehmer vorzubeugen, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.

Der Fahrer muss stets berücksichtigen, dass den aktiven Sicherheitssystemen die Funktion einer „Vorsorge“ unterliegt. Die aktiven Elemente unterstützen den Fahrer bei der Kontrolle des Fahrzeugs, so dass es einfacherer sowie sicherer betrieben werden kann. Unabhängig von den herrschenden Bedingungen, den Gesetzmäßigkeiten der Physik, den vorgenannten Verhaltensregeln und der Straßenverkehrsordnung dürfen die aktiven Systeme den Fahrer unter keinen Umständen dazu

verleiten, schneller als von der Vernunft zulässig zu fahren.

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der DTC aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden.

DTC	RIDING MODE	EINSATZ	DEFAULT
1	RACE	Rennstreckeneinsatz, für erfahrene Fahrer und für die Pirelli Bereifung aus SC2-Mischung optimiert. Das System ermöglicht das Ausbrechen des Hinterrads.	NEIN
2	RACE	Rennstreckeneinsatz, für sehr erfahrene Fahrer und für die OEM-Bereifung (Original Equipment Manufacturer) optimiert. Erlaubt das Ausbrechen des Hinterrads.	Ist die im Default des Riding Mode „RACE“ eingestellte Stufe.
3	RACE	Rennstreckeneinsatz für sehr erfahrene Fahrer. Erlaubt das Ausbrechen des Hinterrads.	NEIN
4	RACE	Rennstreckeneinsatz (und Straßeneinsatz für sehr erfahrene Fahrer).	NEIN
5	SPORT	Sportlicher Fahrstil sowohl auf Straße als auch auf Rennstrecke in Übereinstimmung mit der Einstellung ENGINE 145cv LOW (maximale Leistung von 145 PS, mit „sanfter“ Abgabe).	Ist die im Default des Riding Mode „SPORT“ eingestellte Stufe.

DTC	RIDING MODE	EINSATZ	DEFAULT
6	SPORT	„Sehr sicherer“ Fahrstil bei trockenen Fahrbahnbedingungen sowohl auf Straße als auch auf Rennstrecke in Übereinstimmung mit der Einstellung ENGINE 145cv LOW (maximale Leistung mit „sanfter“ Abgabe).	NEIN
7	WET (RAIN)	Rennstreckeneinsatz mit Regenbereifung, insbesondere für die Bereifung Pirelli Diablo Rain (Hinterrad 190/60 ZR17) optimiert.	NEIN
8	WET (HEAVY RAIN)	Nasse Fahrbahn und sehr rutschiger Asphalt mit OEM-Bereifung (Original Equipment Manufacturer); wird an die Einstellung ENGINE 100 gekoppelt.	Ist die im Default des Riding Mode „WET“ eingestellte Stufe.

Angaben zur Wahl der Ansprechstufe

Achtung

Die Einstellung der Stufe 1 des zur Ausstattung des Fahrzeugs gehörenden DTC-Systems erfolgte mit einer Bereifung mit SC2 Mischung (Pirelli Diablo Supercorsa SC2), die nicht zur Erstausrüstung des Motorrads gehört. Der Einsatz dieser Stufe bei Reifen mit anderen Eigenschaften kann zu einer Änderung der Betriebseigenschaften des Systems führen.

Achtung

Die Einstellung der Stufe 7 des zur Ausstattung des Fahrzeugs gehörenden DTC-Systems erfolgte mit einer Regenbereifung (Pirelli Diablo Rain, Hinterrad 190/60 ZR17), die nicht zur Erstausrüstung des Motorrads gehört. Der Einsatz dieser Stufe bei Reifen mit anderen Eigenschaften kann zu einer Änderung der Betriebseigenschaften des Systems führen.

Achtung

Die Einstellung der Stufen 2-3-4-5-6-8 des zur Fahrzeugausstattung gehörenden DTC-Systems erfolgte mit der Bereifung der Erstausrüstung des Motorrads (Pirelli Diablo Rosso Corsa, Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 180/60ZR17). Der Einsatz einer Bereifung mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften des Systems beeinträchtigen.

Bei geringfügigen Unterschieden, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und/oder Modell der Reifen, jedoch einer Beibehaltung der gleichen Reifengröße (Hinterrad = 180/60ZR17, Vorderrad = 120/70 ZR17), reicht meistens die Wahl einer geeigneteren Stufe aus, um die optimale Funktionalität des Systems wieder herzustellen. Sollten die Abmessungen der eingesetzten Reifen allerdings in einer anderen Größenklasse liegen oder deutlich von denen der Erstausrüstung abweichen, ist es möglich, dass das System soweit verfälscht wird, dass keine der 8 wählbaren Stufen eine zufriedenstellende Leistung bietet. In diesem Fall sollte das System deaktiviert werden.

Auf Stufe 8 spricht das DTC-System beim geringsten Anzeichen eines möglichen Durchdrehens des Hinterrads an. Zwischen der Stufe 8 und der Stufe 1 resultiert das Ansprechverhalten des DTC-Systems graduell geringer. In den Stufen 1, 2 und 3 ist ein Ausbrechen und ein Spinning des Hinterrads möglich: Diese Stufen sollten daher nur auf der Rennstrecke und von sehr erfahrenen Fahrern verwendet werden. Die Stufe 1 ist hierbei so ausgelegt, dass sie nur bei Reifen mit SC2 Mischung optimal anspricht.

Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

- der vom Reifen/Asphalt gebotenen Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
- der Strecke (Kurven die mit sehr ähnlicher bzw. sehr unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit durchfahren werden);
- dem Fahrstil („runder“ oder „kantiger“).

Bezug zwischen Stufe und Haftung: Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich von den Haftungsbedingungen der Strecke abhängig (siehe

nachstehende Empfehlungen für den Renn- und Straßeneinsatz).

Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit: Bei einer durch mit gleichmäßiger Geschwindigkeit durchfahrbaren Kurven gekennzeichneten Strecke wird die Wahl einer in jeder Kurve zufriedenstellenden Ansprechstufe relativ einfach resultieren. Auf einer Strecke mit sehr unterschiedlichen Kurven muss eine Kompromisslösung der Ansprechstufe der DTC gefunden werden.

Bezug zwischen Stufe und Fahrstil: Die DTC spricht bei einem „runden“ Fahrstil mit extremer Schräglage des Motorrads häufiger an als bei Fahrern mit „kantigem“ Stil, die ihre Maschine bei Kurvenausfahrt möglichst schnell wieder aufrichten.

Empfehlungen für den Renneinsatz

Um sich mit den Systemfunktionen vertraut zu machen, sollte man zunächst ein paar Runden auf Stufe 6 fahren (so dass sich die Reifen erwärmen). Anschließend empfehlen wir weitere Testrunden auf den Stufen 5, 4 usw. zu fahren, bis man die passende DTC Ansprechempfindlichkeit gefunden hat (auf jeder Stufe sollte man mindestens zwei vollständige

Runden fahren, um die Reifen dabei auf Temperatur zu bringen).

Hat man eine für alle Kurven, mit Ausnahme von einer oder zwei Kurven, in denen die DTC zu stark anspricht, eine zufriedenstellende Ansprechstufe gefunden, kann man versuchen auf einen etwas „kantigeren“ Fahrstil überzugehen, das Motorrad in der Kurvenausfahrt also schneller aufrichten, statt gleich nach einer anderen Ansprechstufe zu suchen.

Empfehlungen für den Straßeneinsatz

Die DTC aktivieren, die Stufe 6 wählen und das Motorrad gemäß eigenem Fahrstil benutzen: sollte die DTC übertrieben reagieren, wird empfohlen, die Stufen 5, 4 und zu testen, bis die passende Ansprechstufe gefunden wurde.

Falls Änderungen der Haftungsverhältnisse bzw. Streckenbeschaffenheit oder des Fahrstils vorliegen sollten, die eingestellte Ansprechempfindlichkeit also nicht mehr zufrieden stellend resultiert, kann man zur nächsten Stufe übergehen und so oft wechseln, bis die passende Ansprechempfindlichkeit gefunden wurde (z.B. reagiert die DTC auf Stufe 5 übertrieben, auf Stufe 4 schalten; sollte man bei Stufe 5 keinerlei Ansprechen der DTC wahrnehmen, ist auf die Stufe 6 umzuschalten).

EBC

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der EBC wie folgt angezeigt:

- bei aktiviertem EBC-System die Angabe EBC und im Rechteck auch der numerische Wert von 1 bis 3 der eingestellten Ansprechstufe;
- bei deaktiviertem EBC-System die Angabe EBC mit permanenter Anzeige des Symbols „-“ im Rechteck;
- bei sich im Fehlerzustand befindlichem EBC-System wird die Angabe EBC mit blinkendem Symbol „-“ im Rechteck angezeigt, darüber hinaus leuchten die EOBD-Kontrollleuchte sowie das Symbol des Warning auf und der entsprechende Fehler wird angezeigt.

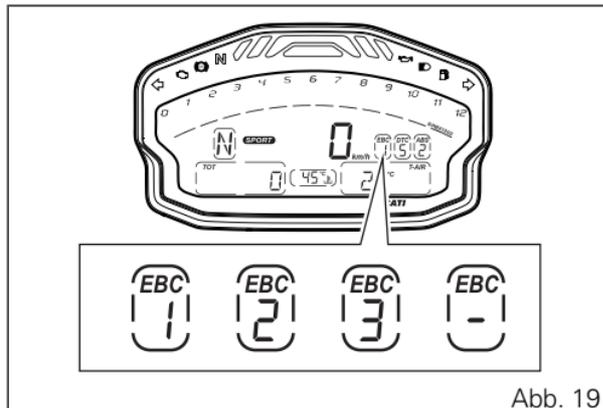


Abb. 19

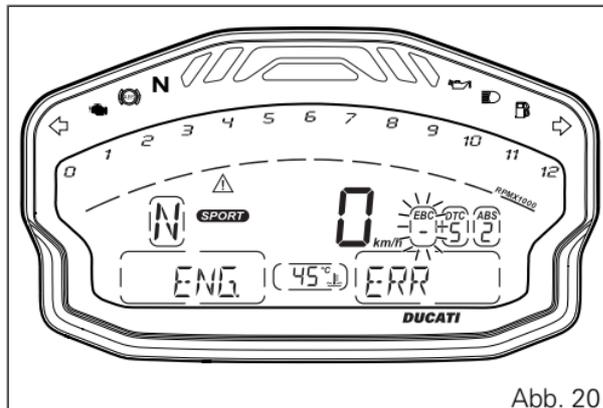


Abb. 20

Die EBC ist ein System, das die Motorbremse in den Fahrphasen bei vollkommen geschlossenem Gasdrehgriff (sowohl bei abruptem Herunterschalten und starkem Abbremsen als auch bei einfachem Zurücklassen bei konstanter Fahrt, sowohl mit als auch ohne Bremsbetätigung) kontrolliert. Dieses System reguliert die Drosselklappen dabei in autonomer Weise, so dass in dieser Phase das vom Rad auf den Motor übertragene Rückdrehmoment konstant gehalten wird.

Das System kann auf drei unterschiedliche Werte gesetzt werden: von einer Konfiguration mit geringer Motorbremsung (Stufe 3) bis auf eine Konfiguration, in der eine höhere Bremsleistung (Stufe 1) gewährleistet wird.

Die EBC kann auch deaktiviert werden (Stufe OFF): in dieser Konfiguration wird keinerlei Regelstrategie des Drehmoments angesetzt.



Achtung

Die EBC ist ein Unterstützungssystem, das der Fahrer sowohl im normalen Straßeneinsatz als auch auf Rennstrecken verwenden kann. Unter Unterstützungssystem versteht man hier einen Mechanismus, durch den während der Fahrt mit dem Motorrad mehr Fahrkomfort und Sicherheit geboten werden soll, es entbindet den Fahrer allerdings nicht von allen den erforderlichen Verhaltensweisen im Sinne einer vorsichtigen Fahrweise sowie eines Fahrverhaltens, das außer eigenen, auch Fehlern und zwangsläufigen Notmanövern anderer Verkehrsteilnehmer vorbeugt, so wie es die Straßenverkehrsordnung vorschreibt.

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen der EBC aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden:

EBC	EIGENSCHAFT	DEFAULT
OFF	Maximal mögliche Motorbremse	NEIN
1	Erhebliche Motorbremse, jedoch geringere Auswirkung als die mit EBC auf OFF.	Ist die im Default aller Riding Modes eingestellte Stufe.
2	Sehr geringe Motorbremse, nur für den Rennstreckeneinsatz und für Fahrer empfehlenswert, die beim Abdrosseln eine geringe Bremswirkung des Motors wünschen.	NEIN
3	Minimale Motorbremse, nur für den Rennstreckeneinsatz und für Fahrer empfehlenswert, die beim Abdrosseln eine sehr geringe Bremswirkung des Motors bevorzugen.	NEIN

Angaben zur Wahl der Ansprechstufe



Achtung

Die Einstellung der Stufen 1-2-3 des zur Fahrzeugausstattung gehörenden EBC-Systems erfolgte mit der Bereifung der Erstausrüstung des Motorrads (Pirelli Diablo Rosso Corsa, Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 180/60ZR17). Der Einsatz einer Bereifung (insbesondere am Hinterrad) mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften des Systems beeinträchtigen.

Bei geringfügigen Unterschieden, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und/oder Modell der Reifen, jedoch Beibehaltung der gleichen Reifengröße (Hinterrad = 180/60 ZR17, Vorderrad = 120/70 ZR17), reicht meistens die Wahl einer geeigneteren Stufe aus, um die optimale Funktionalität des Systems wieder herzustellen. Sollten die Abmessungen der eingesetzten Reifen allerdings in einer anderen Größenklasse liegen oder deutlich von denen der Erstausrüstung abweichen, ist es möglich, dass das System soweit verfälscht wird, dass keine der 3 wählbaren Stufen eine

zufriedenstellende Leistung bietet. In diesem Fall sollte das System deaktiviert werden.

Wird die Ansprechstufe 3 gewählt, wird das EBC-System so ausgelöst, dass die geringst mögliche Motorbremswirkung gewährleistet wird. Zwischen der Stufe 3 und der Stufe 1 nimmt die Wirkung der Motorbremse progressiv zu. Bei EBC OFF erhält man die höchst mögliche Motorbremswirkung.

Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

- der vom Reifen/Asphalt gebotenen Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);
- der Strecke (Kurven die mit sehr ähnlicher bzw. sehr unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit durchfahren werden);
- dem Fahrstil.
- Bezug zwischen Stufe und Haftung: Die Wahl der richtigen Stufe ist wesentlich von den Haftungsbedingungen der Strecke abhängig (siehe nachstehende Empfehlungen für den Renn- und Straßeneinsatz).

- Bezug zwischen Stufe und Streckenbeschaffenheit: Bei einer durch gleichmäßige Bremsvorgänge (alle sehr stark oder alle sehr leicht) gekennzeichneten Strecke wird die Wahl einer bei jedem Bremsvorgang zufriedenstellenden Ansprechstufe relativ einfach resultieren. Auf einer Strecke bei der sehr unterschiedliche Bremsungen erforderlich sind, muss man eine Kompromisslösung der Ansprechstufe der EBC finden.

DQS

Im Display des Cockpits wird der Funktionszustand der DQS wie folgt angezeigt:

- bei aktivierter DQS die Angabe DQS und das Rechteck, in dem die Information enthalten ist;
- bei DQS oder Steuergerät im Fehlerzustand leuchten auch die EOBD-Kontrollleuchte und das Symbol des Warning auf und der entsprechende Fehler wird angezeigt.

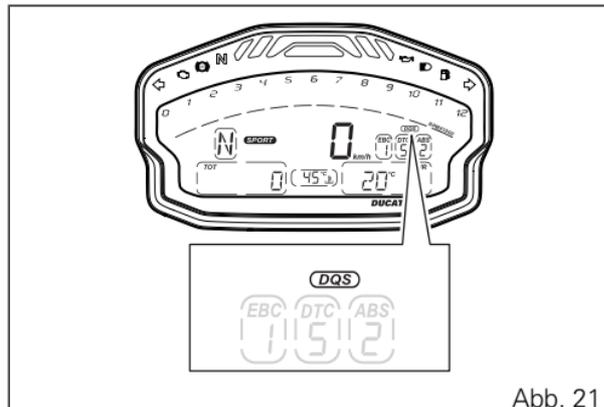


Abb. 21

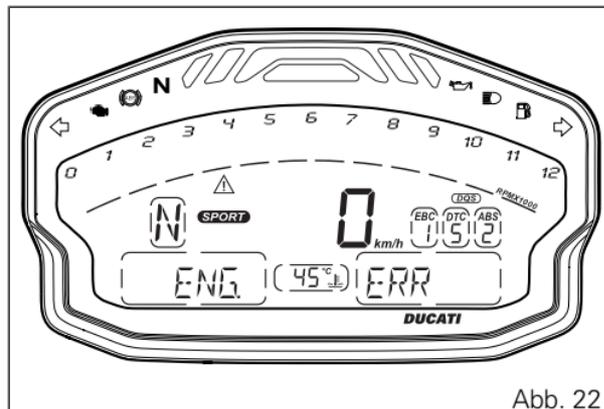


Abb. 22

ABS

Da das Motorrad mit dem ABS ausgestattet ist, wird im Cockpit das entsprechende Rechteck mit Angabe des jeweiligen Funktionszustands des ABS angezeigt.

Das Cockpit zeigt folgendes an:

- bei aktiviertem ABS die Angabe ABS und das Rechteck, in dem auch der Wert von 1 bis 3 der eingestellten Ansprechstufe enthalten ist;
- bei deaktiviertem ABS die Angabe ABS mit permanenter Anzeige des Symbols „-“ im Rechteck;
- bei sich im Fehlerzustand befindlichem ABS die Angabe ABS mit blinkender Anzeige des Symbols „-“ im Rechteck, darüber hinaus leuchten die EOBD-Kontrollleuchte und das Symbol des Warning auf und der entsprechende Fehler wird angezeigt;

Erhält das Cockpit keine Informationen, leuchtet die ABS-Kontrollleuchte auf.

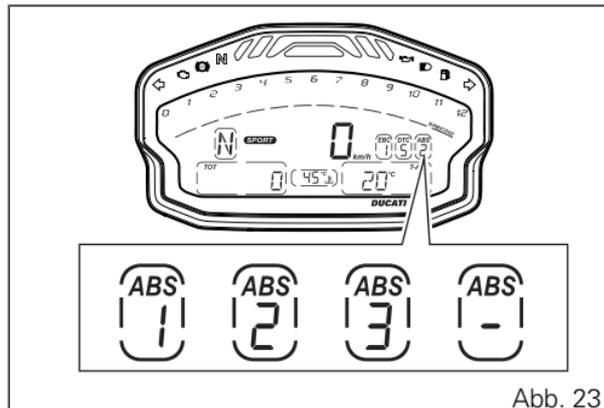


Abb. 23

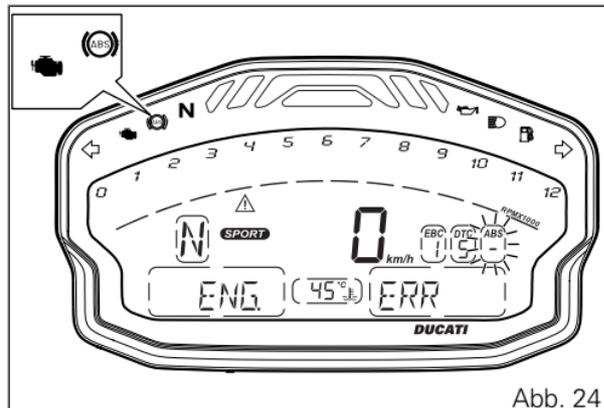


Abb. 24

In nachstehender Tabelle werden die für die verschiedenen Fahrmodi geeignetsten Ansprechstufen des ABS aufgelistet und angegeben, welche Stufen im Default den vom Fahrer wählbaren „Riding Mode“ zugeordnet wurden:

ABS	RIDING MODE	EIGENSCHAFT	DEFAULT
OFF		Das ABS ist deaktiviert.	NEIN
1	RACE	Ausschließlicher Einsatz durch erfahrene Fahrer (von einem Einsatz im Straßenverkehr wird abgeraten). Das ABS greift in diesem Modus nur am Vorderrad ein (verhindert das Blockieren), während am Hinterrad keinerlei Kontrolle gegeben ist. Das System übernimmt dabei KEINE Kontrolle des „Lift up“.	Ist die im Default des Riding Mode „RACE“ eingestellte Stufe.
2	ROAD	Einsatz auf Straßen mit guten Haftungsbedingungen - beide Räder unterliegen einer Kontrolle durch das System und die „Anti lift up“-Kontrollen sind aktiv geschaltet. In dieser Einstellung wird jedoch mehr Wert auf die Bremsleistung gelegt, wobei es zu einigen, nicht vom System kontrollierten „Lift up“ kommen kann.	Ist die im Default des Riding Mode „SPORT“ eingestellte Stufe.

ABS	RIDING MODE	EIGENSCHAFT	DEFAULT
3	WET CONDITION ROAD/ TRACK	Einsatz bei nassen Fahrbahnbedingungen - beide Räder unterliegen der Kontrolle durch das System, welches in den meisten Fällen auch das „Lift up“ unter Kontrolle hält.	Ist die im Default des Riding Mode „WET“ eingestellte Stufe.

Angaben zur Wahl der Ansprechstufe



Achtung

Die Einstellung der Stufen 1-2-3 des zur Fahrzeugausstattung gehörenden ABS erfolgte mit der Bereifung der Erstausrüstung des Motorrads (Pirelli Diablo Rosso Corsa, Vorderrad 120/70ZR17, Hinterrad 180/60ZR17). Der Einsatz einer Bereifung (insbesondere am Hinterrad) mit von der Erstausrüstung abweichenden Abmessungen und Eigenschaften kann die Funktionseigenschaften des Systems beeinträchtigen.

Bei geringfügigen Unterschieden, wie zum Beispiel von der Erstausrüstung abweichendes Fabrikat und/oder Modell der Reifen, jedoch Beibehaltung der gleichen Reifengröße (Hinterrad = 180/60 ZR17, Vorderrad = 120/70 ZR17), reicht meistens die Wahl einer geeigneteren Stufe aus, um die optimale Funktionalität des Systems wieder herzustellen. Sollten die Abmessungen der eingesetzten Reifen allerdings in einer anderen Größenklasse liegen oder deutlich von denen der Erstausrüstung abweichen, ist es möglich, dass das System soweit verfälscht wird, dass keine der 3 wählbaren Stufen eine

zufriedenstellende Leistung bietet. In diesem Fall sollte das System deaktiviert werden.

Bei Wahl der Stufe 3 wird das ABS so ausgelöst, dass eine sehr stabile Bremsung und eine gute „Lift up“-Kontrolle gewährleistet werden und das Fahrzeug über den gesamten Bremsvorgang in stabiler Position resultiert. Zwischen den Stufen 3 und 1 hat unter Einbuße der Stabilität und der „Lift up“-Kontrolle immer die höhere Bremsleistung Vorrang. In der Stufe 1 erfolgt keinerlei Kontrolle im Hinblick auf die Einschränkung des „Lift up“ und die Hinterradbremse unterliegt keinerlei Kontrolle seitens des ABS.

Die Wahl der korrekten Ansprechstufe ist im Wesentlichen von folgenden Parametern abhängig:

- 1) der vom Reifen/Asphalt gebotenen Haftung (Reifentyp und -verschleiß, Straßenbelag, Witterungsverhältnisse usw.);

- 2) der Erfahrung und dem Feingefühl des Fahrers: sehr erfahrene Fahrer sind in der Lage, das „Lift up“ so zu handhaben, um den kürzesten Bremsweg zu gewährleisten. Weniger erfahrenen Fahrern wird der Einsatz der Stufen 2 und 3 empfohlen, die ihn dabei unterstützen, das Fahrzeug auch bei Notbremsungen in einer stabileren Position zu halten.
- \geq (höher oder gleich) +121 °C, blinkt die Angabe „HI“ auf.

Kühflüssigkeitstemperatur

Das Cockpit empfängt die Informationen der Motortemperatur (bereits in °C berechnet) und zeigt die entsprechende Date in der eingestellten Maßeinheit (°C oder °F), die Maßeinheit und das Symbol der Motortemperatur im Display an. Der Anzeigebereich des Temperaturwerts reicht von 40 °C bis +120 °C.

Ist der Wert:

- \leq (geringer oder entspricht er) -40 °C, blinken „ - - - “ auf;
- zwischen -39 °C und +39 °C wird „LO“ permanent angezeigt;
- zwischen +40 °C und +120 °C, wird der entsprechende Wert angezeigt;

Befindet sich der Kühflüssigkeitstemperatursensor im Fehlerzustand, blinken unter Angabe der eingestellten Maßeinheit die „- - -“ auf. Darüber hinaus leuchten die EOBD-Kontrollleuchte und das Symbol des Warning auf und der Fehler „ENG.“ wird angezeigt.

Empfängt das Cockpit keine Daten der Kühflüssigkeitstemperatur, zeigt es permanent „- - -“ und die entsprechende Maßeinheit an.

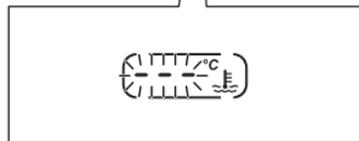
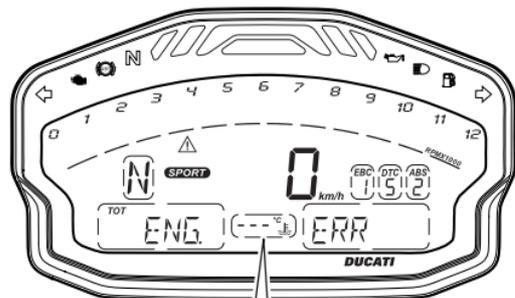
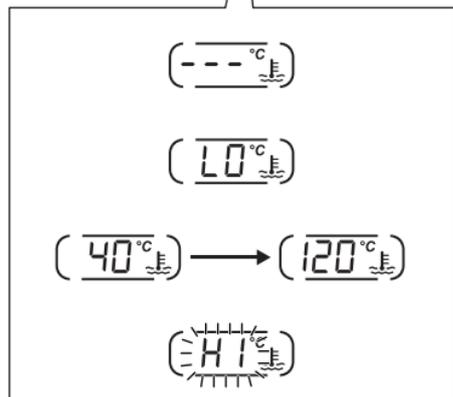
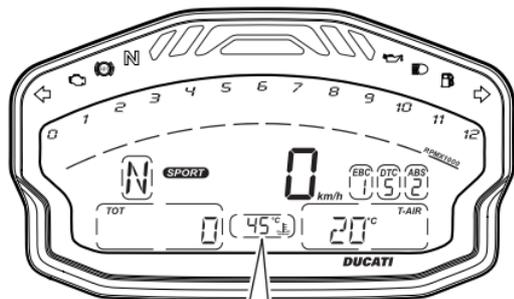


Abb. 25

Funktionen - Menü 1:

Im MENÜ 1 enthaltene Funktionen:

- Kilometerzähler (TOT);
- Tageskilometerzähler 1 (TRIP A);
- Tageskilometerzähler 2 (TRIP B);
- Kilometerzähler für Kraftstoffreserve (TRIP FUEL);
- Fahrzeit (TRIP TIME);
- Uhr;
- Rundenzeit (LAP time) (nur wenn aktiv geschaltet).

Durch Drücken der Taste (1) kann die Anzeige der Funktionen des MENÜS 1 abgerufen werden.

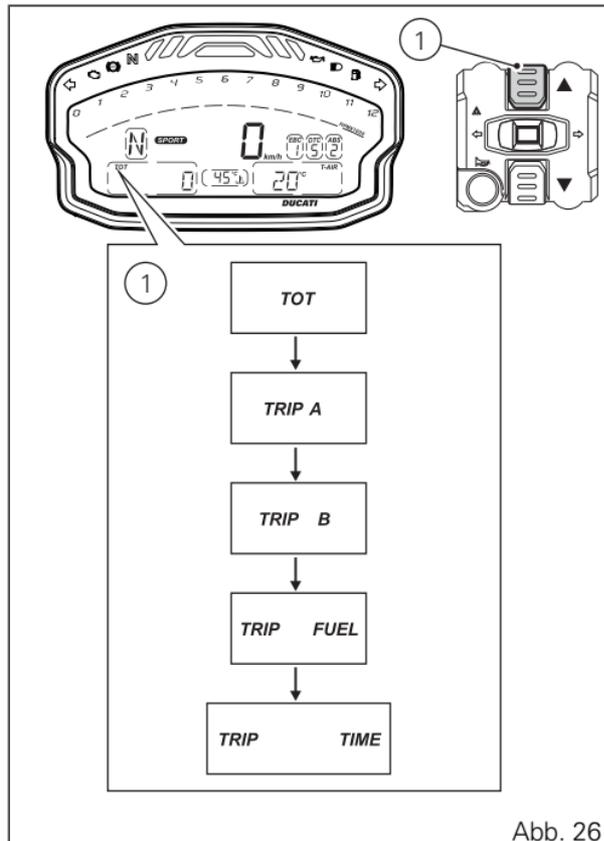


Abb. 26

Menü 1 : Kilometerzähler (TOT);

Der Kilometerzähler zählt und zeigt die insgesamt vom Fahrzeug hinterlegte Strecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.

Der Wert (Kilometer oder Meilen) wird am Kilometerzähler gemeinsam mit der Angabe „TOT“ und der entsprechenden Maßeinheit angezeigt. Wird der Höchstwert (199.999 km oder 199.999 mi) erreicht, zeigt das Cockpit diesen Wert permanent an.

Der Wert des Kilometerzählers ist permanent gespeichert und kann auf keinen Fall auf Null gesetzt werden. Bei einer Unterbrechung der Stromversorgung (Battery OFF) bleibt der Wert weiterhin gespeichert.

Hinweise

Das Cockpit bringt nach dem Key-ON immer 10 Sekunden lang den Kilometerstand, dann die Seite der jeweiligen Benutzereinstellungen zur Anzeige.

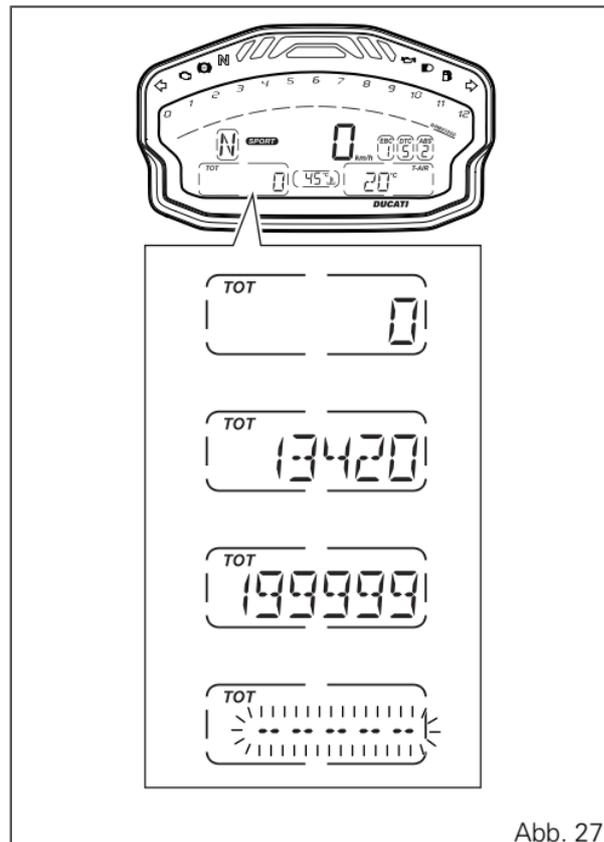


Abb. 27



Hinweise

Werden die Striche „ — “ in der Funktion des Kilometerzählers blinkend angezeigt, muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Menü 1: Tageskilometerzähler 1 (TRIP A)

Der Tageskilometerzähler zählt und bringt die vom Fahrzeug hinterlegte Teilstrecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) zur Anzeige, die für die Berechnung des durchschnittlichen Verbrauchs, der Durchschnittsgeschwindigkeit und der Fahrzeit verwendet wird. Der entsprechende Wert (Kilometer oder Meilen) des TRIP A wird gemeinsam mit der Angabe TRIP A und der entsprechenden Maßeinheit angezeigt.

Überschreitet die Date den Höchstwert von 9999.9 km oder 9999.9 mi an, wird das Zählwerk automatisch rückgesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null.

Wird während der Anzeige des Tageskilometerzählers 3 Sekunden lang die Taste (1) gedrückt, wird der Wert des TRIP A auf Null gesetzt. Gemeinsam mit der Nullsetzung des TRIP A werden auch alle sich auf den durchschnittlichen Verbrauch, die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Fahrzeit beziehenden Werte auf Null gesetzt.

Das Zählwerk des TRIP A wird auch in dem Fall automatisch auf Null gesetzt, wenn die Maßeinheit des Systems manuell geändert wird: die Zählung beginnt unter Berücksichtigung der neu eingestellten Maßeinheiten erneut bei Null.

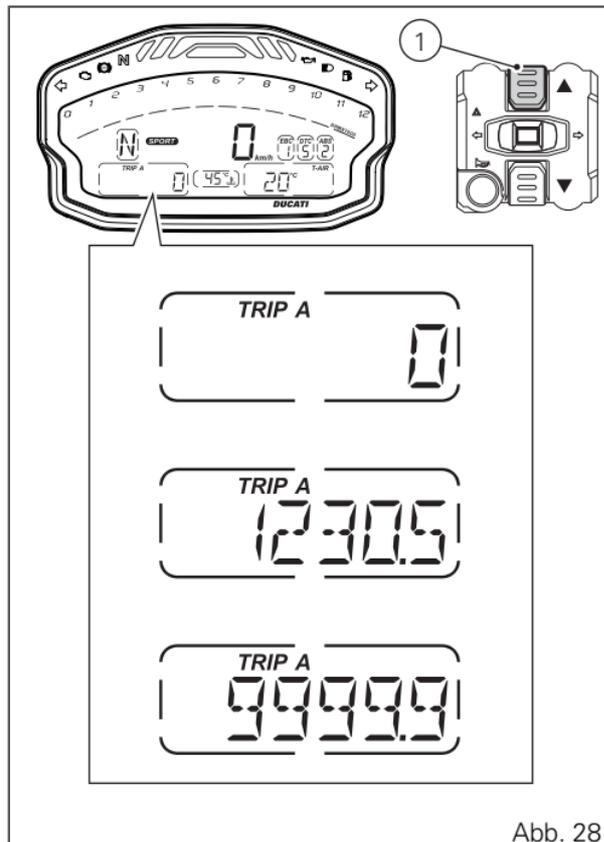


Abb. 28

Menü 1: Tageskilometerzähler 2 (TRIP B)

Der Tageskilometerzähler zählt und zeigt die vom Fahrzeug hinterlegte Teilstrecke in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) an.

Der entsprechende Wert (Kilometer oder Meilen) des TRIP B wird gemeinsam mit der Angabe TRIP B und der entsprechenden Maßeinheit angezeigt.

Überschreitet die Date den Höchstwert von 9999.9 km oder 9999.9 mi an, wird das Zählwerk automatisch rückgesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null.

Wird während der Anzeige des Tageskilometerzählers 3 Sekunden lang die Taste (1) gedrückt, wird der Wert des TRIP B auf Null gesetzt. Das Zählwerk des TRIP B wird auch in dem Fall automatisch auf Null gesetzt, wenn die Maßeinheit des Systems manuell geändert wird: die Zählung beginnt unter Berücksichtigung der neu eingestellten Maßeinheiten erneut bei Null.

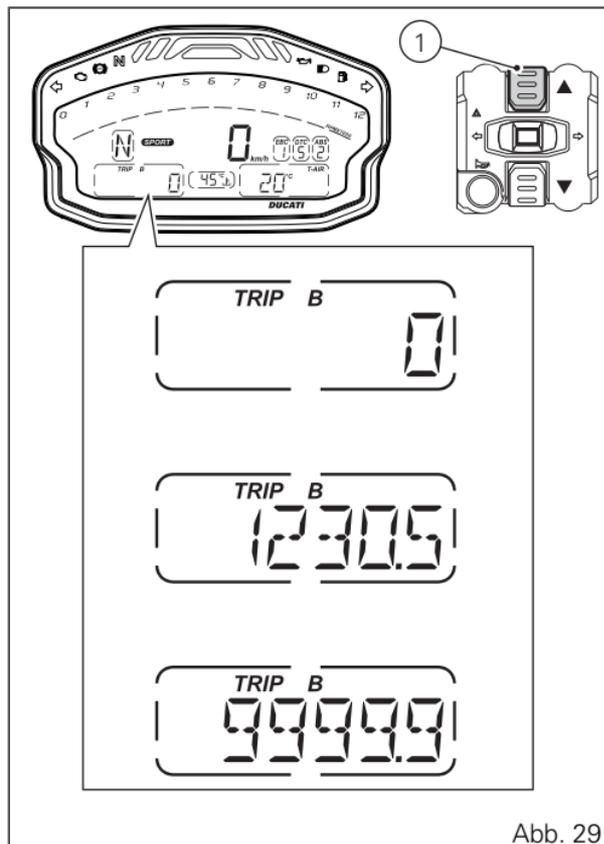


Abb. 29

Menü 1: Tageskilometerzähler - Kraftstoffreserve (TRIP FUEL)

Der Tageskilometerzähler der Kraftstoffreserve zählt und bringt die vom Fahrzeug im Reservezustand hinterlegte Teilstrecke (ab dem Aufleuchten der Kraftstoffreserveanzeige vom Fahrzeug hinterlegte Strecke) in der eingestellten Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) zur Anzeige. Sobald die Kraftstoffreserveanzeige (A) aufleuchtet, wird im Display, unabhängig von der in diesem Moment angezeigten Funktion, automatisch die Funktion TRIP FUEL angezeigt. Daraufhin ist es auf jeden Fall möglich, die anderen Menü-Funktionen in der Scroll-Funktion zur Anzeige zu bringen. Sollte der Reservezustand weiterhin bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach dem Key-OFF gespeichert. Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Fahrzeug nicht mehr im Reservezustand befindet. Der entsprechende Wert (Kilometer oder Meilenwert) des TRIP FUEL wird gemeinsam mit der Angabe TRIP FUEL und der entsprechenden Maßeinheit angezeigt. Überschreitet die Date den Höchstwert von 9999.9 km oder 9999.9 mi, wird das Zählwerk automatisch auf Null gesetzt und die Zählung beginnt erneut bei Null. Ist die Funktion TRIP

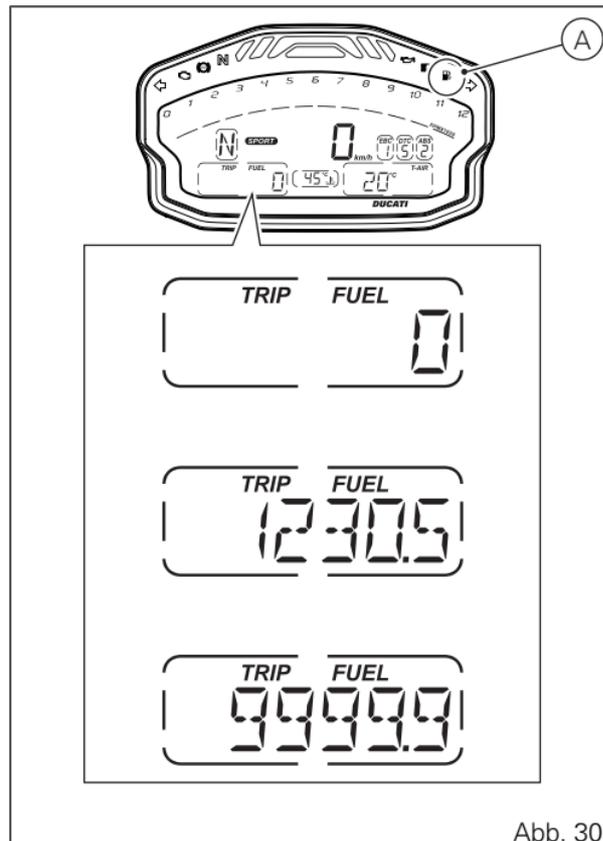


Abb. 30

FUEL nicht aktiv, kann der entsprechende Wert nicht im Menü angezeigt werden.

MENÜ 1: Fahrzeit

Das Cockpit berechnet die Fahrzeit und zeigt sie im Format „hhh:mm“ mit der Angabe „TRIP TIME“ an. Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die seit dem letzten Reset des „TRIP A“ verstrichene Zeit. Bei einer Nullsetzung des TRIP A wird dieser Wert auf Null gesetzt.

Die aktive Phase der Zeitzählung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (während der Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor wird die Zeit automatisch gestoppt und läuft automatisch erneut weiter, sobald die aktive Phase der Berechnung von Neuem beginnt).

Überschreitet die Zählung den Wert von „720:00“ (720 Stunden und 00 Minuten), wird der Zähler automatisch auf Null gesetzt und eine neue Zählung beginnt.

Hinweise

Im besonderen Fall des Wechsels der Maßeinheit eines an die Geschwindigkeit (und an die Strecke) oder an den Verbrauch gebundenen Werts wird die Fahrzeit automatisch auf Null gesetzt.

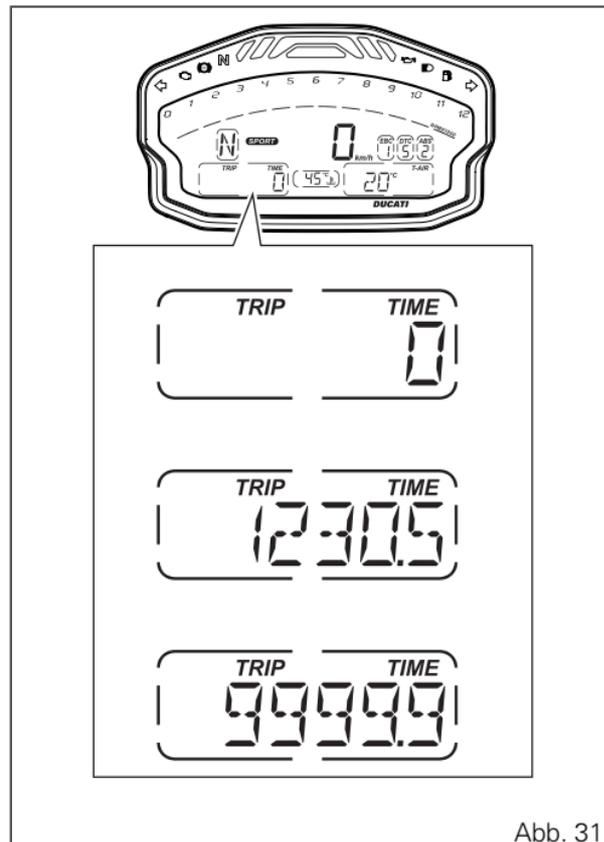


Abb. 31

MENÜ 1: Uhr

Das Cockpit empfängt die Informationen bezüglich der anzuzeigenden Uhrzeit.

Die Uhrzeit wird im MENÜ 1 angezeigt.

Das Cockpit zeigt die Uhrzeit im folgenden Format an:

- hh (Stunden) : mm (Minuten)

mit der Angabe „AM“ (bei Zeiten von 0:00 bis 11:59 Uhr) oder „PM“ (bei Zeiten von 12:00 bis 12:59 Uhr und von 1:00 bis 11:59 Uhr).

Empfängt das Cockpit keinen Wert der aktuellen Uhrzeit, zeigt es permanent „- - : - - AM“ an.

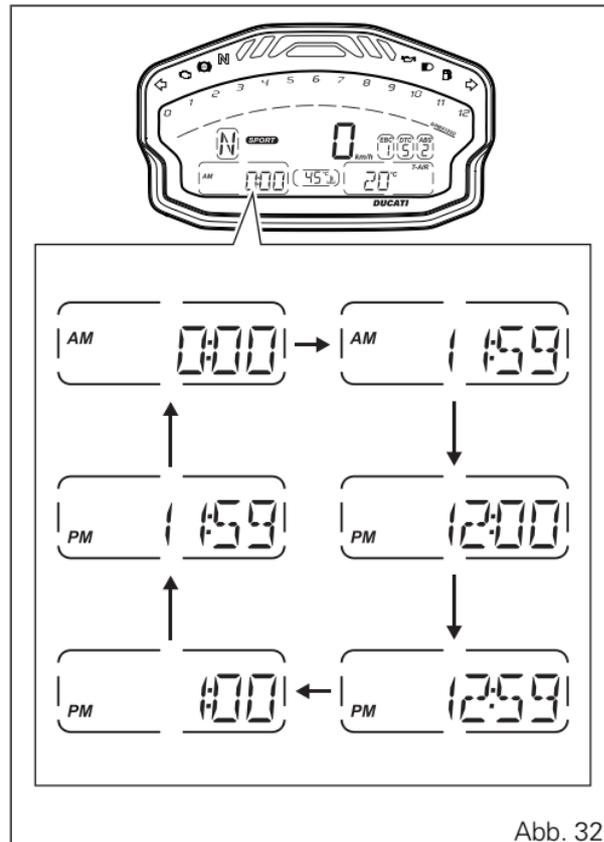


Abb. 32

Menü 1: Rundenzeit (LAP time)

Die an die LAP-Funktion gebundenen Informationen sind verfügbar, wenn die Funktion aktiv geschaltet wurde. Nach Aktivierung der LAP-Funktion im SETTING-MENÜ wird diese bei Rücksprung auf die Standard-Anzeige automatisch als erste Seite des MENÜS 1 angezeigt und in diesem MENÜ 1 werden dann die Angaben TIME und LAP im Display angezeigt. Daraufhin ist es auf jeden Fall möglich, die anderen Funktionen des MENÜS 1 durchzuscrollen. Beim Aktivieren der LAP-Funktion wird der Chronometer mit der anfänglichen Angabe von „0'00''00“ eingeblendet.

Auf das erste Drücken der Taste FLASH (3) oder einer gleichwertigen Steuerung (optionales GPS) läuft der Chronometer mit einer Auflösung von Zehntelsekunden („0' 00''0“) an. Auf jedes Drücken der Taste FLASH (3) oder einer gleichwertigen Steuerung (optionales GPS) werden gleichzeitig die Nummer und die Zeit der soeben beendeten Runde angezeigt. Daraufhin werden erneut der Chronometer und die Nummer der momentanen Runde angezeigt.

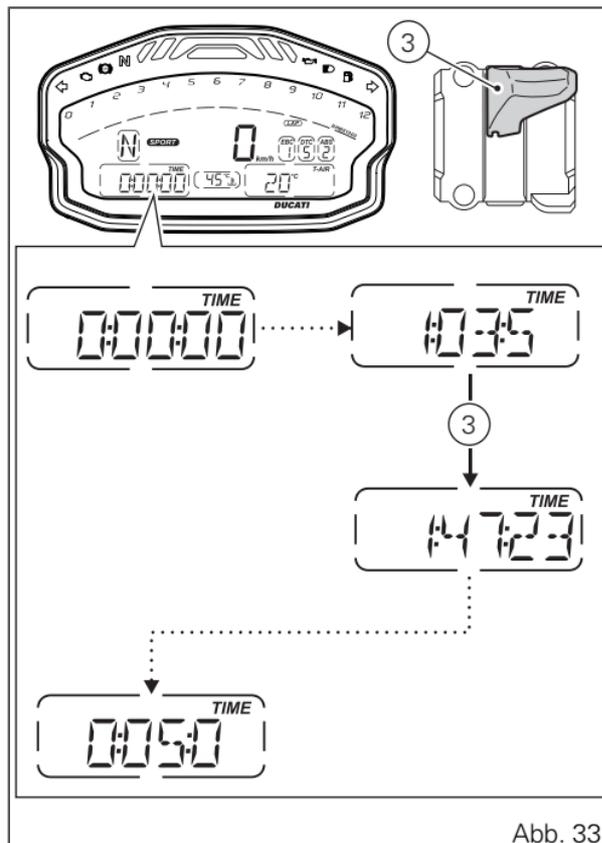


Abb. 33

Bei vorhandener GPS-Vorrichtung wird die „Start/ Stop“-Steuerung der Runde dagegen vom GPS gegeben. Um dem GPS das automatische Ermitteln des „Start/Stop“ jeder Runde zu ermöglichen, muss der Benutzer die Speicherung der Ziellinienkoordinaten durch das Drücken der Taste FLASH (3) beim erstmaligen Überfahren der Ziellinie vornehmen. Im Moment der Speicherung blinkt die Angabe GPS schnell auf, um dann gleich wieder permanent angezeigt zu werden. Die Ziellinienkoordinaten bleiben auch nach einem Key-OFF gespeichert und weiterhin gültig, sofern die gespeicherte GPS-Ziellinie in einem Umkreis von 15 km von der aktuellen Position liegt. Die Aktualisierung der als Ziellinie gespeicherten Koordinaten erfolgt hingegen auf jedes Drücken der Taste FLASH (3) bei aktiv geschalteter LAP-Funktion. Erfolgt unter der Bedingung einer gespeicherten Ziellinie eine erneute Speicherung, blinkt die Angabe GPS schnell auf, um dann gleich wieder permanent angezeigt zu werden.

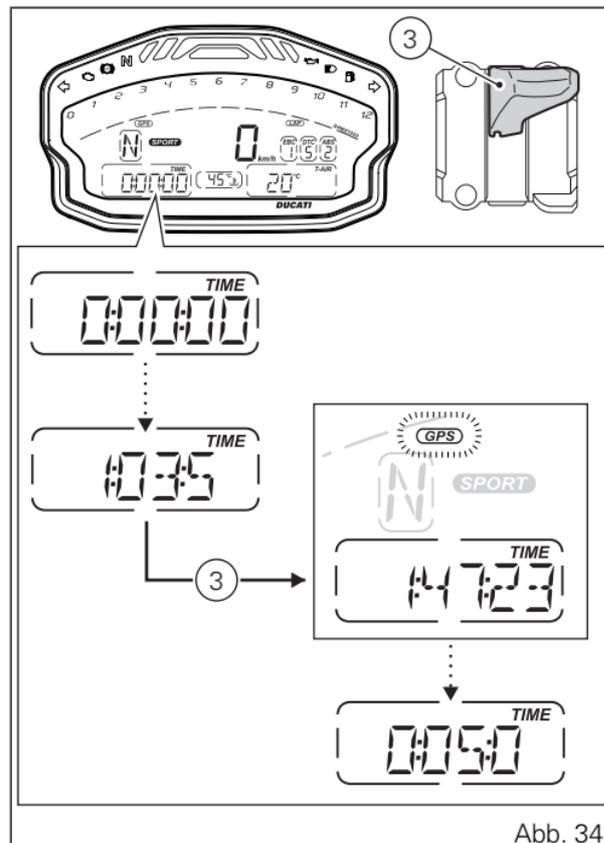


Abb. 34

Wurde der Chronometer aktiviert, das Fahrzeug jedoch nicht in Bewegung gesetzt, wird der Chronometer nach 5 Sekunden vorläufig gestoppt und mit dem Ausgangswert „0'00''00“ eingeblendet. Auf das erneute Drücken der Taste FLASH (3) oder eine gleichwertige Steuerung (optionales GPS) wird der Chronometer erneut aktiviert.



Hinweise

Ist die LAP-Funktion aktiv, erhält die Taste FLASH die Doppelfunktion der Aktivierung der Lichthupe und der Start-/Stopp-Steuerung des Chronometers der LAP (Angabe des Beginns einer neuen Runde).



Hinweise

Die TRIP FUEL-Funktion hat immer Vorrang vor der LAP-Funktion: wurde die TRIP FUEL-Funktion bei aktivierter LAP-Funktion aktiviert, wird die Anzeige des Chronometers der LAP-Funktion automatisch unterbrochen und es werden die Informationen der TRIP FUEL-Funktion zur Anzeige gebracht.

LAP-Registrierung

Bei aktiver LAP-Funktion kann die Zeit von insgesamt 30 aufeinanderfolgenden Runden registriert werden. Funktionsweise:

- Auf das erste Drücken der Taste FLASH (3) oder eine gleichwertige Steuerung (optionales GPS) bringt das Cockpit den Chronometer mit einer Auflösung von Zehntelsekunden („0' 00''0“) zur Anzeige.
- Auf ein weiteres Drücken der Taste FLASH (3) oder eine gleichwertige Steuerung (optionales GPS) werden im Display des Cockpits 5 Sekunden lang die entsprechende Zeit der soeben gefahrenen Runde in einer Auflösung von Hundertstelsekunden angezeigt.
- Nach Ablauf von 5 Sekunden schaltet das Cockpit wieder auf die Anzeige des Chronometers und der entsprechenden neuen Runde um.
- Steht das Motorrad länger als 5 Sekunden, wird der Chronometer vorläufig gestoppt und hier der Ausgangswert „0'00''00“ angezeigt.
- Auf das erneute Drücken der Taste FLASH (3) oder eine gleichwertige Steuerung (optionales GPS) wird der Chronometer erneut aktiviert.

Wird die Rundenzeit nicht innerhalb von max. 9 Minuten, 59 Sekunden und 99 Hundertstelsekunden gestoppt, beginnt der Chronometer die Zeitzählung erneut bei Null und fährt damit so lange fort, bis die LAP-Funktion beendet oder die Registrierung deaktiviert werden.

Die Nummerierung der Runden reicht von 01 bis 30 und erfolgt in umlaufender Weise: nach Erreichen der ersten 30 Runden überschreibt das Cockpit die Informationen beginnend bei der Lap 01.

Wird die LAP-Funktion unterbrochen und daraufhin erneut aktiviert, doch werden die gespeicherten Runden nicht gelöscht, wird die Registrierung der Informationen bezüglich der Runde wieder aufgenommen, die Informationen der ältesten Rundenspeicherung dabei jedoch überschrieben.

Beispiel: Wurden 34 Runden gefahren, ohne irgendeine Löschung vorgenommen zu haben, wird das Cockpit die ersten 30 Runden regulär speichern und die Informationen der ersten 4 Runden davon überschreiben. Beim nächsten Key-ON oder der erneuten Aktivierung der LAP-Funktion, ohne dass eine Löschung erfolgt ist, wird das Cockpit die Speicherung mit der Lap 05 fortsetzen.

Bei jeder Lap (Runde) wird folgendes gespeichert:

- 30 Rundenzeiten (Zeit zwischen aufeinanderfolgende Start und Stopps);
- 30 Werte der max. Drehzahl (höchste, in der jeweiligen Runde erzielte Drehzahl);
- 30 Werte der max. Geschwindigkeit (höchste, in der jeweiligen Runde erzielte Geschwindigkeit).

Funktionen - MENÜ 2

Im MENÜ 2 enthaltene Funktionen:

- Umgebungslufttemperatur
- Momentaner Verbrauch (CONS.)
- Durchschnittlicher Verbrauch (CONS. AVG)
- Durchschnittsgeschwindigkeit (SPEED AVG)

Durch Drücken der Taste (2) kann die Anzeige der Funktionen des MENÜS 2 abgerufen werden.

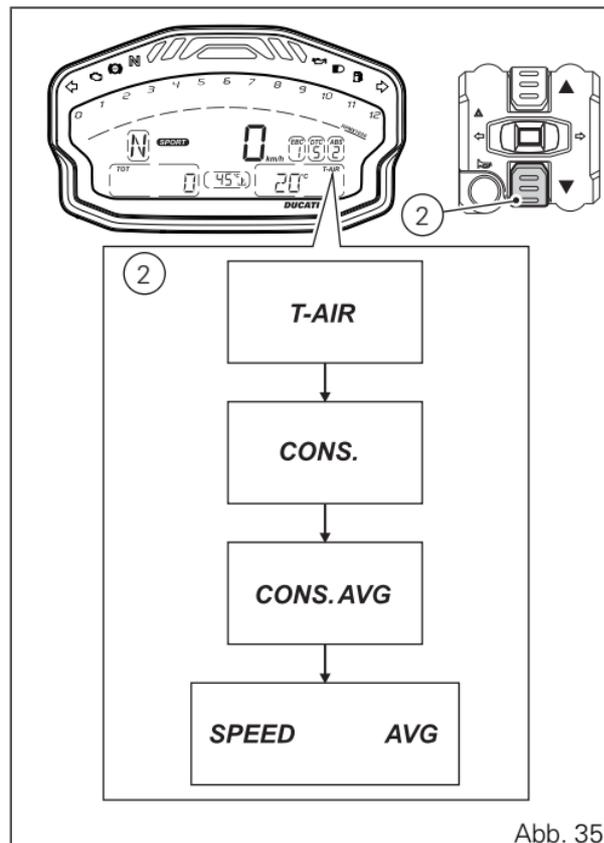


Abb. 35

MENÜ 2: Umgebungslufttemperatur

Das Cockpit zeigt die Umgebungstemperatur in der eingestellten Maßeinheit (°C oder °F), die Maßeinheit selbst sowie die Angabe „T-AIR“ an. Der Temperaturwert wird angezeigt, solange er zwischen -39 °C und +124 °C (oder -38 °F und +255 °F) liegt. Liegen andere Werte vor (< unter -39 °C oder > über +124 °C) werden drei Striche „- - -“ und die Maßeinheit angezeigt.

Befindet sich der Lufttemperatursensor im Fehlerzustand, bringt das Cockpit anstelle des Werts drei blinkende Striche „- - -“ und die Maßeinheit zur Anzeige, die EOBD-Kontrollleuchte und das Symbol des Warning leuchten auf und im Display wird der entsprechende Fehler (ENG.) angezeigt. Empfängt das Cockpit keine Werte der Lufttemperatur zeigt es drei Striche „- - -“ und die entsprechende Maßeinheit an.

Hinweise

Bei stehendem Fahrzeug könnte die vom Motor abgegebene Wärme die Temperaturanzeige beeinflussen.

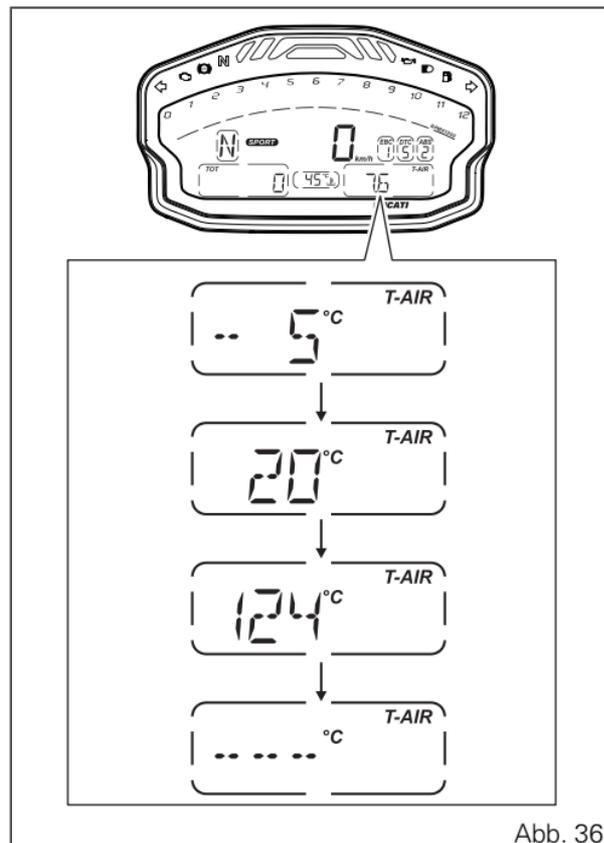


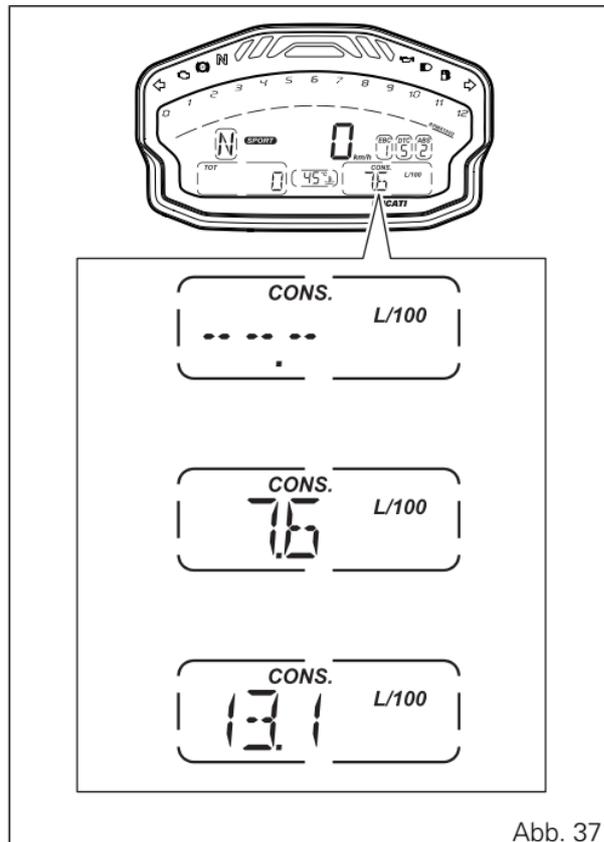
Abb. 36

MENÜ 2: Momentaner Verbrauch

Das Cockpit berechnet den momentanen Kraftstoffverbrauch und bringt ihn unter Angabe der eingestellten Maßeinheit sowie der Angabe „CONS.“ zur Anzeige.

Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die verbrauchte Kraftstoffmenge und die in der letzten Sekunde hinterlegten Strecke. Der Wert wird in der eingestellten Maßeinheit angegeben: Liter / 100 km oder mpg UK oder mpg USA.

Die aktive Phase dieser Berechnung erfolgt nur bei laufendem Motor und sich in Bewegung befindlichem Fahrzeug (Unterbrechungen der Fahrt mit einer Geschwindigkeit = 0 und/oder ausgeschaltetem Motor werden dabei nicht berücksichtigt). In der Phase, in der keine Berechnung stattfindet, werden im Display drei Striche „- - -“ anstelle des momentanen Verbrauchswert angezeigt.





Hinweise

Die Maßeinheit des „Verbrauchs“ (durchschnittlicher und momentaner Verbrauch gleichzeitig) kann in der UNITS SETTING-Funktion über das SETTING-MENÜ von L/100 auf km/L geändert werden.

MENÜ 2: Durchschnittlicher Verbrauch

Das Cockpit berechnet den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und bringt ihn unter Angabe der eingestellten Maßeinheit Taste FLASHNS. AVG zur Anzeige. Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die verbrauchte Kraftstoffmenge und die in der seit dem letzten Reset des TRIP A. Bei Nullsetzung von TRIP A wird der Wert auf Null gesetzt und der erste verfügbare Wert wird 10 Sekunden nach dem Reset angezeigt. In den ersten 10 Sekunden, in denen der Wert noch nicht verfügbar ist, werden im Display drei Striche „- - -“ anstelle des durchschnittlichen Verbrauchswerts angezeigt. Der Wert wird in der eingestellten Maßeinheit angegeben (Liter / 100 km oder mpg UK oder mpg USA). Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht. Die Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor werden in der Berechnung nicht berücksichtigt.

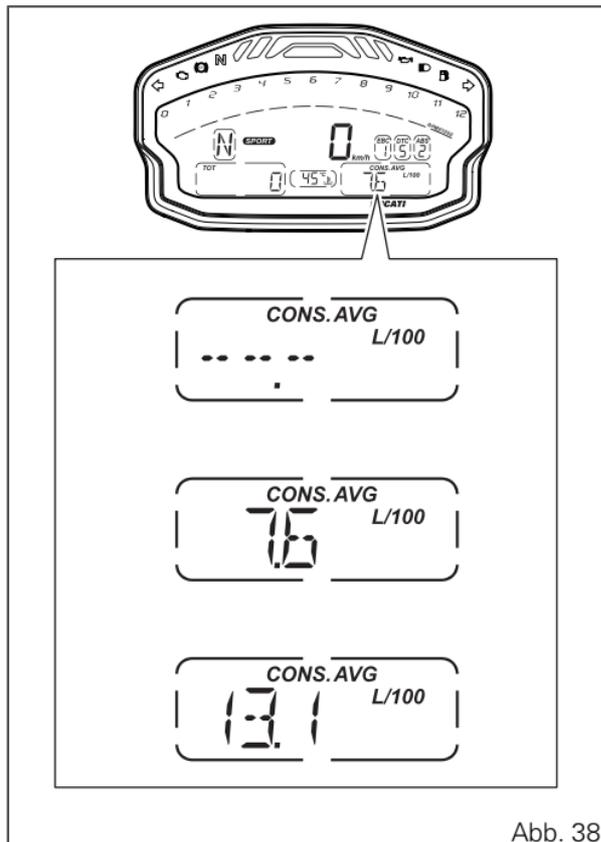


Abb. 38



Hinweise

Die Maßeinheit des „Verbrauchs“ (durchschnittlicher und momentaner Verbrauch gleichzeitig) kann in der UNITS SETTING-Funktion über das SETTING-MENÜ von L/100 auf km/L geändert werden.

MENÜ 2: Durchschnittsgeschwindigkeit

Das Cockpit berechnet die durchschnittliche Geschwindigkeit des Fahrzeugs und bringt sie unter Angabe der eingestellten Maßeinheit und der Angabe SPEED AVG zur Anzeige. Die Berechnung erfolgt unter Bezugnahme auf die seit dem letzten Reset des TRIP A hinterlegte Strecke und Zeit. Bei Nullsetzung von TRIP A wird der Wert auf Null gesetzt und der erste verfügbare Wert wird 10 Sekunden nach dem Reset angezeigt. In den ersten 10 Sekunden, in denen der Wert noch nicht verfügbar ist, werden im Display drei Striche „- - -“ anstelle der Durchschnittsgeschwindigkeit permanent angezeigt. Die aktive Phase der Berechnung erfolgt sobald der Motor angelassen wurde, auch wenn das Fahrzeug noch steht (die Fahrtunterbrechungen mit abgeschaltetem Motor werden bei der Berechnung nicht berücksichtigt). Die Wertangabe der Durchschnittsgeschwindigkeit wird um 5 % erhöht berechnet, um so mit der Angabe der Fahrzeuggeschwindigkeit übereinzustimmen.

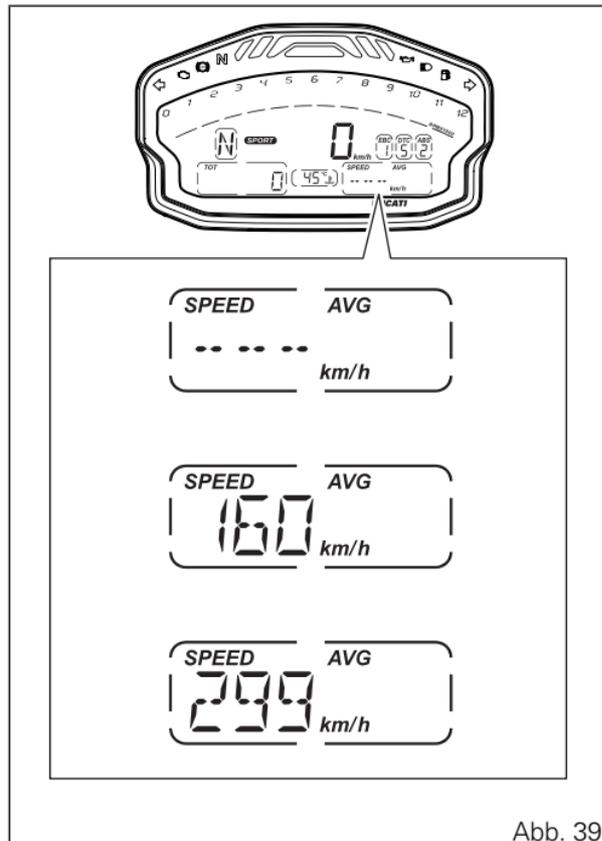


Abb. 39



Hinweise

Die Maßeinheit der Geschwindigkeit (und gleichzeitig der hinterlegten Strecke) von km/h (und km) auf mph (und mi) kann über die Funktion „SET UNITS“ im SETTING-MENÜ in der UNITS SETTING-Funktion geändert werden.

Nebenfunktionen

DDA

Das Cockpit liefert die Zustandsangabe des DDA nur, wenn das Motorrad auch über die DDA-Vorrichtung verfügt.

Wird die Angabe „DDA“ angezeigt, bedeutet dies, dass der DDA aktiviert wurde und sich im Registrierzustand befindet.

Ist keine Angabe „DDA“ vorhanden, ist der DDA nicht aktiv geschaltet.

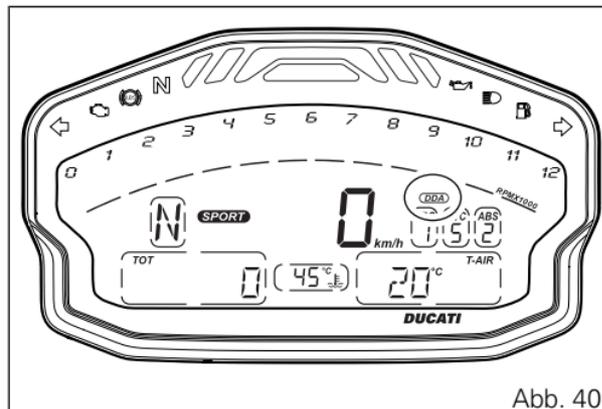


Abb. 40

GPS (optional)

Das Cockpit gibt die GPS-Informationen nur im Fall eines effektiv vorhandenen GPS, das als Optional erhältlich ist. Das Cockpit zeigt im Fall einer entsprechenden Installation den Zustand des GPS-Empfängers an. Wird die Angabe „GPS“ in Permanenztanzeige eingeblendet, befindet sich das GPS in einer korrekt erfassten Position und im aktivierten Satellitenempfang. Wird die Angabe „GPS“ blinkend angezeigt, befindet sich das GPS in einer nicht erfassten Position oder einer Position, in der kein Satellitenempfang möglich ist, oder das GPS befindet sich im Fehlerzustand. Ist die Angabe „GPS“ deaktiviert, ist das GPS nicht vorhanden.

Das GPS kann auch als Ziellinienbestimmung für die LAP-Funktion verwendet werden. In diesem Fall wird die Steuerung der „neuen Runde“ vom GPS gesendet.

Um dem GPS das automatische Ermitteln des „Start/Stop“ jeder Runde zu ermöglichen, wird das GPS intern die Ziellinienkoordinaten speichern. Die Speicherung muss bei erstmaligem Überfahren der Ziellinie durch Drücken der Lichthupentaste FLASH (3) erfolgen.

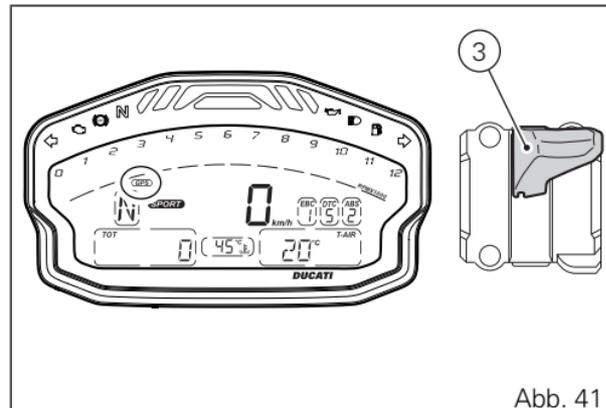


Abb. 41

Inspektionsanzeige (SERVICE)

Diese Angabe dient dazu, den Benutzer darauf hinzuweisen, dass er sich an eine Ducati Vertragswerkstatt wenden muss, um dort die Instandhaltungseingriffe (Inspektion) am Fahrzeug ausführen zu lassen.

Das Reset der Serviceanzeige kann ausschließlich in einer Ducati Vertragswerkstatt erfolgen, welche die entsprechende Instandhaltung vornehmen wird.

- OIL SERVICE = 12.000 km.
- DESMO SERVICE = 24.000 km.

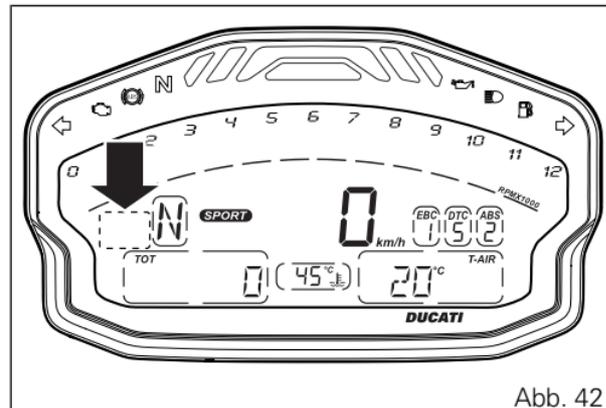


Abb. 42

Anzeige OIL SERVICE Null

Die erste Inspektionsanzeige ist die des OIL SERVICE Null, die bei Erreichen der ersten 1000 km (600 Meilen) des Kilometerzählerstands aktiviert wird. Der Hinweis erfolgt mittels 5 Sekunden lang andauernder Aktivierung der blinkenden Anzeige der Angabe „SERVICE“, des Symbols „Oil“ sowie der Angabe „OIL“ nach jedem Key-ON. Nach Ablauf der 5 Sekunden werden die Angabe „SERVICE“ und das Symbol „Oil“ so lange bis zum Key-OFF permanent angezeigt, oder bis das Reset in einer Ducati Vertragswerkstatt vorgenommen wurde.

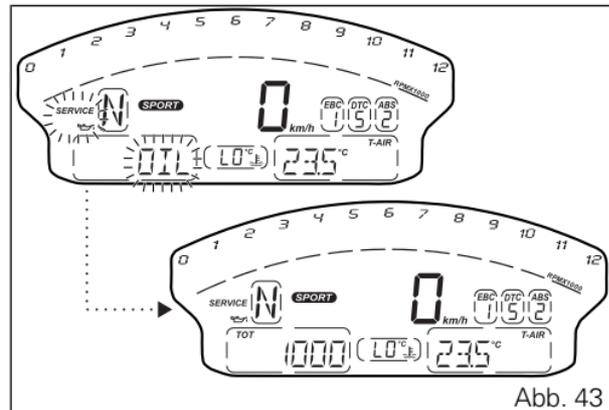


Abb. 43

Anzeige OIL SERVICE oder DESMO SERVICE Countdown

Nach dem ersten Reset der Anzeige OIL SERVICE Null (der ersten 1000 km - 600 Meilen) aktiviert das Cockpit die Zählung der Kilometer (Meilen), die bis zur Fälligkeit der nächsten Inspektion verbleiben: OIL SERVICE (A) oder DESMO SERVICE (B).

Die Anzeige der Kilometerzählung wird bei jedem Key-ON 2 Sekunden lang aktiviert, während wenn nur noch 1000 km (600 Meilen) bis zum Erreichen des Fälligkeitswerts der Inspektion fehlen, die Anzeige bei jedem Key-ON 5 Sekunden lang aktiviert wird. Das bedeutet, dass bei einem Key-ON die Angabe „SERVICE“ und das Symbol „Oil“ oder das Symbol „Desmo“ permanent sowie die bis zum Erreichen des Schwellenwerts der Inspektionsfähigkeit fehlenden Kilometer angezeigt werden.

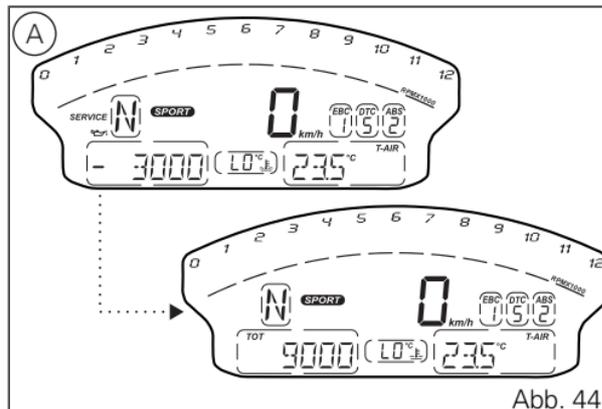


Abb. 44

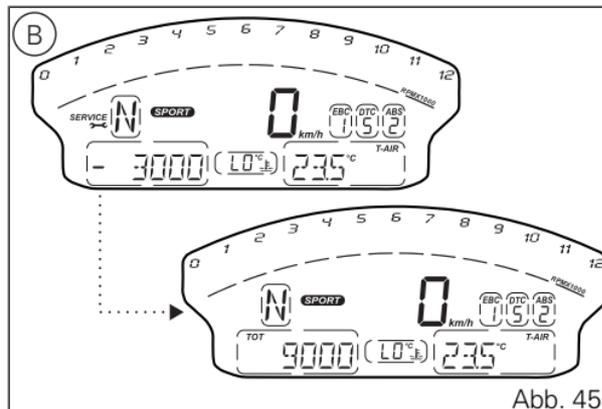


Abb. 45

Anzeige OIL SERVICE oder DESMO SERVICE

Wird der Fälligkeitwert erreicht, bei dem eine Inspektion erforderlich ist, wird die Anzeige der erforderlichen Inspektion aktiviert: OIL SERVICE (A) oder DESMO SERVICE (B).

Der Hinweis erfolgt mittels 5 Sekunden lang andauernder Aktivierung der blinkenden Anzeige der Angabe „SERVICE“, des Symbols „Oil“ oder „Desmo“ sowie der Angabe „OIL“ oder „DESMO“ nach jedem Key-ON. Nach Ablauf der 5 Sekunden werden die Angabe „SERVICE“ und das Symbol „Oil“ oder „Desmo“ so lange bis zum Key-OFF permanent angezeigt, bis das Reset in einer Ducati Vertragswerkstatt vorgenommen wurde.

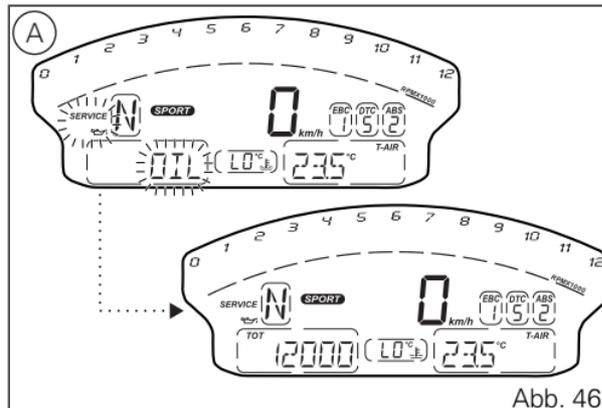


Abb. 46

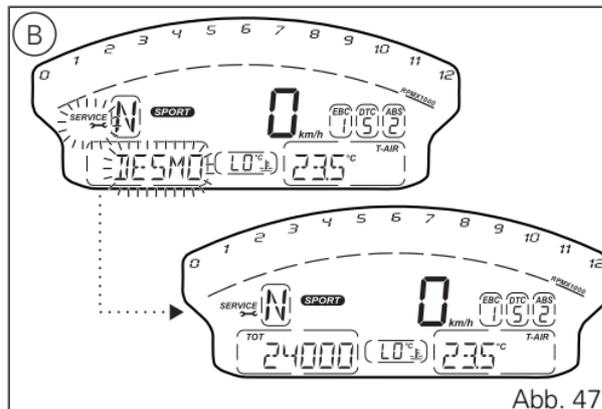


Abb. 47

Fehler

Das Cockpit verwaltet die Fehleranzeige, so dass eventuelle anormale Fahrzeugbedingungen in Echtzeit erkannt werden können.

Beim Key-ON des Fahrzeugs und bei Vorliegen von aktiven Fehlern sorgt das Cockpit für das Aufleuchten der EOBD-Kontrollleuchte und des Symbols des Warning und aktiviert die Seite der Fehler im SETTING-MENÜ. Während dem normalen Fahrzeugbetrieb bei Auslösen eines Fehlers sorgt das Cockpit für das Aufleuchten der EOBD-Kontrollleuchte und des Symbols des Warning und aktiviert die Seite der Fehler im SETTING-MENÜ.

Zur Anzeige der vorhandenen Fehler müssen das SETTING-MENÜ geöffnet, die Angabe „ERR.“ über die Tasten (1) und (2) gewählt (im Fall von aktiven Fehlern die erste verfügbare Seite) und die Taste (4) gedrückt werden.

Im Cockpit wird die Angabe „ERR.“ permanent angezeigt sowie:

- permanent die Angabe des Fehlertyps;
- permanent die Angabe „EXIT“ im blinkenden Rechteck.

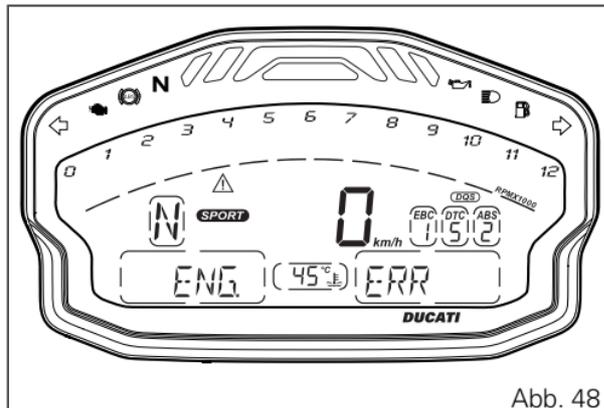


Abb. 48

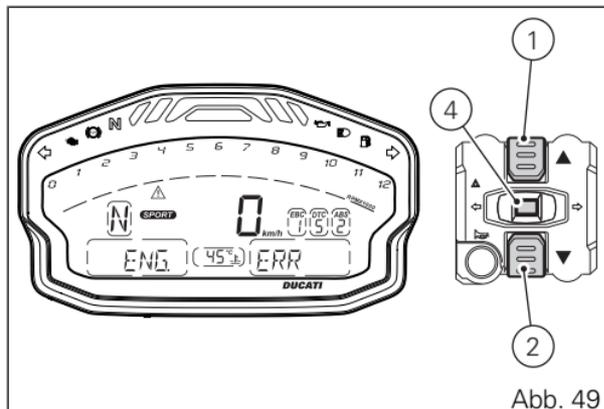


Abb. 49

Sollten mehrere aktive Fehler vorliegen, werden die Abgaben der verschiedenen Fehler hintereinander jeweils in einer 3 Sekunden lang andauernden Anzeige angegeben. Bei Aktivierung der Fehleranzeige wird gleichzeitig auch die EOBD-Kontrollleuchte aktiviert.



Achtung

Werden ein oder mehrere Fehler angezeigt, muss man sich immer an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Beschreibung der Fehleranzeigen

Angezeigter Fehler	Beschreibung
CAN LINE	BUS Off CAN-Leitung
UNK-D	Steuergerät nicht vom System erkannt – falsche SW
ABS	Keine Kommunikation mit dem ABS-Steuergerät / funktioniert nicht korrekt
BBS	Keine Kommunikation mit dem BBS-Steuergerät / funktioniert nicht korrekt
	Allgemeine Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts
	Funktionsstörung des Stellantriebs der Auslasssteuerung
DSB	Keine Kommunikation mit dem DSB-Steuergerät / funktioniert nicht korrekt
ELOCK	Keine Kommunikation mit dem E-Lock-Steuergerät / funktioniert nicht korrekt
	Allgemeine Funktionsstörung des E-Lock-Steuergeräts
	Funktionsstörung zwischen Schlüssel-Antenne (Immobilizer)
ENG.	Keine Kommunikation mit dem ECU-Steuergerät / funktioniert nicht korrekt
	Allgemeine Funktionsstörung des ECU-Steuergeräts
	Funktionsstörung des Drosselklappensensors
	Funktionsstörung des Gassensors
	Funktionsstörung des Relais oder Drosselklappenstellantriebs
	Funktionsstörung des Drucksensors
	Funktionsstörung des Kühlfüssigkeitssensors

Angezeigter Fehler	Beschreibung
	Funktionsstörung des Luftsensors im Lufteinlasskanal
	Funktionsstörung des Einspritzrelais
	Funktionsstörung der Zündspule
	Funktionsstörung der Einspritzdüse
	Funktionsstörung des Drehzahlsensors
	Funktionsstörung der Lambdasonde oder des Heizelements der Lambdasonde
	Funktionsstörung des Anlasserrelais
	Funktionsstörung des Schalters des Quick Shift
	Funktionsstörung des Sekundärluftsenors
GEAR	Funktionsstörung des Gangsensors
FUEL	Funktionsstörung des NTC-Sensors der Reserve
SPEED	Funktionsstörung des vorderen und/oder hinteren Geschwindigkeitssensors
BATT.	Batteriespannung zu hoch oder zu niedrig
STOP	Bremslicht nicht funktionstüchtig
FAN	Funktionsstörung des Elektrokühllüfterrads
STAND	Funktionsstörung des Seitenständersensors



Hinweise

Die Angabe „FAN“ kann auch durch eine Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts ausgelöst werden, das nicht korrekt mit den Lüfterrädern kommuniziert. Auf die Angabe der Motortemperatur achten.

Tabelle der Fehlersymbole

KONTROLLLEUCHE / FEHLERMELDUNG	FEHLER
 BBS	Black Box-Steuergerät
 ABS	ABS-Steuergerät
 DSB	Cockpit-Steuergerät
 ELOCK	E-LOCK-Steuergerät
 ENG.	Motorsteuergerät
 CAN	Can Bus OFF
 UNK-D	Software Kompatibilität
 FAN	Kühllüfterrad
 BATT.	Batteriespannung

KONTROLLLEUCHE / FEHLERMELDUNG	FEHLER
 STOP	Hinteres Bremslicht
 STAND	Seitenständersensor
 GEAR	Gangsensor
 SPEED	Geschwindigkeitssensor
 FUEL	Kraftstoffreservesensor



Hinweise

Die Angabe „FAN“ kann auch durch eine Funktionsstörung des BBS-Steuergeräts ausgelöst werden, das nicht korrekt mit den Lüfterrädern kommuniziert. Auf die Angabe der Motortemperatur achten.

Setting-MENÜ

Über dieses Menü können einige Funktionen des Fahrzeugs freigeschaltet / gesperrt und eingestellt werden.

Um in das Setting-MENÜ zu gelangen, muss unter der Bedingung eines Key-ON und einer realen Fahrzeuggeschwindigkeit (unter oder entsprechend) 20 km/h die Taste (2) 3 Sekunden lang gedrückt werden: Sobald dieses Menü geöffnet wurde, kann keine andere Funktion angezeigt werden.

Im SETTING-MENÜ angezeigte Funktionen:

- Riding Mode (R.M.)
- Battery (BAT.)
- Back light (B.L.)
- LAP (LAP)
- DDA (DDA)
- Clock (CLK)
- PIN code (PIN)
- RPM (RPM)
- Units setting (UNT)
- Errors (ERR.) (nur bei Vorliegen aktiver Fehler)



Wichtig

Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, das Menü nur bei stehendem Motorrad zu verwenden.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann ein personalisierbarer Parameter nach dem anderen markiert werden: über die Taste (1) können der nächste und über die Taste (2) der vorausgehende Parameter hervorgehoben werden.

Nach dem Markieren des gewünschten Parameters wird die dem gewählten Parameter entsprechende MENÜ-Seite durch Drücken der Taste (4) aktiviert. Sollte die Funktion nicht vorhanden oder momentan gesperrt sein, ist kein Zugriff auf diese Seite des MENÜS möglich.

Zum Verlassen des SETTING-MENÜs muss die Angabe „EXIT“ markiert, dann die Taste MENÜ 4 BESTÄTIGEN gedrückt werden.



Hinweise

Die Angaben des SETTING-MENÜS und „EXIT“ bleiben im SETTING-MENÜ und den entsprechenden Untermenüs stets in der Anzeige.



Hinweise

Ist das SETTING-MENÜ aktiv geschaltet, wird die Scroll-Funktion der anderen Funktionen von MENÜ 1 und MENÜ 2 gehemmt.



Wichtig

In den einzelnen Menüseiten werden die gewählten Funktionen normalerweise mittels Aufblinken des entsprechenden Werts, der Angabe oder des Rechtecks, in dem die jeweilige Information enthalten ist, zur Anzeige gebracht.

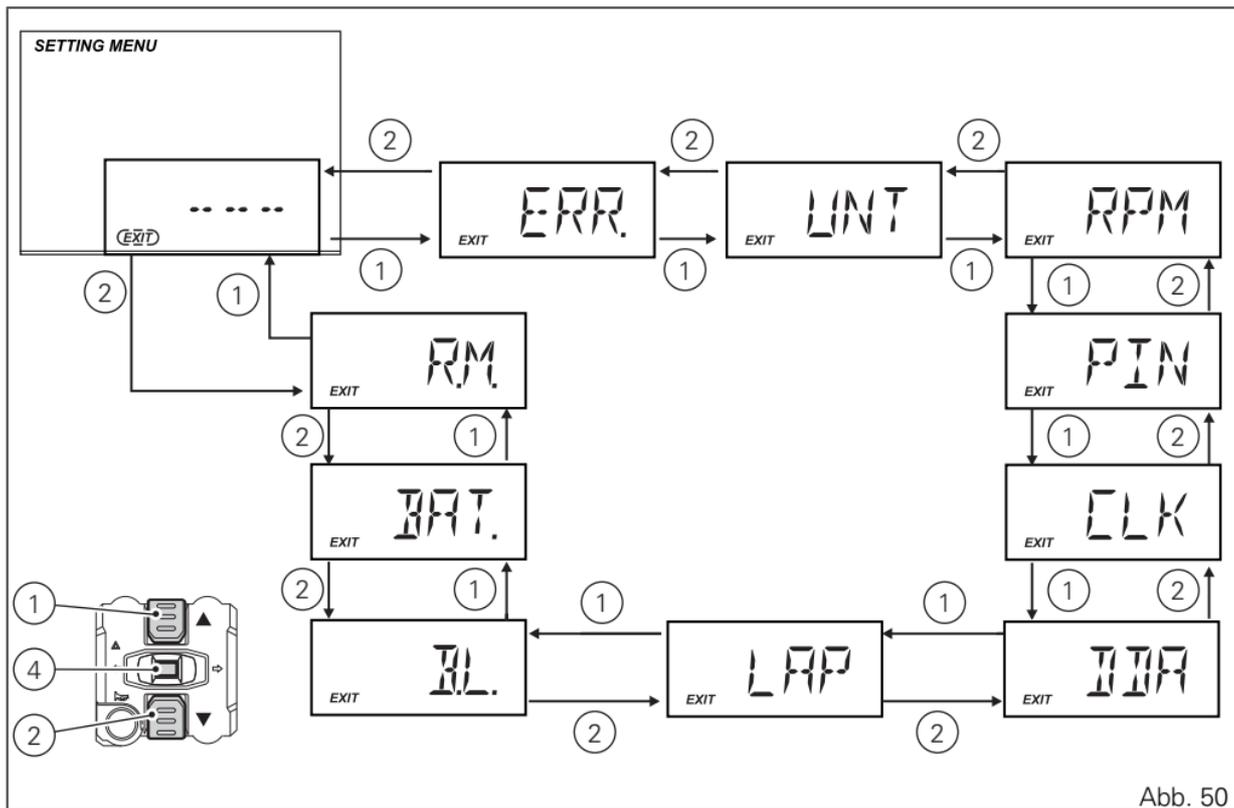


Abb. 50

Personalisierung des Fahrmodus (Riding Mode)

Die einzelnen Einstellungen jedes Riding Mode können den persönlichen Ansprüchen angepasst werden.

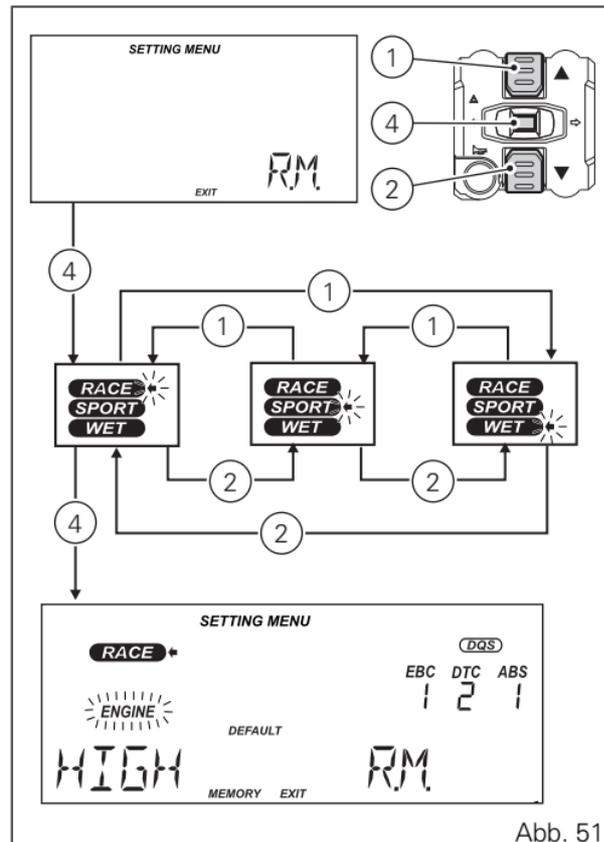
Das SETTING-MENÜ öffnen.

Die Angabe „R.M.“ (Riding Mode) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das MENÜ R.M. (Riding mode) wird geöffnet.

Beim Öffnen der Funktion werden im Display die drei möglichen Fahrmodi (RACE, SPORT oder WET) angezeigt. Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann der Fahrmodus markiert werden (daneben stehender Pfeil blinkt), der personalisiert werden soll. Durch Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) gelangt man in die Personalisierungsfunktion des gewählten Fahrmodus (Riding Mode).

Wird hingegen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt, wird auf die vorausgehende Anzeige umgeschaltet.



In jedem Riding Mode personalisierbare Parameter:

- ENGINE
- EBC
- DTC
- ABS
- DQS
- DEFAULT (zum Wiederherstellen der von Ducati für jeden Fahrmodus eingestellten Parameter)

Beim Öffnen des Personalisierungsmenüs des gewählten Riding Mode wird automatisch der Parameter ENGINE markiert (der Parameter blinkt) und durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann dann zyklisch im Menü navigiert und dabei unter den vorhandenen Informationen (der gewählte Parameter blinkt) innerhalb der nachstehenden Folge eine Information gewählt werden:

- ENGINE
- EBC
- DTC
- ABS
- DQS
- MEMORY
- EXIT
- DEFAULT

Werden die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt, erfolgt das Umschalten auf die vorausgehende Anzeige.



Achtung

Es wird empfohlen, die Parameter nur dann zu ändern, wenn man über ausreichend Erfahrung im „Set up“ des Fahrzeugs verfügt. Sollten die Parameter versehentlich geändert worden sein, wird ihr Rücksetzen über die Funktion „DEFAULT“ empfohlen.

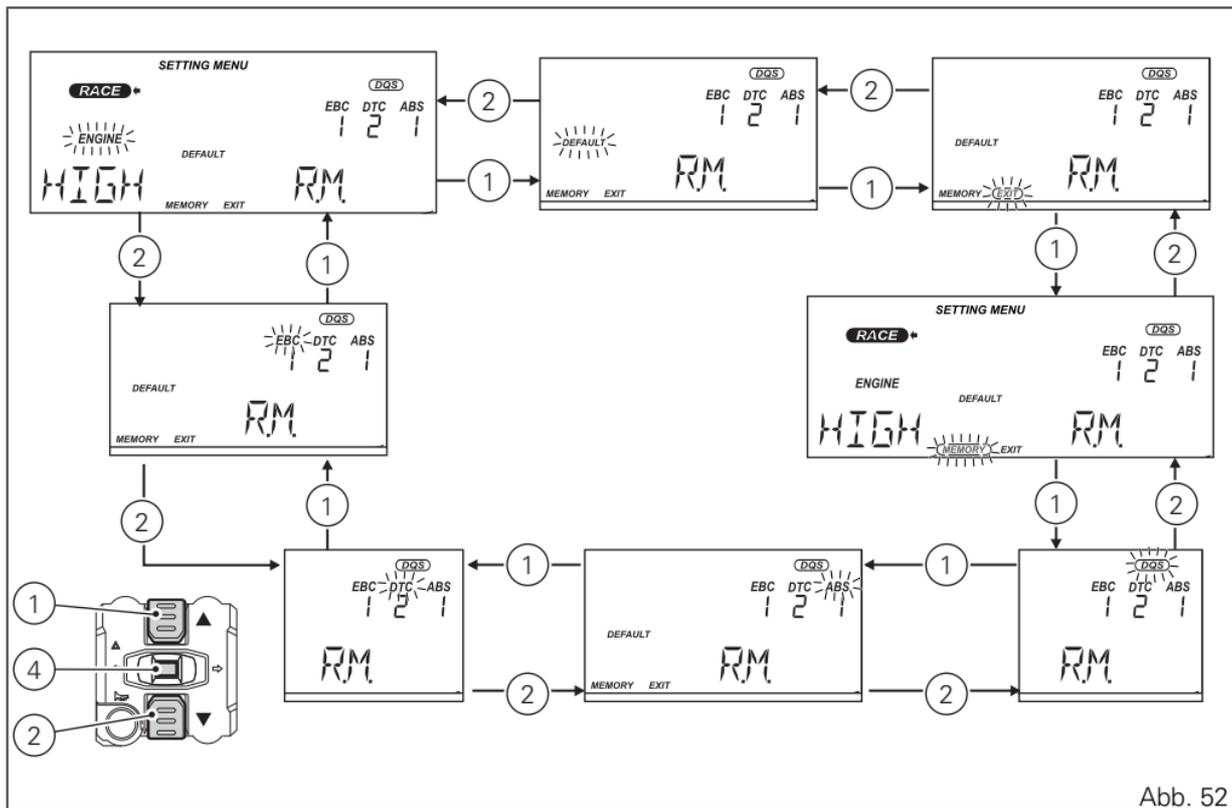


Abb. 52

Fahrstil-Personalisierung: Speicherung der Parameter eines Riding Mode

Die zuvor für jeden einzelnen Riding Mode eingestellten Parameter können gespeichert werden.

Für das Speichern der Parametereinstellungen eines Riding Mode müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe R.M (Riding Mode) gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden. Über die Tasten (1) und (2) dann den Fahrmodus wählen, der geändert werden soll, dann die Taste (4) drücken. Schließlich die Tasten (1) und (2) die Angabe „MEMORY“ (blinkender Parameter) wählen und die Taste (4) 2 Sekunden lang drücken.

Jeder geänderte Parameter wird auch nach einem Battery-Off im Speicher gehalten. Wird die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt, wird das Untermenü verlassen und auf die vorausgehende Anzeige umgeschaltet.

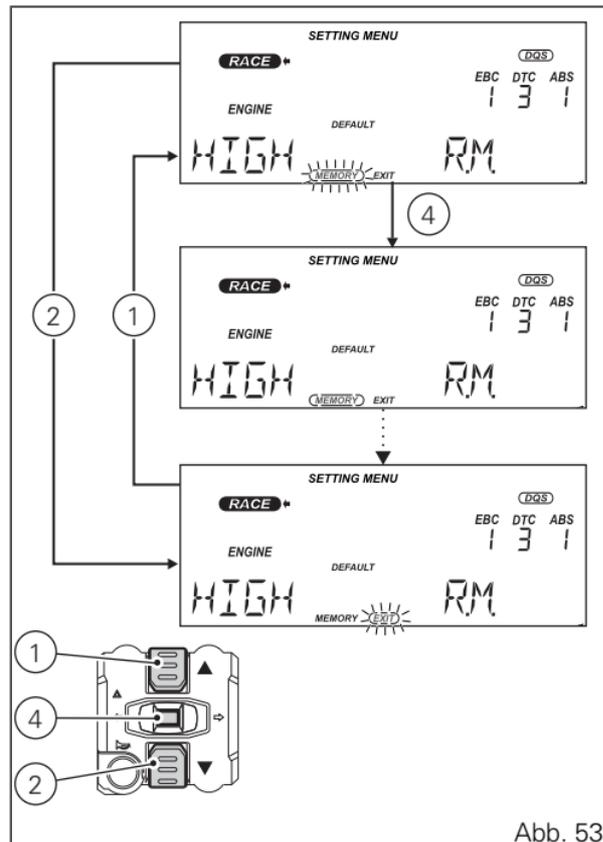


Abb. 53



Achtung

Es wird empfohlen, die Parameter nur dann zu ändern, wenn man über ausreichend Erfahrung im „Set up“ des Fahrzeugs verfügt. Sollten die Parameter versehentlich geändert worden sein, wird ihr Rücksetzen über die Funktion „DEFAULT“ empfohlen.

Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der EBC-Stufen

Diese Funktion ermöglicht die Einstellung der an jeden Riding Mode gekoppelten Ansprechstufe des Antiblockiersystems des Hinterrads (EBC) oder eine entsprechende Deaktivierung.

Das SETTING-MENÜ öffnen.

Die Angabe R.M. durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü R.M. (Riding mode) wird geöffnet.

Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Nach erfolgter Wahl des gewünschten Fahrmodus (Pfeil neben dem Riding Mode blinkt), die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Mode wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (EBC) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion blinken die Angabe der aktuell eingestellten Stufe oder des Zustands der EBC auf.

Die gewünschte Ansprechstufe (von 1, 2 oder 3) oder das Symbol „ – “ (welches dem Zustand „OFF“ entspricht) über die Tasten (1) und (2) wählen, dann zur Bestätigung der Wahl die Taste (4) drücken. Der Wert wird daraufhin automatisch permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird hervorgehoben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden. Das Cockpit wird daraufhin wieder auf die vorausgehende Menüstufe zurückschalten und automatisch die Angabe „MEMORY“ hervorheben.



Hinweise

Für das Speichern der neuen Konfiguration des EBC-Parameters muss das Verfahren für die „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ durchgeführt werden, das im Paragraph „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ beschrieben wird. Verlässt der Benutzer das Personalisierungsmenü der Riding Mode ohne das Durchführen des Speicherverfahrens, gehen die soeben getroffenen Wahlen verloren.

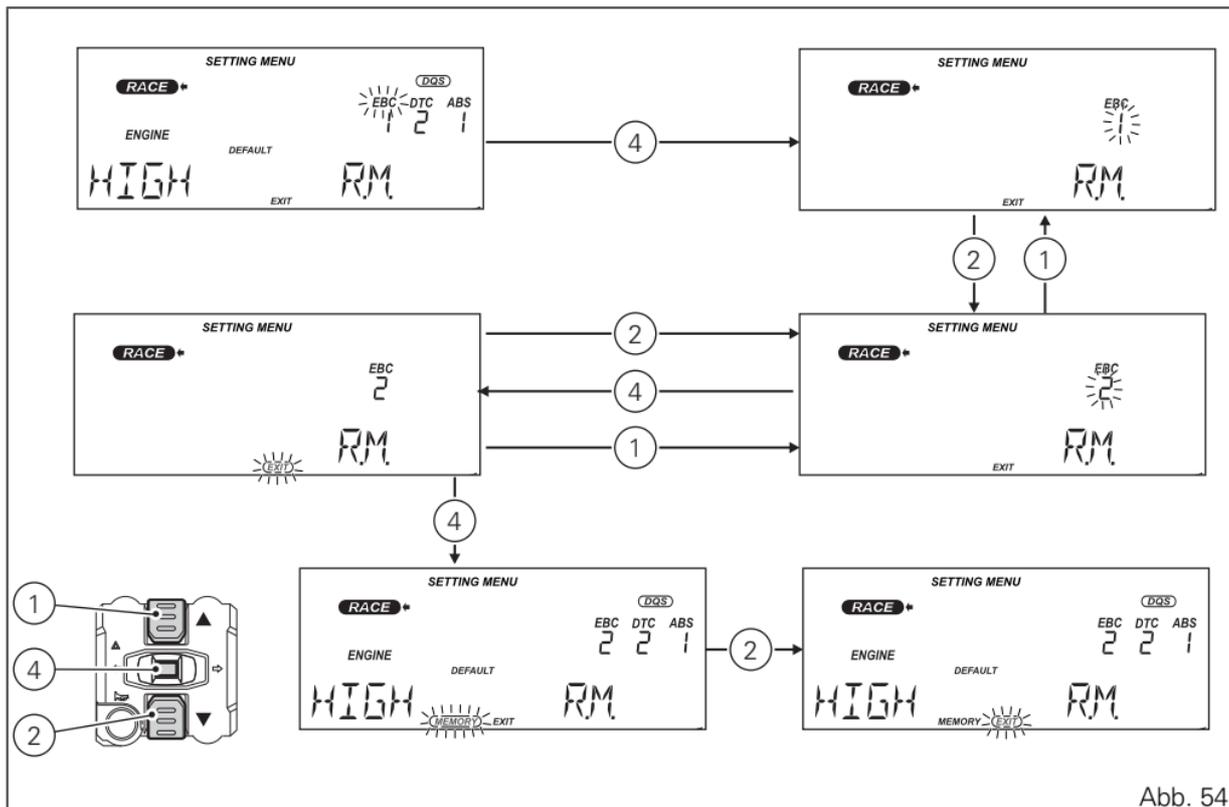


Abb. 54

Riding Mode-Personalisierung: Einstellungen der DTC-Stufen

Diese Funktion ermöglicht in jedem Riding Modus das Einstellen der Ansprechstufe der DTC oder eine Deaktivierung der DTC.

Das SETTING-MENÜ öffnen. Die Angabe „R.M“ (Riding Mode) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü R.M. (Riding mode) wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Nach erfolgter Wahl des gewünschten Fahrmodus (Pfeil neben dem Riding Mode blinkt), die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Mode wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DTC) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion blinken die Angabe der aktuell eingestellten Stufe oder des Zustands der DTC auf. Die gewünschte Ansprechstufe (von 1 bis 8) oder das Symbol „ – “ (welches dem Zustand „off“ entspricht) über die Tasten (1) und (2) wählen, dann zur Bestätigung der Wahl die Taste (4) drücken. Der Wert wird daraufhin automatisch permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird hervorgehoben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden. Das Cockpit wird daraufhin wieder auf die vorausgehende Menüstufe zurückschalten und automatisch die Angabe „MEMORY“ hervorheben.



Hinweise

Für das Speichern der neuen Konfiguration des DTC-Parameters muss das Verfahren für die „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ durchgeführt werden, das im Paragraph „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ beschrieben wird. Verlässt der Benutzer das Personalisierungsmenü der Riding Mode ohne das Durchführen des Speicherverfahrens, gehen die soeben getroffenen Wahlen verloren.

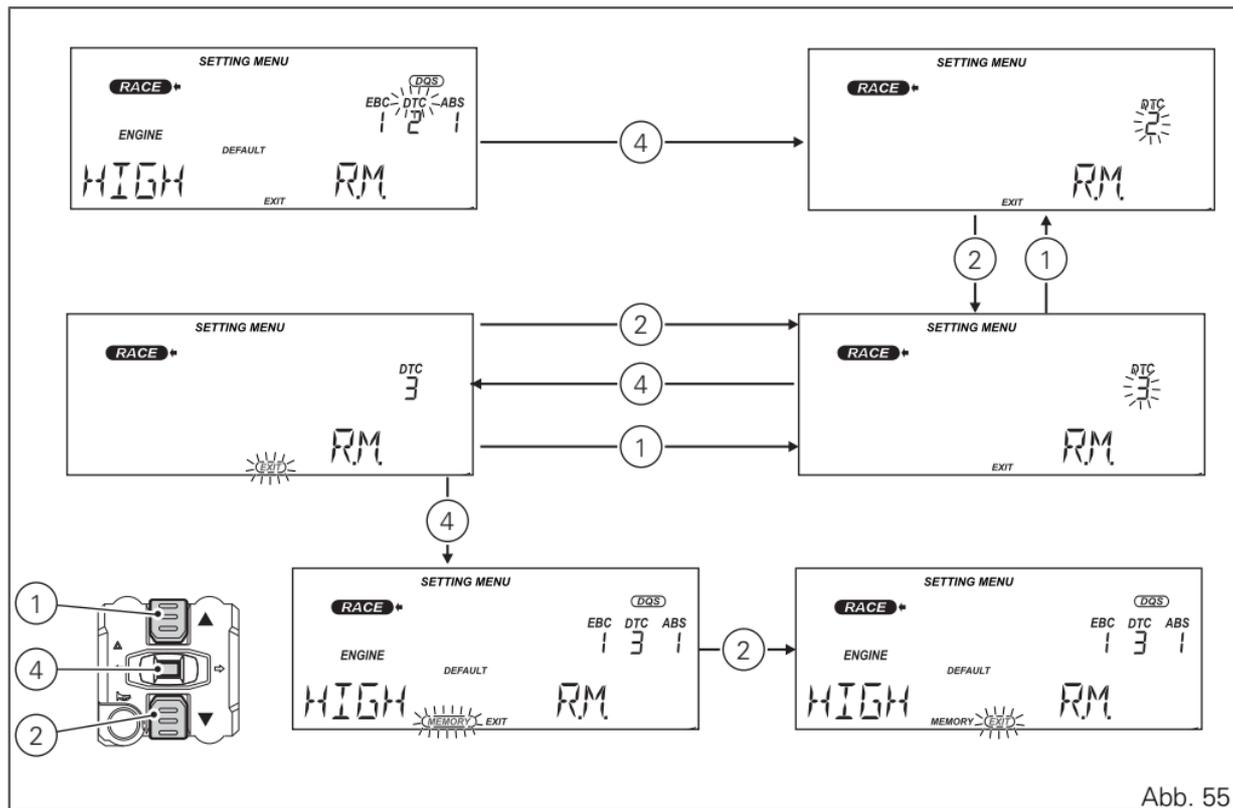


Abb. 55

Riding Mode-Personalisierung:

Aktivierung / Deaktivierung des DQS

Diese Funktion ermöglicht das Aktivieren oder Deaktivieren des DQS in jedem Riding Modus. Das SETTING-MENÜ öffnen. Die Angabe „R.M“ (Riding Mode) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü R.M. (Riding mode) wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Nach erfolgter Wahl des gewünschten Fahrmodus (Pfeil neben dem Riding Mode blinkt), die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Mode wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DQS) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll.

Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion blinkt die Angabe des aktuell eingestellten Zustands des DQS auf.

Die möglichen Zustände sind ON oder OFF.

Über die Tasten (1) und (2) den gewünschten neuen Zustand wählen, dann zur Bestätigung der getroffenen Wahl die Taste (4) drücken. Der Wert wird daraufhin automatisch permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird hervorgehoben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden. Das Cockpit wird daraufhin wieder auf die vorausgehende Menüstufe zurückschalten und automatisch die Angabe „MEMORY“ hervorheben.



Hinweise

Für das Speichern der neuen Konfiguration des DQS-Parameters muss das Verfahren für die „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ durchgeführt werden, das im Paragraph „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ beschrieben wird. Verlässt der Benutzer das Personalisierungsmenü der Riding Mode ohne das Durchführen des Speicherverfahrens, gehen die soeben getroffenen Wahlen verloren.

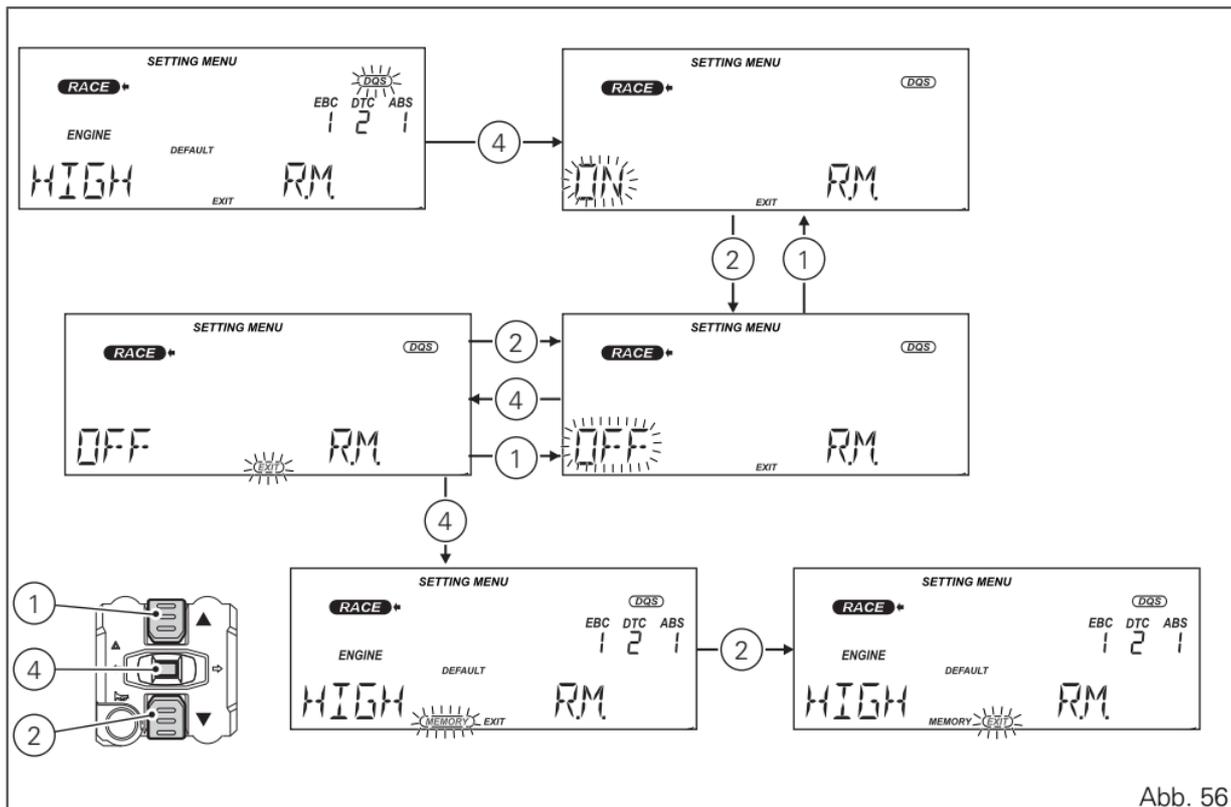


Abb. 56

Riding Mode-Personalisierung: ABS-Einstellung

Die entsprechende Funktion ermöglicht die Einstellung der Ansprechstufe des ABS oder ein Deaktivieren des ABS in den einzelnen Riding Modes. Das SETTING-MENÜ öffnen.

Die Angabe „R.M“ (Riding Mode) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü R.M. (Riding mode) wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren.

Nach erfolgter Wahl des gewünschten Fahrmodus (Pfeil neben dem Riding Mode blinkt), die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Mode wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (ABS) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion wird die aktuell eingestellte Ansprechstufe oder der Zustand des

ABS blinkend angezeigt. Die gewünschte Ansprechstufe oder das Symbol „ – “ (welches dem Zustand „off“ entspricht) über die Tasten (1) und (2) wählen, dann zur Bestätigung der Wahl die Taste (4) drücken. Der Wert wird daraufhin automatisch permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird hervorgehoben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden. Das Cockpit wird daraufhin wieder auf die vorausgehende Menüstufe zurückschalten und automatisch die Angabe „MEMORY“ hervorheben.



Hinweise

Für das Speichern der neuen Konfiguration des ABS-Parameters muss das Verfahren für die „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ durchgeführt werden, das im Paragraph „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ beschrieben wird. Verlässt der Benutzer das Personalisierungsmenü der Riding Mode ohne das Durchführen des Speicherverfahrens, gehen die soeben gewählten Konfigurationen verloren.



Hinweise

Wird das ABS über diese Funktion aktiviert oder deaktiviert bzw. bei Übergang vom Zustand eines deaktivierten Systems auf den eines aktivierten Systems, erfolgt das entsprechende Aktivierungs- oder Deaktivierungsverfahren des ABS: der Zustandswechsel des ABS-Steuergeräts erfolgt nicht sofort, sondern erfordert circa 6 Sekunden.

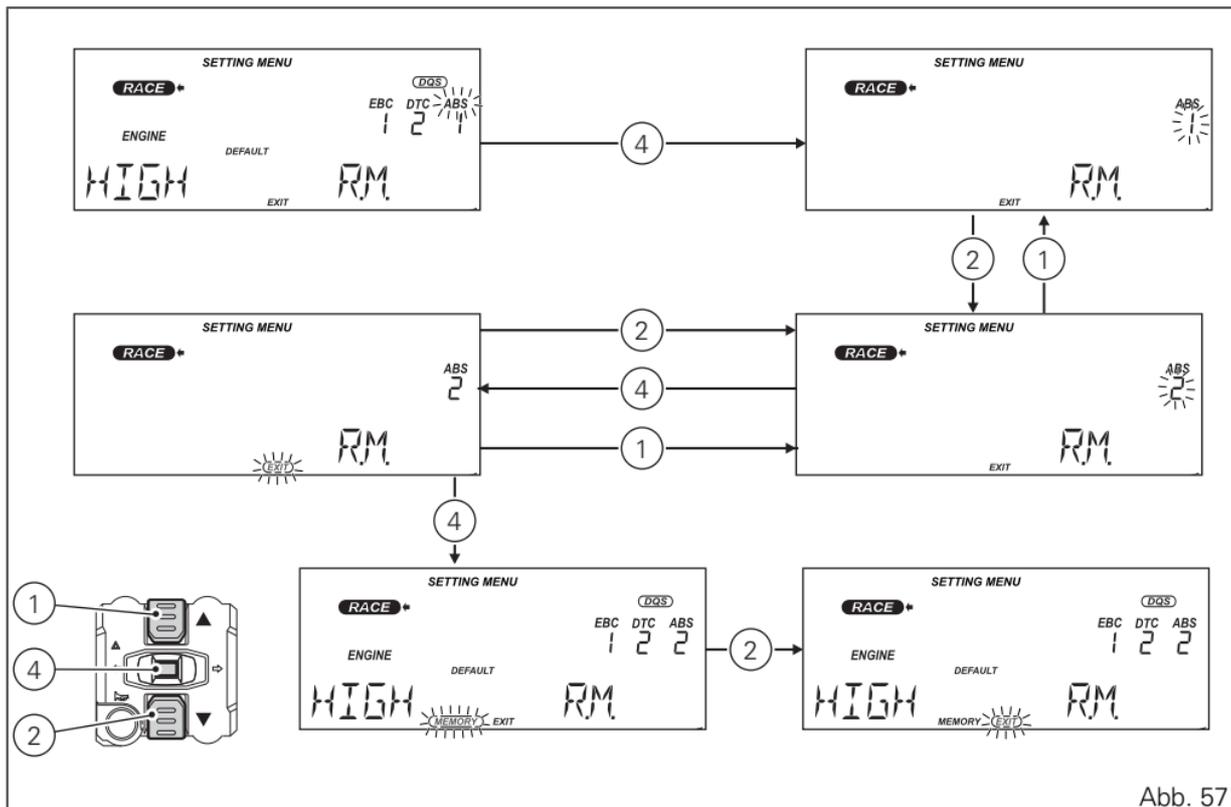


Abb. 57

Riding Mode-Personalisierung:

Motoreinstellung

In dieser Funktion kann die an die einzelnen Riding Mode gekoppelte Motorleistung eingestellt werden. Das SETTING-MENÜ öffnen. Die Angabe „R.M“ (Riding Mode) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü R.M. (Riding mode) wird geöffnet.

Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren. Nach erfolgter Wahl des gewünschten Fahrmodus (Pfeil neben dem Riding Mode blinkt), die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Mode wird geöffnet.

Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (ENGINE) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion blinkt die Angabe der aktuell eingestellten Motorleistung (HIGH, MED oder LOW) auf. Über die Tasten (1) und (2) die gewünschte

neue Motorleistung wählen, dann zur Bestätigung der getroffenen Wahl die Taste (4) drücken. Der Wert wird daraufhin automatisch permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird hervorgehoben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden. Das Cockpit wird daraufhin wieder auf die vorausgehende Menüstufe zurückschalten und automatisch die Angabe „MEMORY“ hervorheben.



Hinweise

Für das Speichern der neuen Konfiguration des ENGINE-Parameters muss das Verfahren für die „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ durchgeführt werden, das im Paragraph „Speicherung der Parameter eines Riding Mode“ beschrieben wird. Verlässt der Benutzer das Personalisierungsmenü der Riding Mode ohne das Durchführen des Speicherverfahrens, gehen die soeben getroffenen Wahlen verloren.

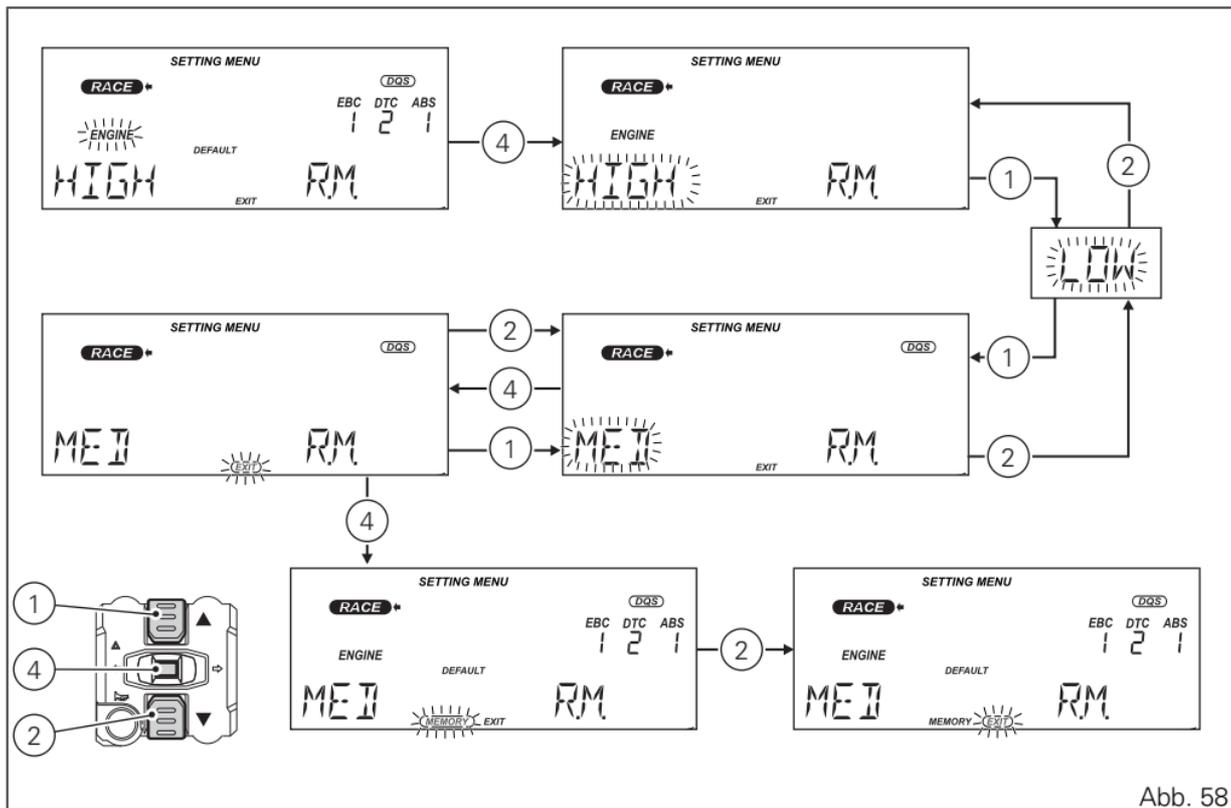


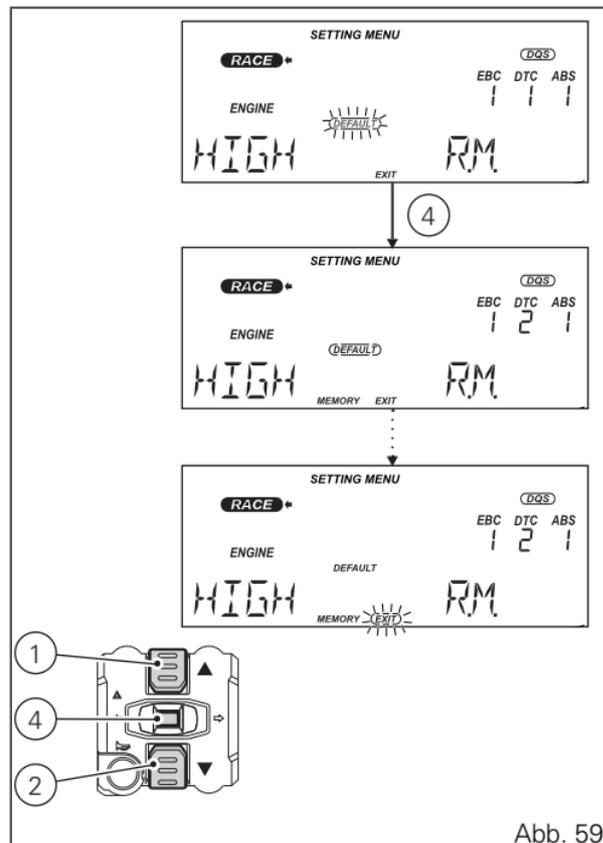
Abb. 58

Riding Mode-Personalisierung: Rücksetzen der Default-Einstellungen

Diese Funktion ermöglicht das Wiederherstellen der Defaultwerte der von Ducati für jeden Fahrmodus (Riding Mode) eingestellten Parameter. Das SETTING-MENÜ öffnen.

Die Angabe „R.M.“ (Riding Mode) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü R.M. (Riding mode) wird geöffnet. Den gewünschten Riding Mode (RACE, SPORT oder WET) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) markieren. Nach erfolgter Wahl des gewünschten Fahrmodus (Pfeil neben dem Riding Mode blinkt), die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü für die Personalisierung des gewählten Riding Mode wird geöffnet. Durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) den Parameter (DEFAULT) wählen, der den persönlichen Ansprüchen gemäß angepasst werden soll. Wurde der gewünschte Parameter markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) 2 Sekunden lang drücken.



Zum Rücksetzen der Parameter sind 2 Sekunden erforderlich, innerhalb derer die Angabe „DEFAULT“ und das entsprechende Rechteck permanent angezeigt werden. Daraufhin wird die Angabe „EXIT“ automatisch markiert.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die Anzeige der Ausgangsseite des SETTING-MENÜS, muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

Digitale Motordrehzahlanzeige (RPM)

Unter dieser Funktion kann die Motordrehzahl in digitaler Form zur Anzeige gebracht werden (während der Standgaseinstellung im Hinblick auf eine genauere Einstellung empfehlenswert). Das SETTING-MENÜ öffnen. Die Angabe RPM durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Im Display werden die Information der Motordrehzahl in numerischer Anzeige und mit einer Genauigkeit von jeweils 50 U/min und in der Bargraph-Anzeige wird die der Motordrehzahl entsprechende Anzahl an Balken angezeigt.

Empfängt das Cockpit keinerlei Drehzahlwerte, bringt es als Angabe eines undefinierten Werts permanent fünf Striche „-----“ und den Bargraph der Motordrehzahl blinkend zur Anzeige.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die Anzeige der Ausgangsseite des SETTING-MENÜS, muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

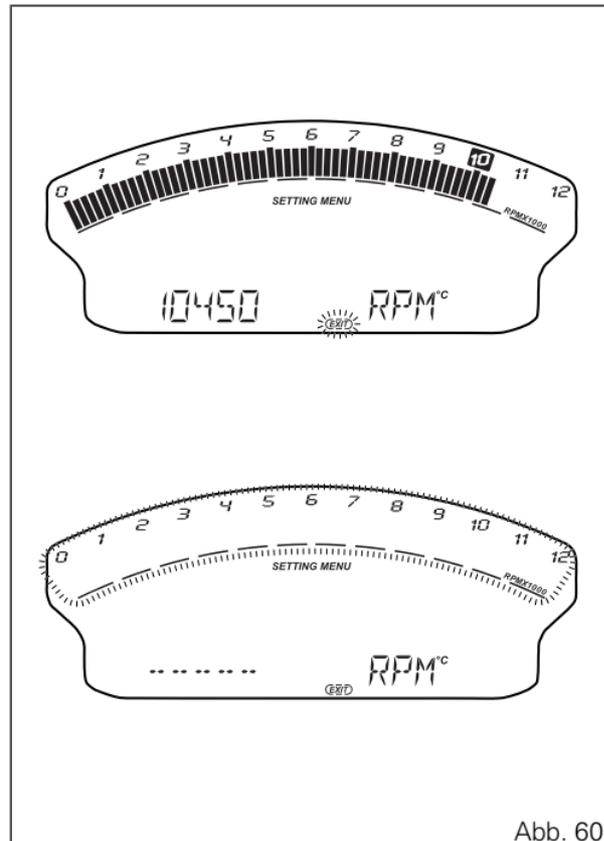


Abb. 60

Batteriespannung

Unter dieser Funktion kann der Ladezustand der Fahrzeugbatterie überprüft werden. Das SETTING-MENÜ öffnen. Die Angabe BAT. (Battery) durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Das Menü BAT. (Battery) wird geöffnet.

Die Anzeige übermittelt die Informationen wie folgt:

- bei einer Batteriespannung unter 11,0 V blinkt die Angabe „LOW“ auf;
- bei einer Batteriespannung zwischen 11,0 V und 11,7 V blinkt der entsprechende Wert auf;
- bei einer Batteriespannung zwischen 11,8 V und 14,9 V wird der entsprechende Wert permanent angezeigt;
- bei einer Batteriespannung zwischen 15,0 V und 16,0 V blinkt der entsprechende Wert auf;
- bei einer Batteriespannung über 16,0 V blinkt die Angabe „HIGH“ auf.

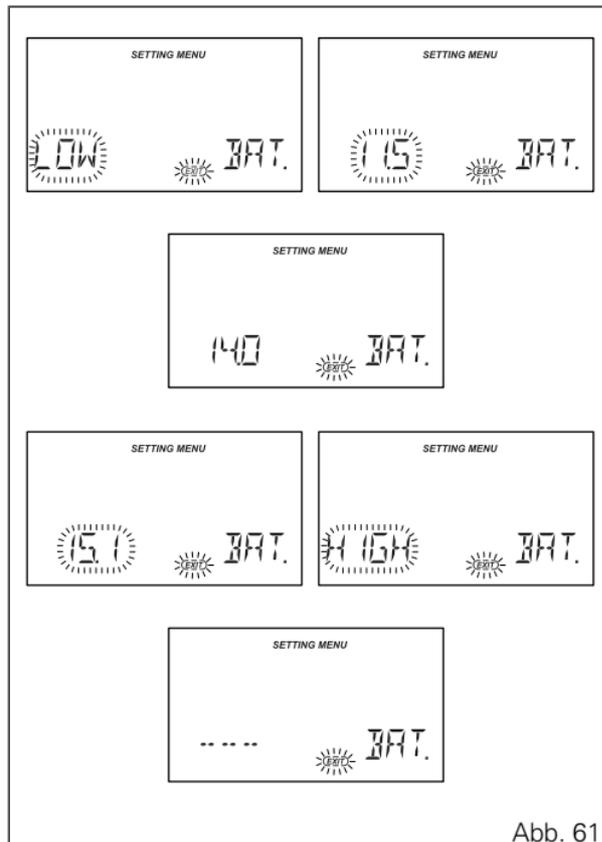


Abb. 61

Bei Vorliegen des Fehlers „Batteriespannung“ bringt das Cockpit anstelle des Spannungswerts drei blinkende Striche „ - - - “ zur Anzeige, die EOBD-Kontrollleuchte und das Symbol des Warning leuchten auf und im Fehler-Menü wird der entsprechende Fehler „Batt.“ angezeigt. Empfängt das Cockpit keinen Spannungswert, zeigt es drei Striche „- - -“ an. Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die Anzeige der Ausgangsseite des SETTING-MENÜS, muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

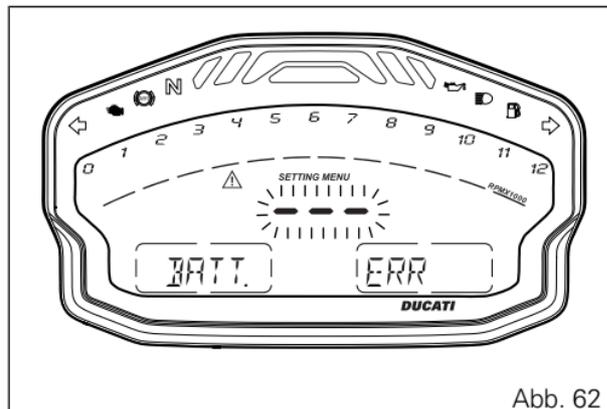


Abb. 62

DDA

Unter dieser Funktion können der DDA aktiviert und deaktiviert, die prozentuale Speicherbelegung angezeigt und der Speicherinhalt des DDA gelöscht werden.

Die sich auf den DDA beziehende Seite ist nur verfügbar, wenn das Motorrad mit dieser Vorrichtung ausgestattet ist.

Aktivierung / Deaktivierung des DDA

Zum Aktivieren / Deaktivieren des DDA Datenspeichers muss das SETTING-MENÜ geöffnet werden. Die Angabe DDA durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Das Menü DDA wird geöffnet.

Beim Öffnen der Funktion wird der aktuell eingestellte Zustand des DDA angegeben: der Zustand ist ON, wenn der DDA aktiv geschaltet ist oder ist OFF, wenn der DDA deaktiviert wurde.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann der gewünschte neue Zustand gewählt werden (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben), dann zur Bestätigung der getroffenen Wahl die Taste (4) drücken.

Der eingestellte Zustand wird aktualisiert und die Angabe erfolgt wieder in permanenter Anzeige.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Bei jedem Key-OFF wird der DDA automatisch vom Cockpit deaktiviert.

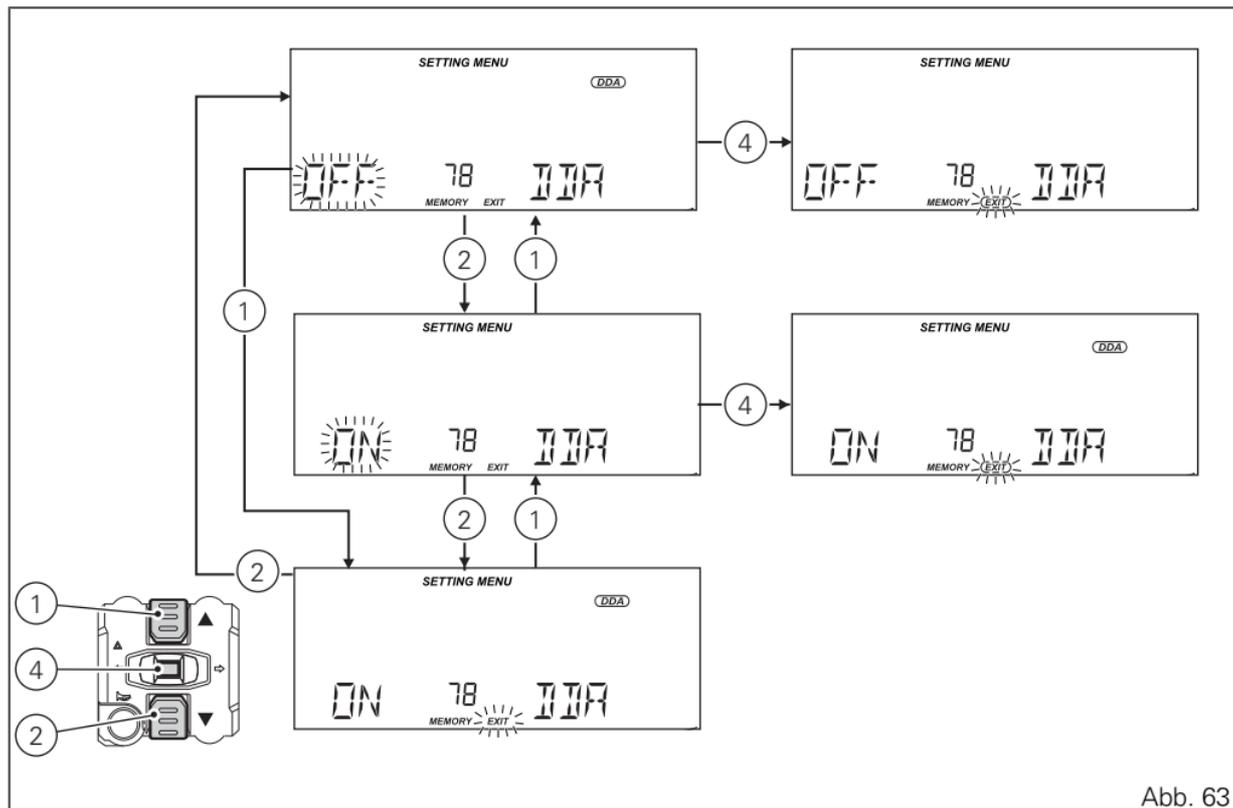


Abb. 63

Anzeige / Löschen des DDA-Speicherinhalts

Diese Funktion ermöglicht die Anzeige des Speicherzustands des DDA sowie das Löschen der im Speicher des DDA gespeicherten Daten.

Um diese Funktion zu öffnen, muss das SETTING-MENÜ abgerufen werden, dann über die Tasten (1) und (2) die Angabe DDA wählen und die Taste (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion werden der Speicherzustand des DDA, in Prozenten, gemeinsam mit der permanenten Angabe „MEMORY“ sowie die numerische Angabe des belegten Speicherplatzes (in Prozenten angegebener Wert) angegeben:

- 0 bedeutet, dass im DDA kein Speicherplatz belegt ist;
- XX bedeutet, dass der Speicherplatz des DDA mit dem angegebenen Wert XX belegt ist;
- 100 bedeutet, dass der Speicherplatz im DDA vollständig belegt ist.

Bei DDA OFF kann der Speicherinhalt gelöscht werden. Den blinkenden Steuerbefehl „ERASE“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Durch 2 Sekunden langes Drücken der Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) die Bestätigung geben.

Nach Ablauf der 2 Sekunden zeigt das Cockpit über die für das vollständige Löschen erforderliche Zeit hinweg die Striche „-----“ blinkend an. (Diese Zeit variiert in Abhängigkeit des zu löschenden Datenumfangs von 1 bis 128 Sekunden).

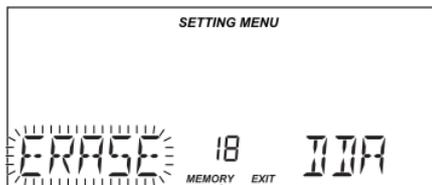
Ist die Löschung korrekt erfolgt, bringt das Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe „OK“ zur Anzeige und aktualisiert den im Display angezeigten Speicherzustand. Wurde die Löschung nicht erfolgreich abgeschlossen, kehrt das Cockpit wieder auf die Anzeige des Belegungszustands des Speichers zurück.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Achtung

Befindet sich der DDA im Zustand „ON“ resultieren die Löschfunktion und die Wahlmöglichkeit der Taste „ERASE“ als gehemmt.



4

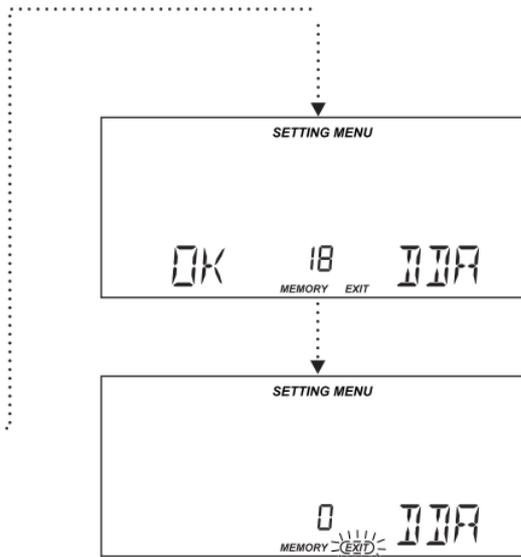
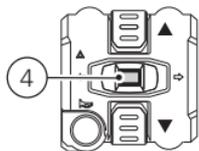
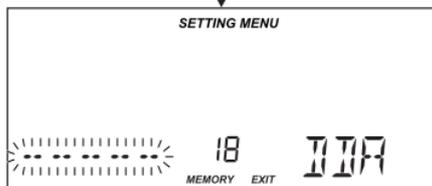


Abb. 64

PIN CODE

Diese Funktion ermöglicht ein „zeitweiliges“ Anlassen des Fahrzeugs im Fall einer Funktionsstörung am E-LOCK-System.

Der PIN CODE ist zunächst noch nicht im Fahrzeug gespeichert, sondern muss vom Benutzer durch Eingabe eines persönlichen 4-stelligen PIN-Codes in das Cockpit erst aktiviert werden, andernfalls ist auch die zeitweilige Zündung im Fall einer auftretenden Funktionsstörung nicht möglich. Bezüglich der Aktivierung der Funktion ist Bezug auf das Verfahren „PIN CODE-Eingabe“ zu nehmen.

Zur Änderung des PINs ist Bezug auf das Verfahren „PIN CODE-Änderung“ zu nehmen.

Für den zeitweiligen Fahrzeuganlass im Fall einer Funktionsstörung des E-Lock-Systems ist Bezug auf das Verfahren der „Fahrzeugfreigabe“ zu nehmen.



Achtung

Der PIN Code muss vom Fahrzeugeigentümer aktiviert (gespeichert) werden. Sollte bereits ein PIN gespeichert worden sein, muss man sich an einen Ducati Vertragshändler wenden, um die Funktion „auf Null“ setzen zu lassen. Der Ducati Vertragshändler könnte Sie im Rahmen dieses Verfahrens dazu auffordern, sich als effektiver Besitzer des Fahrzeugs auszuweisen.

PIN CODE-Eingabe

Für das Aktivieren der PIN CODE-Funktion und die Eingabe des eigenen PIN CODE muss das SETTING-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe PIN durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion wird im Display die Angabe „N:“ (new), gefolgt von vier blinkenden Strichen „- - - -“ angezeigt.

Eingabe des Codes:

- 1) Die Taste (4) drücken, dann blinkt nur eine Ziffer bzw. die Zahl „0“ auf.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

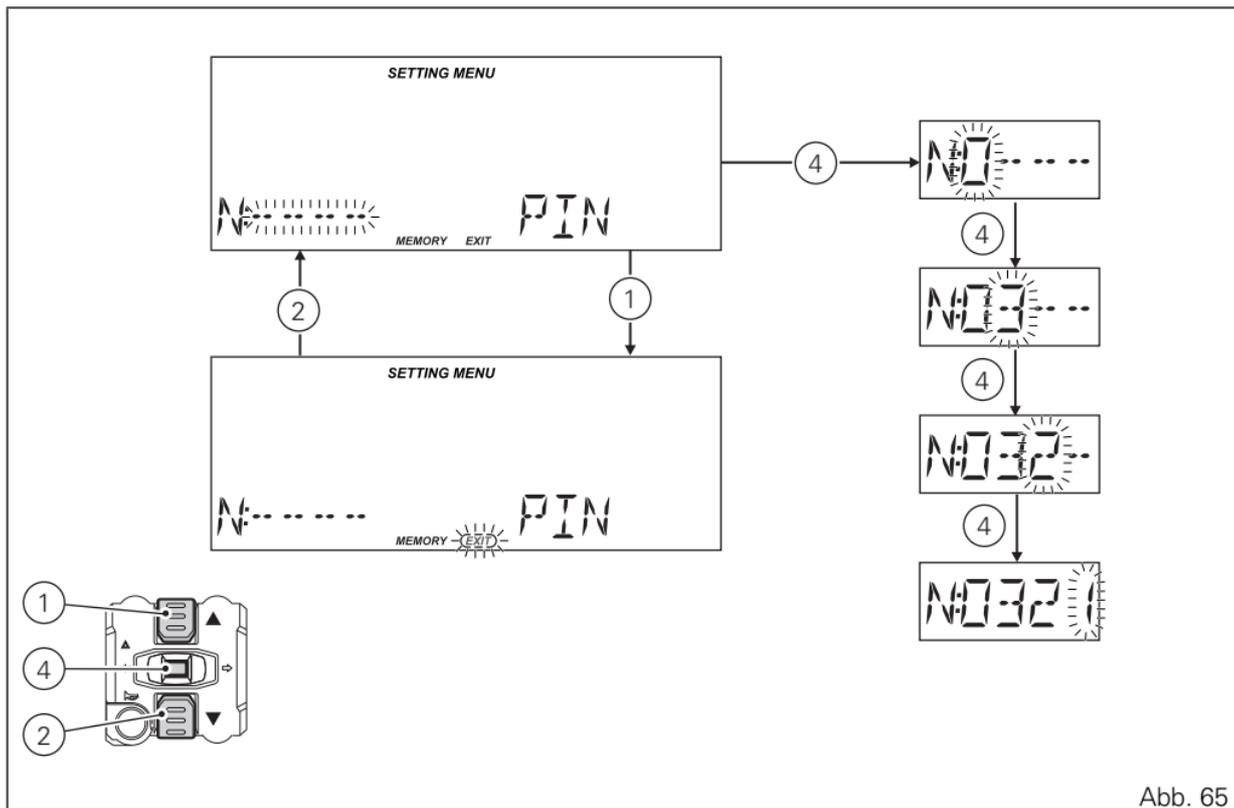


Abb. 65

Wird die Taste (4) zur Bestätigung der vierten und letzten Zahl gedrückt, wird im Cockpit die Angabe „MEMORY“ hervorgehoben und das diese Angabe umschließende Rechteck blinkt auf.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei hervorgehobener Angabe „MEMORY“ 2 Sekunden lang gedrückt werden.

Bei erfolgreicher Speicherung wird die Angabe „MEMORY“ und das entsprechende Anzeigerechteck 2 Sekunden lang permanent angezeigt, dann wird die Angabe „EXIT“ hervorgehoben.

Nach dem Speichern des ersten PIN CODE ist diese Menüseite nicht mehr verfügbar und wird durch die Seite für die Änderung des PIN CODE ersetzt. Nur im Fall eines Reset der PIN CODE-Funktion (nur in einer DUCATI Vertragswerkstatt möglich) wird die Seite für die erstmalige Eingabe des PIN CODE erneut aktiv und im Menü verfügbar geschaltet.

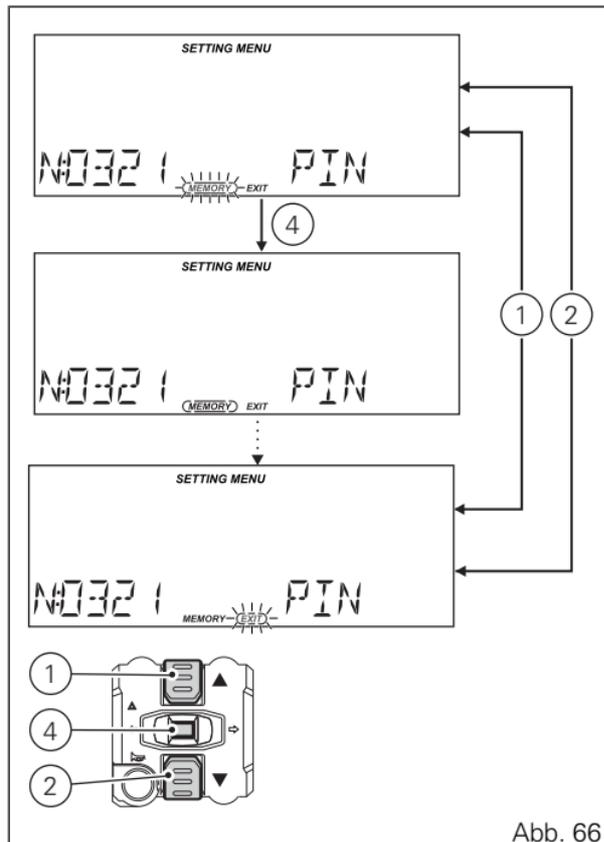


Abb. 66

PIN CODE-Änderung

Zur Änderung des bereits vorhandenen PIN und für die Aktivierung des neuen PIN muss das SETTING-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe PIN durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Beim Öffnen der Funktion wird im Display die Angabe „O:“ (old), gefolgt von vier blinkenden Strichen „----“ angezeigt.

Eingabe des „alten“ Codes:

- 1) Die Taste (4) drücken, dann blinkt nur eine Ziffer bzw. die Zahl „0“ auf.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

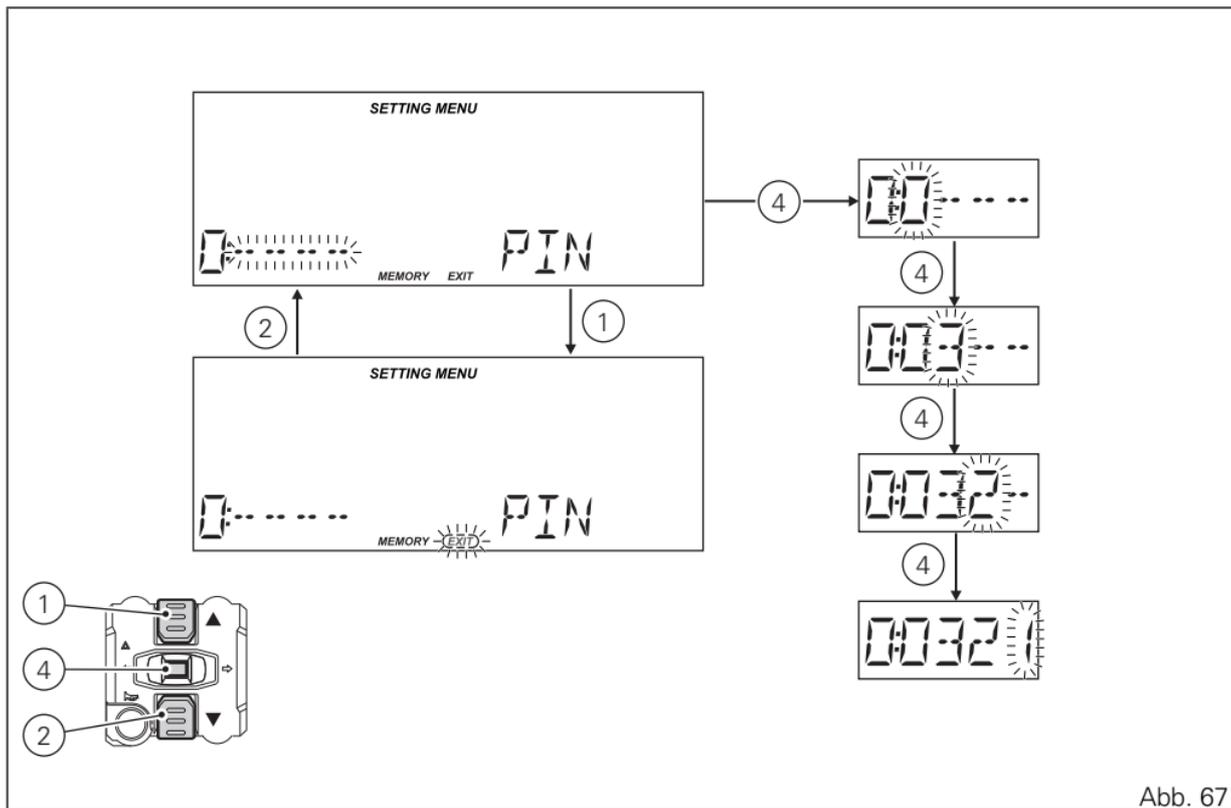


Abb. 67

Auf das Drücken der Taste (4) für die Bestätigung der vierten und letzten Nummer:

- im Fall eines korrekten PIN Codes bringt das Cockpit 2 Sekunden lang die Angabe „OK“ und dann die Angabe „N:“ (new), gefolgt von vier blinkenden Strichen „- - - -“ bezüglich des „PIN new“ zur Anzeige;
- zeigt das Cockpit im Fall eines nicht korrekt eingegebenen PIN Codes 2 Sekunden lang die Angabe „KO“ an und hebt daraufhin wieder die vier Striche „- - - -“ bezüglich des „PIN old“ hervor, um einen neuen Eingabeversuch des Codes zu ermöglichen;
- zeigt das Cockpit bei Vorliegen eines Problems bei der Überprüfung des PIN Codes 2 Sekunden lang die Angabe „ERR.“ an und hebt daraufhin die Angabe „EXIT“ hervor;

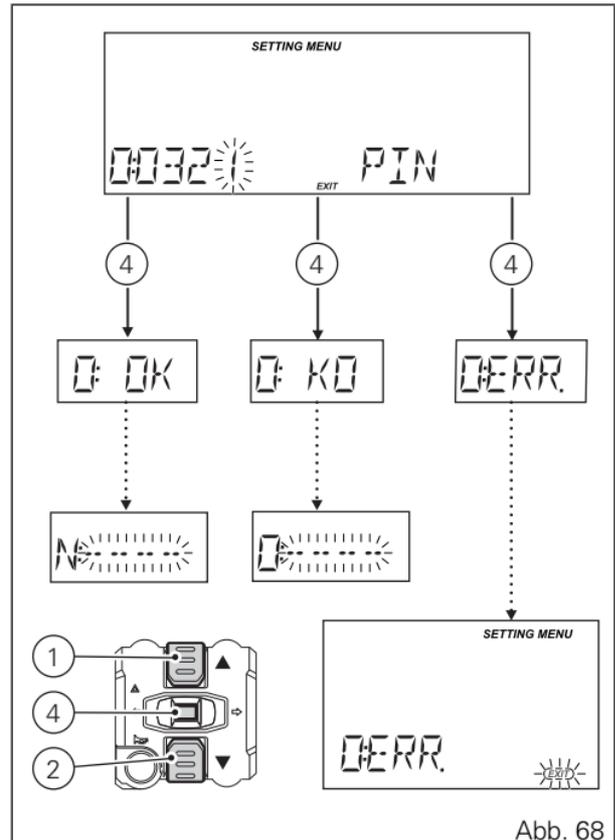


Abb. 68

Eingabe des „neuen“ Codes:

- 1) Die Taste (4) drücken, dann blinkt nur eine Ziffer bzw. die Zahl „0“ auf.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

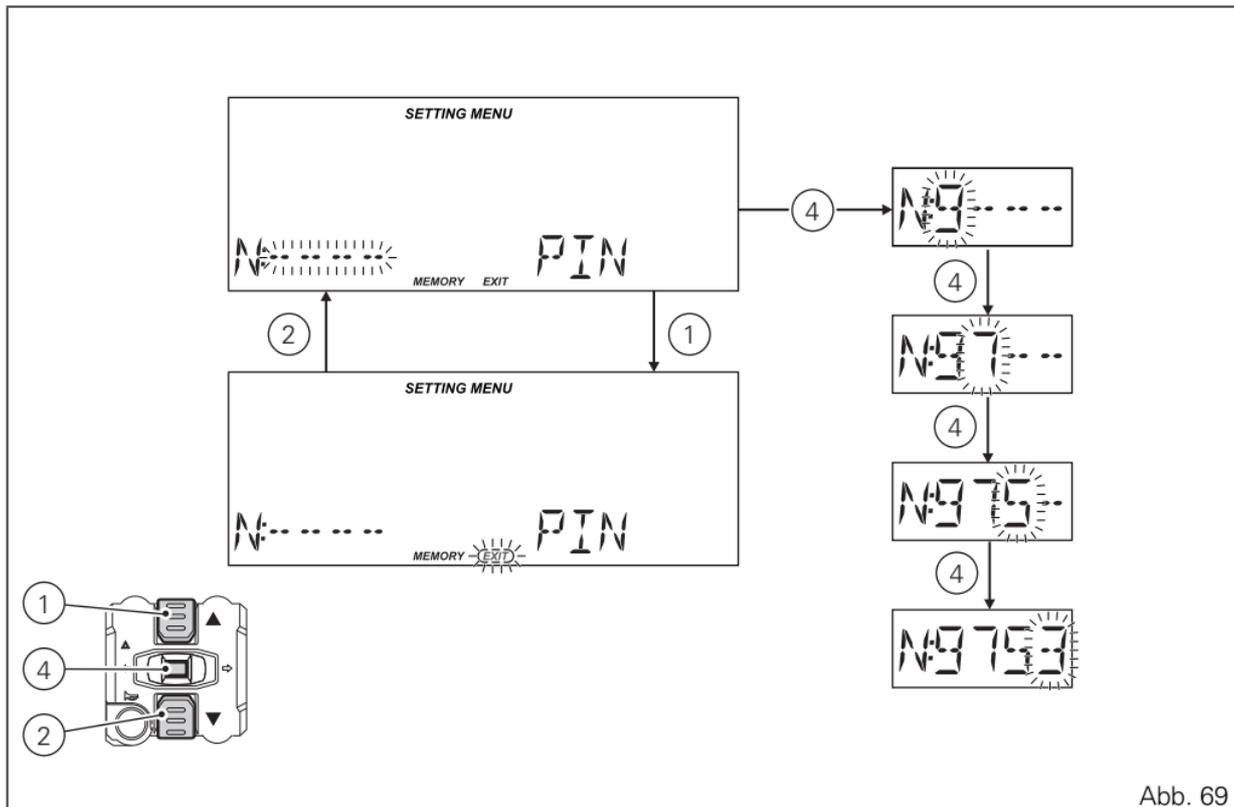


Abb. 69

Auf das Drücken der Taste (4) zur Bestätigung der vierten und letzten Zahl wird im Cockpit die Angabe „MEMORY“ hervorgehoben und das diese Angabe umschließende Rechteck blinkt auf.

Zum Speichern der neuen Wahl muss die Taste (4) bei hervorgehobener Angabe „MEMORY“ 2 Sekunden lang gedrückt werden.

Bei erfolgreicher Speicherung wird die Angabe „MEMORY“ und das entsprechende Anzeigerechteck 2 Sekunden lang permanent angezeigt, dann wird die Angabe „EXIT“ hervorgehoben.

Ist die Speicherung nicht korrekt erfolgt, werden im Cockpit erneut die vier Striche „- - - -“ für den „PIN new“ hervorgehoben, um erneut die Eingabe eines neuen Codes zu ermöglichen.

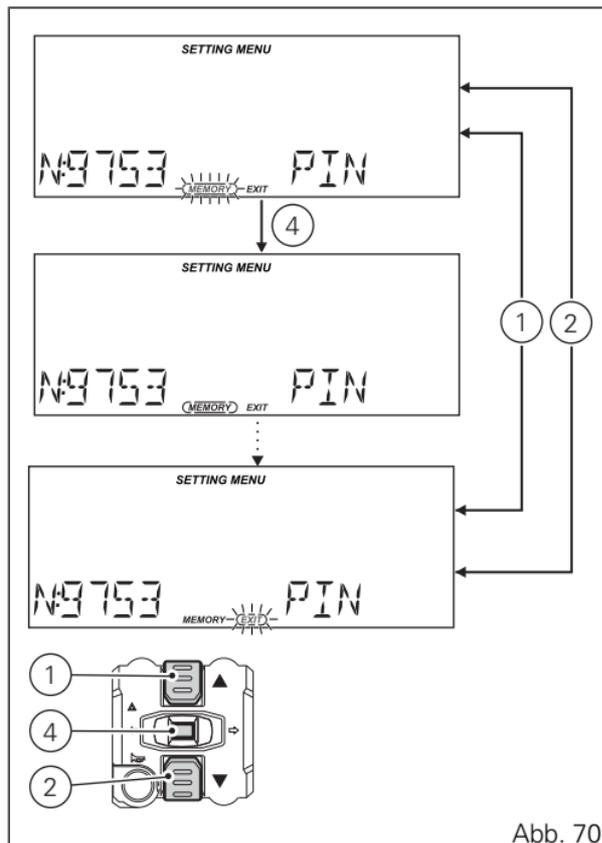


Abb. 70

Uhr

Diese Funktion ermöglicht dem Benutzer eine Einstellung / Regulierung der Uhrzeit.

Zur Einstellung der Uhrzeit müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe „CLK.“ gewählt, dann zur Bestätigung die Taste (4) gedrückt werden. Beim Öffnen wird die aktuelle Uhrzeit angezeigt (z.B.: AM 10 : 30) und die Angabe „AM“ oder „PM“ blinkt auf.

Über die Tasten (1) und (2) können hintereinander die Angaben „AM“ oder „PM“, die Digits der Stunden, die Digits der Minuten und die Angabe „EXIT“ blinkend zur Anzeige gebracht werden.

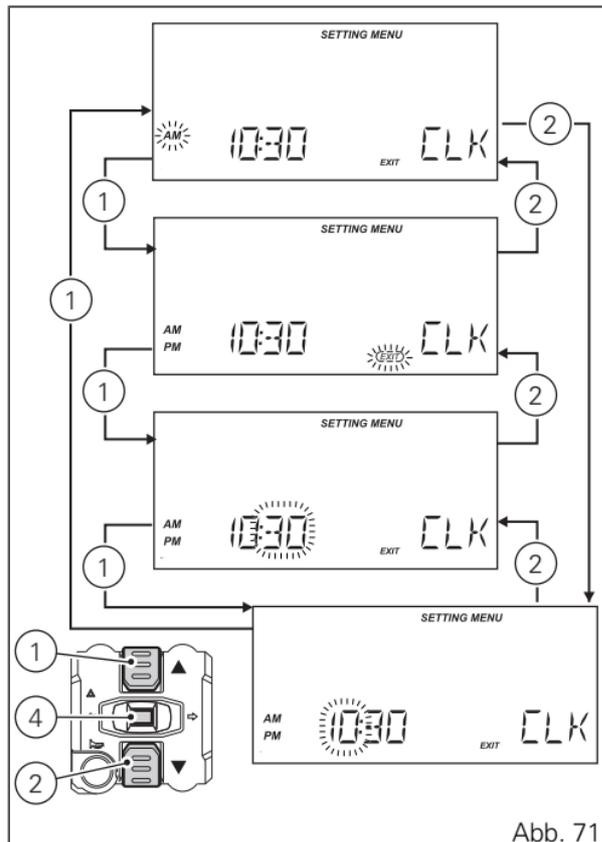


Abb. 71

Einstellung der Stunden

Über die Tasten (1) und (2) (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben) die Digits der Stunden wählen und zur Bestätigung die Taste (4) drücken. Die Angabe der „Stunde“ beginnt schneller zu blinken. Über die Tasten (1) und (2) kann die Uhrzeit um 1 („0“, „11“, „.....“, „1“, „0“ für AM und „12“, „11“, „.....“, „1“, „12“ für PM) gemindert sowie um 1 („11“, „0“, „1“ „.....“, „11“ für AM und „12“, „1“, „.....“, „12“ für PM) erhöht werden. Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss zur Bestätigung die Taste (4) gedrückt werden, dann wird die für die „Stunde“ eingestellte Angabe permanent angezeigt.

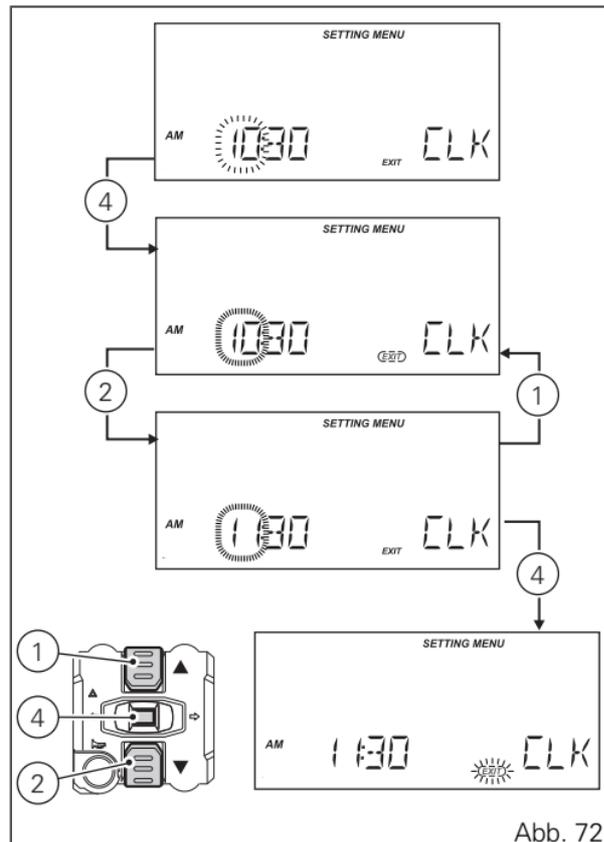


Abb. 72

Einstellung der Minuten

Über die Tasten (1) und (2) (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben) die Digits der Minuten wählen und zur Bestätigung die Taste (4) drücken. Die Angabe der „Minuten“ beginnt schneller zu blinken. Über die Tasten (1) und (2) können die Minuten um 1 („59“, „58“, „.....“, „00“, „59“) gemindert und um 1 erhöht werden („00“, „01“, „.....“, „59“, „00“). Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss zur Bestätigung die Taste (4) gedrückt werden, dann wird die für die „Minuten“ eingestellte Angabe permanent angezeigt.

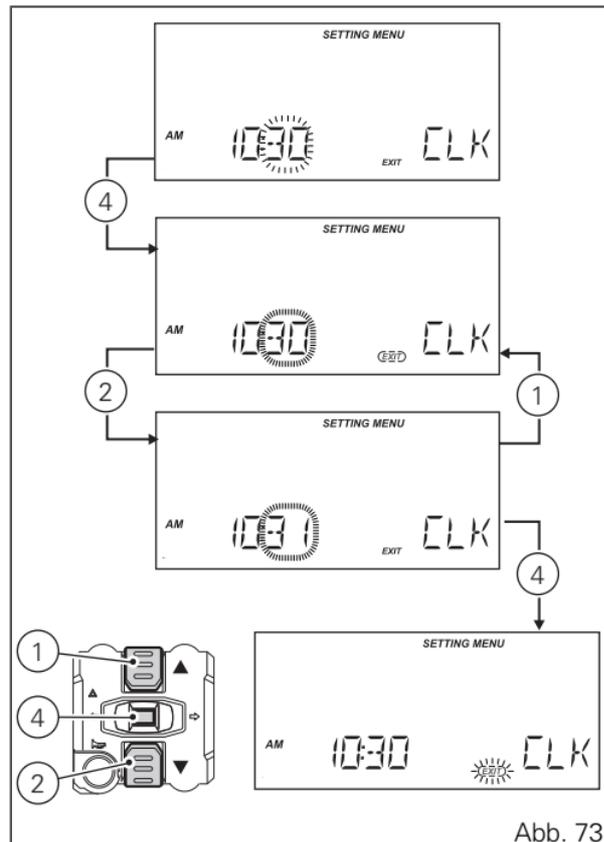


Abb. 73

Einstellung von am/pm

Über die Tasten (1) und (2) (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben) die Angabe „AM“ oder „PM“ wählen und zur Bestätigung die Taste (4) drücken. Die Angabe der „day time“ beginnt schneller zu blinken. Über die Tasten (1) und (2) kann die Angabe von „AM“ auf „PM“ und umgekehrt geändert werden. Wurde der gewünschte Wert erreicht, muss zur Bestätigung die Taste (4) gedrückt werden, dann wird die eingestellte Angabe für die „day time“ permanent angezeigt.

Hinweise

Bei jedem Abklemmen der Batterie wird die Uhr rückgesetzt und muss erneut vom Benutzer eingestellt werden.

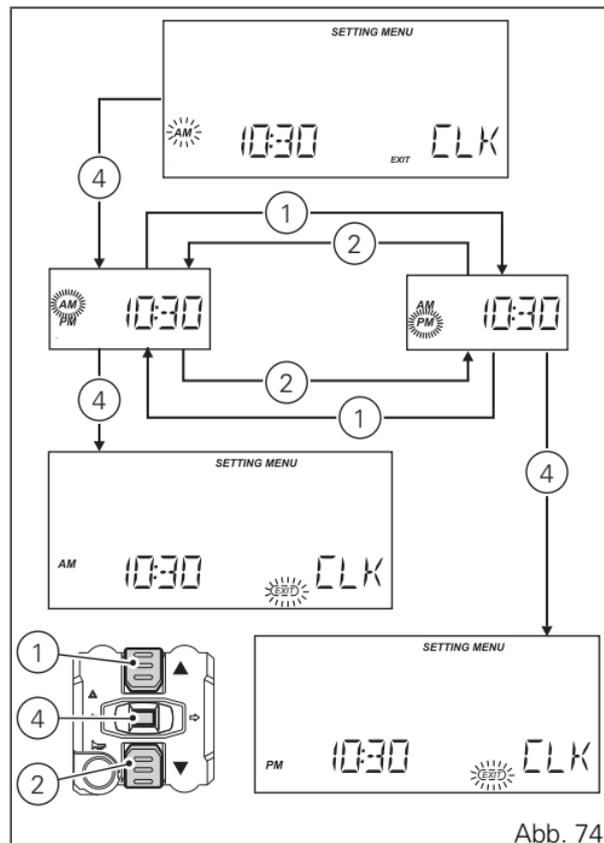


Abb. 74

Einstellung der Hintergrundbeleuchtung

Über diese Funktion kann der Benutzer die Leuchtstärke der Rückbeleuchtung einstellen. Zur Einstellung der Rückbeleuchtung müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe „B.L.“ gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden.

Beim Öffnen der Funktion wird der angewendete Modus in blinkender Angabe angezeigt.

Das gewünschte Helligkeitsniveau (HIGH, MED, LOW) über die Tasten (1) und (2) wählen, dann zur Bestätigung die Taste (4) drücken.

Das Cockpit aktiviert daraufhin sofort die vom Benutzer gewählte Rückbeleuchtung, hält die Angabe des gewählten Modus in Permanentanzeige und hebt automatisch die Angabe „EXIT“ hervor.

Wird die Einstellung „HIGH“ gewählt, erhält man eine Rückbeleuchtung von 100 % der maximalen Lichtstärke - bei starker Außenbeleuchtung empfehlenswert.

Wird die Einstellung „MED“ gewählt, erhält man eine Rückbeleuchtung von 70 % der maximalen Lichtstärke - bei mittelstarker/schwacher Außenbeleuchtung empfehlenswert.

Wird die Einstellung „LOW“ gewählt, erhält man eine Rückbeleuchtung von 50 % der maximalen

Lichtstärke - bei schwacher Außenbeleuchtung und/oder im Dunklen empfehlenswert.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

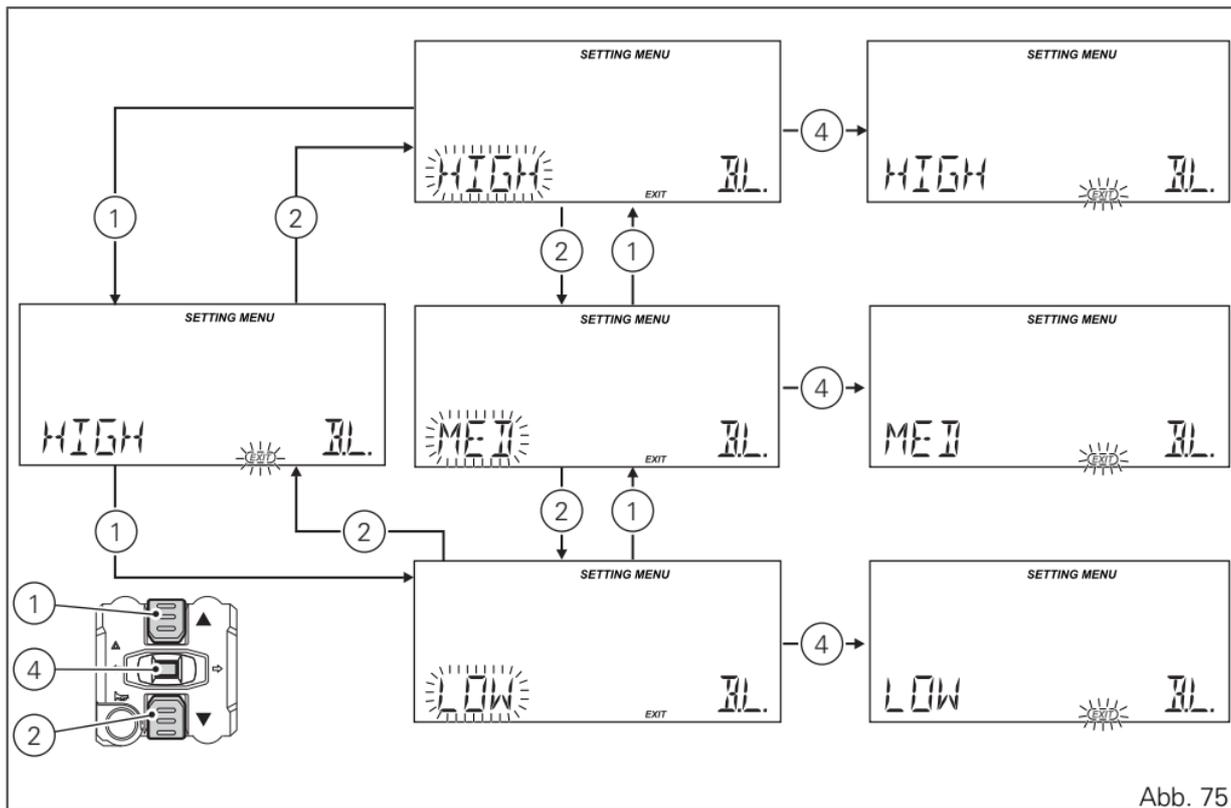


Abb. 75

LAP

Der Benutzer kann die LAP-Funktion aus dem SETTING-MENÜ und hier in der Seite „LAP“ aktivieren und deaktivieren. Nach dem Aktivieren der Funktion bringt das Cockpit in der Hauptanzeige, im MENÜ 1, den stehenden Chronometer (0' 00'' 00) zur Anzeige.



Hinweise

Ist die LAP-Funktion aktiv, erhält die Taste FLASH die Doppelfunktion der Aktivierung der Lichthupe und der Start-/Stopp-Steuerung des Chronometers der LAP (Angabe des Beginns einer neuen Runde).

Aktivierung / Deaktivierung der LAP-Registrierung

Um die LAP-Registrierung zu aktivieren / deaktivieren müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe LAP gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden.

Beim Öffnen der Funktion wird der aktuell eingestellten Zustand der LAP-Funktion angezeigt.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) den gewünschten neuen Zustand wählen (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben) und zur Bestätigung der getroffenen Wahl die Taste (4) drücken. Der eingestellte Zustand wird aktualisiert und die Angabe erfolgt wieder in permanenter Anzeige.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

Der Zustandswert der LAP-Funktion resultiert bei deaktivierter Funktion OFF und ON, sobald die Funktion aktiv ist. Wird die Angabe DATA gewählt, öffnet das Cockpit die Anzeige der gespeicherten Runden (A), während bei Wahl der Angabe „ERASE“ ein Löschen der gespeicherten Runden (B) möglich ist.



Hinweise

Auf das Key-OFF wird der Zustand der Funktion „LAP“ gespeichert, um dann beim erneuten Key-ON wieder hergestellt werden zu können.

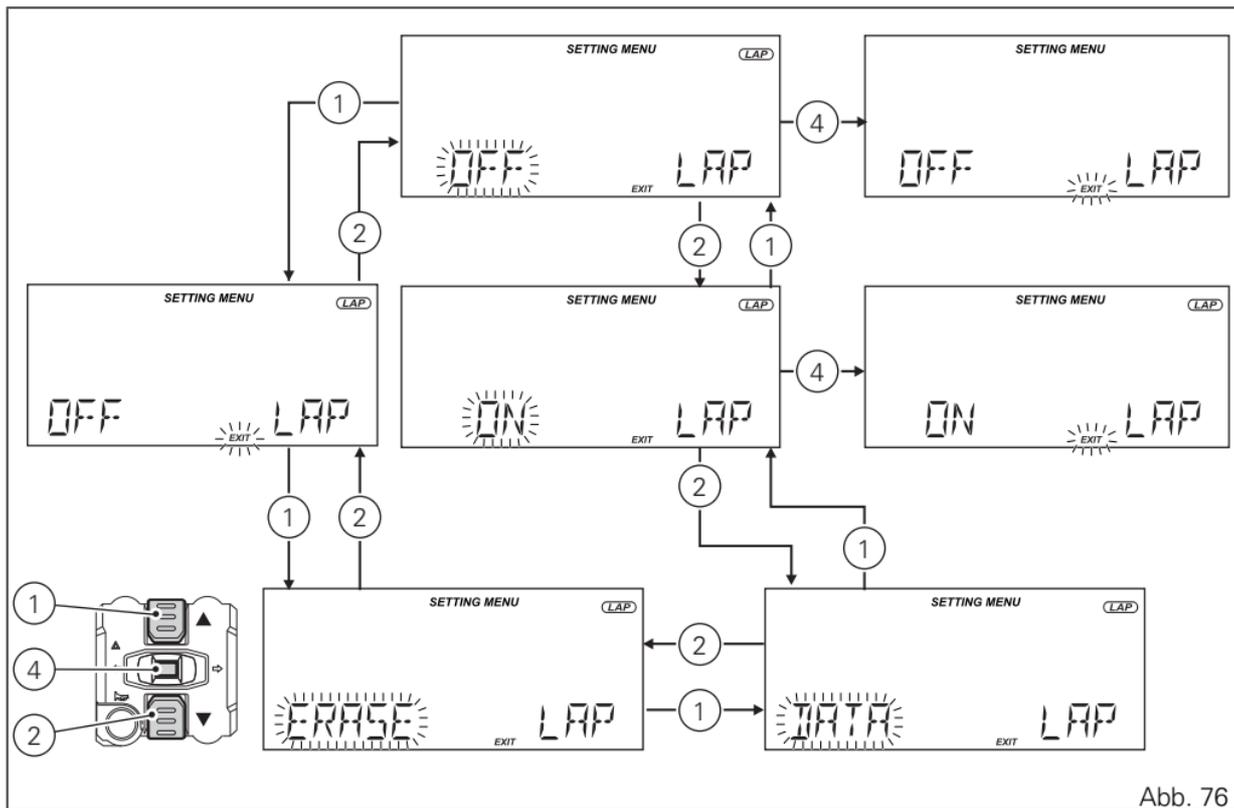


Abb. 76

Die zuvor mit der Menü-Funktion „LAP-Registrierung“ gespeicherten LAP können im Display angezeigt werden.

Die abrufbaren Daten sind: Rundenzeit, max.

Drehzahl (rpm) und Höchstgeschwindigkeit. Die gespeicherten LAP können darüber hinaus gelöscht werden.

Anzeige der gespeicherten LAP (Runden)

Zur Anzeige der gespeicherten LAP muss man das SETTING-MENÜ öffnen.

Die Angabe LAP durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben) die Angabe „DATA“ wählen und zur Bestätigung die Taste (4) drücken.

Beim Öffnen der Funktion wird folgendes angezeigt:

- die Angabe LAP, gefolgt von der Nummer der LAP (Runde) (z.B.: LAP 01);
- die Nummer der LAP mit vorstehendem Buchstaben „n“ (z.B.: n01);
- die registrierte Rundenzeit;
- die während der Runde registrierte Höchstgeschwindigkeit;
- der während der Runde registrierte Wert der RPM.

Mittels Drücken der Tasten (1) und (2) kann eine gespeicherte Runde nach der anderen angezeigt werden. Insbesondere: durch Drücken der Taste (2)

wird die Anzeige der nächsten Runde abgerufen (Anzeige der Runden in zunehmender Folge LAP 01 ... LAP 02 ... LAP 03 LAP 30); daraufhin wird die Angabe „EXIT“ angezeigt; durch Drücken der Taste (1) wird die Anzeige der vorausgehenden Runde abgerufen (Anzeige der Runden in abnehmender Folge LAP 30 ... LAP 29 ... LAP 28 LAP 01); daraufhin wird die Angabe „EXIT“ angezeigt.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.



Hinweise

Bei der gespeicherten MAX Geschwindigkeit handelt es sich um die während der Runde erreichte Höchstgeschwindigkeit (um 5 % erhöht).



Hinweise

Befinden sich keine Daten im Speicher, werden der Chronometer mit Angabe von „-.-.-“, die MAX. Drehzahl = — und die MAX. Geschwindigkeit = — angezeigt.

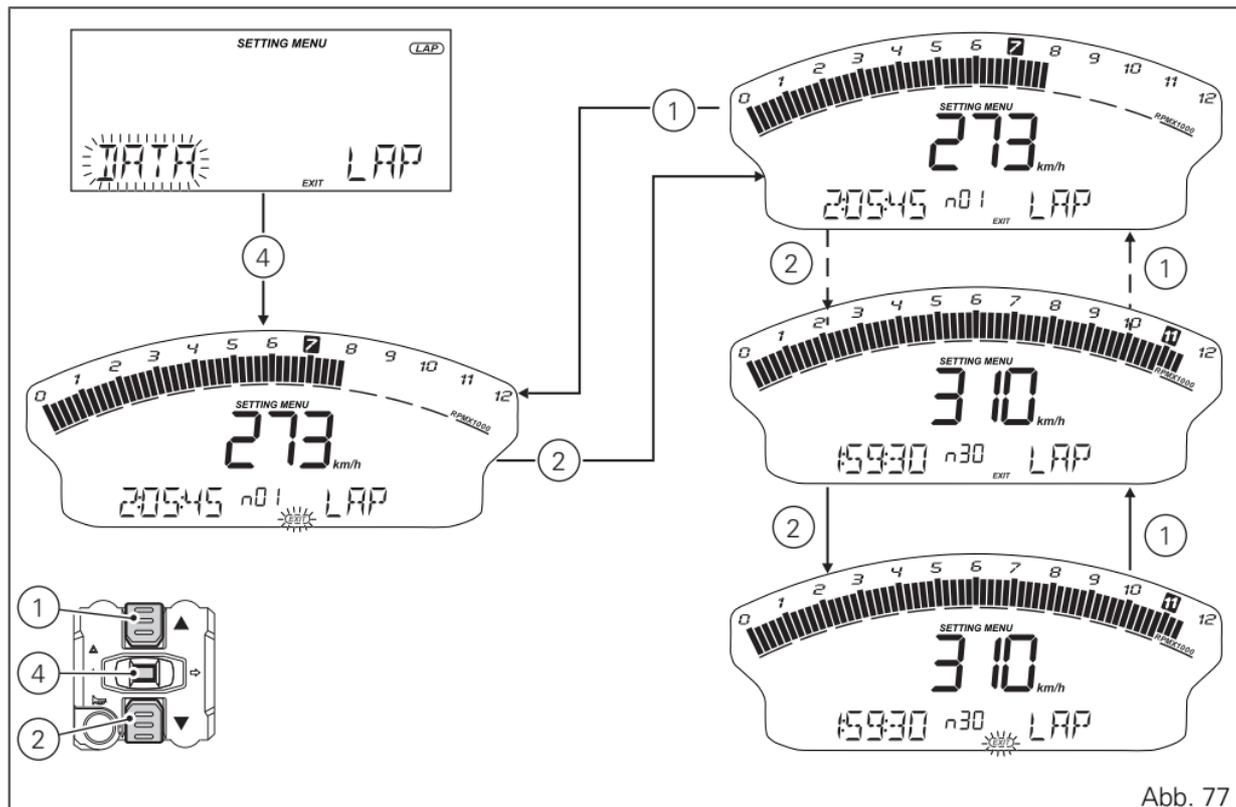


Abb. 77

Löschung der gespeicherten Runden (LAP)

Zum Löschen der gespeicherten LAP muss das SETTING-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe LAP durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) (die getroffene Wahl wird durch das Aufblinken der Anzeige hervorgehoben) die Angabe „ERASE“ wählen und 2 Sekunden lang die Taste (4) für die Bestätigung drücken.

Nach Ablauf von 2 Sekunden wird im Display des Cockpits angezeigt:

- 3 Sekunden lang fünf blinkende Striche „-----“;
- 2 Sekunden lang „OK“ als Angabe des Resultats der Löschung.

Die Löschung ist ein Einheitsbefehl mit dem alle gespeicherten LAP (Runden) gelöscht werden. Nach beendetem Löschverfahren wird im Cockpit die Angabe „EXIT“ angezeigt.

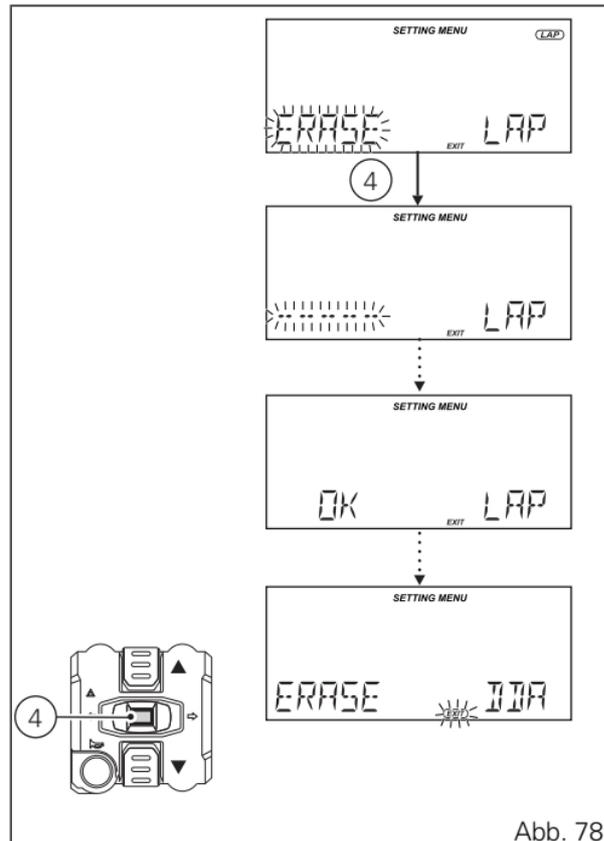


Abb. 78

Die gespeicherten LAP können auch im Untermenü DATA gelöscht werden. Beim Öffnen der Seite DATA bringt das Cockpit die Informationen bezüglich der gespeicherten Runden zur Anzeige (Bez. Paragraph „Anzeige der gespeicherten LAP“).

Wird die Taste (4) gedrückt, kann die Angabe „ERASE“ markiert werden. Die Löschung muss durch 2 Sekunden langes Drücken der Taste (4) bestätigt werden.

Nach Ablauf von 2 Sekunden wird im Display des Cockpits angezeigt:

- 3 Sekunden lang fünf blinkende Striche „-----“;
- 2 Sekunden lang „OK“ als Abgabe des Resultats der Löschung.

Die Löschung ist ein Einheitsbefehl mit dem alle gespeicherten LAP (Runden) gelöscht werden. Nach beendeter Löschung werden die Parameter der Runden von „01“ bis „30“ alle mit undefinierten Werten bzw. mit „-“ (Zeit = '-'-'' -', U/min = - - - -, Geschwindigkeit = - - -) angegeben.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

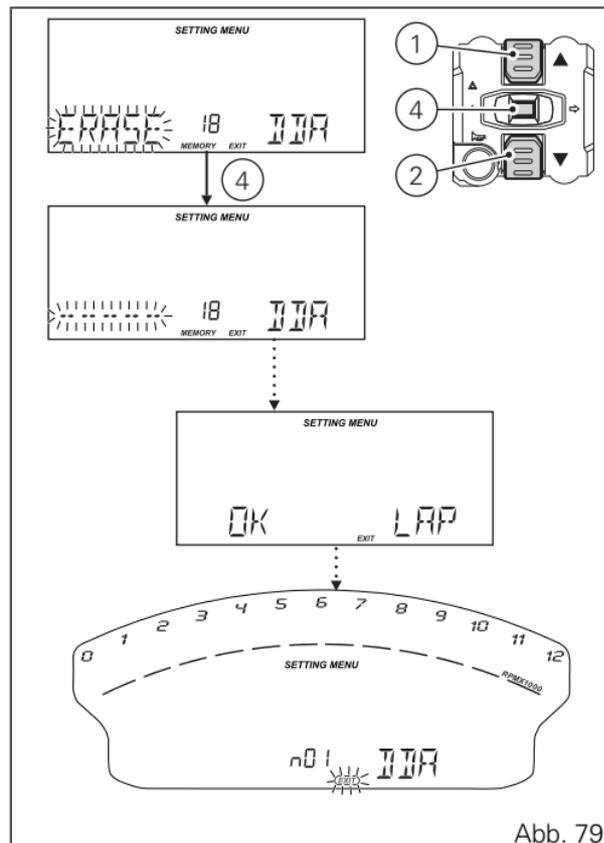


Abb. 79

Einstellung der Maßeinheiten

Diese Funktion ermöglicht, vollkommen unabhängig von der vorhandenen länderspezifischen Konfiguration „Land“, eine Änderung und ein Forcieren der Maßeinheiten, in denen die Werte angezeigt werden.

Zur manuellen Einstellung der Maßeinheiten muss das SETTING-MENÜ geöffnet werden.

Die Angabe UNT durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken.

Nach dem Öffnen der Funktion kann über die Tasten (1) und (2) die Maßeinheit gewählt werden, die auf eine andere Einheit gesetzt werden soll, oder die automatischen Einstellungen können rückgesetzt werden:

- Geschwindigkeit (SPEED);
- Temperatur (TEMP.);
- Kraftstoffverbrauch (CONS);
- Reset der automatischen Einstellungen (DEFAULT).

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige muss die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

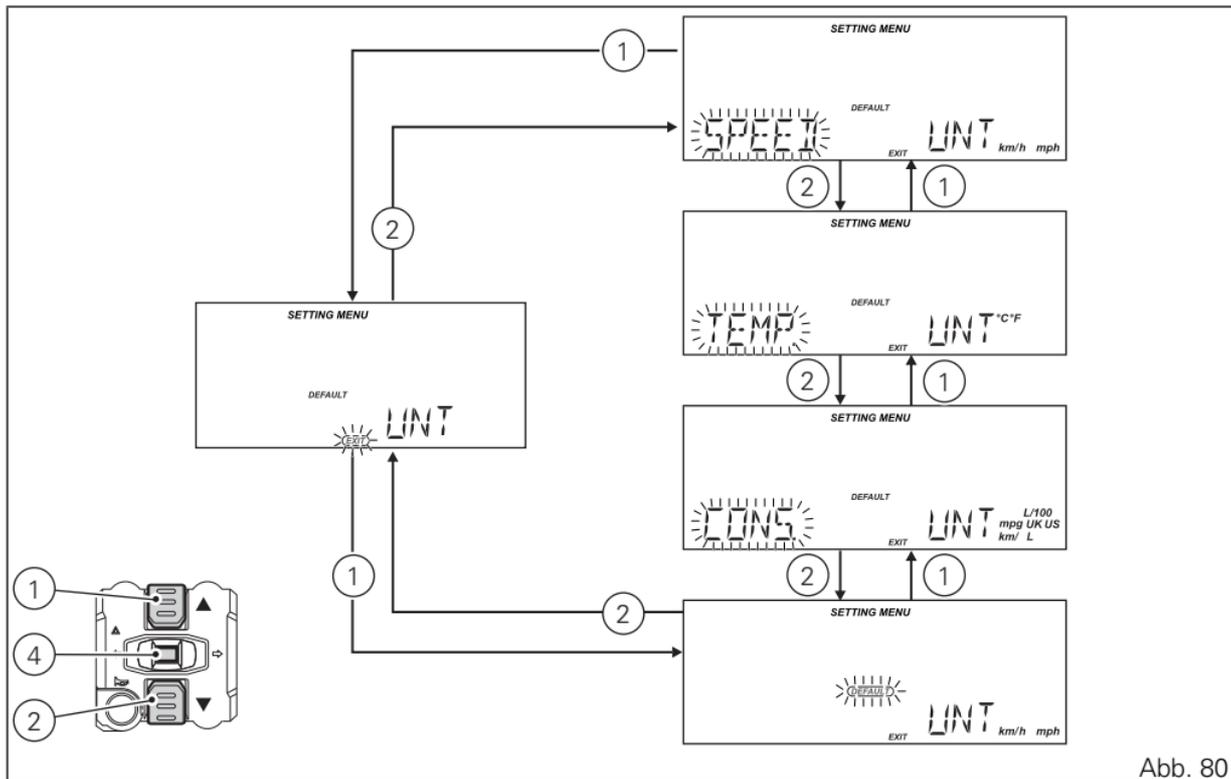


Abb. 80

Einstellung der Maßeinheiten: Geschwindigkeit

Diese Funktion ermöglicht eine Änderung der Maßeinheit, in der die Geschwindigkeit angezeigt wird (und demzufolge auch die der hinterlegten Strecke). Um diese Funktion zu öffnen, müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe „UNT.“ gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden. Die Angabe „SPEED“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion SPEED (A) markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Nach dem Öffnen der Funktion werden die momentan verwendete Maßeinheit blinkend und die Liste der möglichen Maßeinheiten permanent angezeigt: km/h, mph. Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann nun die gewünschte Maßeinheit markiert werden: dabei kann die nächste mit der Taste (1) und die vorausgehende mit der Taste (2) hervorgehoben werden. Wurde die gewünschte Maßeinheit gewählt, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, dann wird die gewählte Maßeinheit vom Cockpit gespeichert, die Maßeinheit wird permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird automatisch markiert.

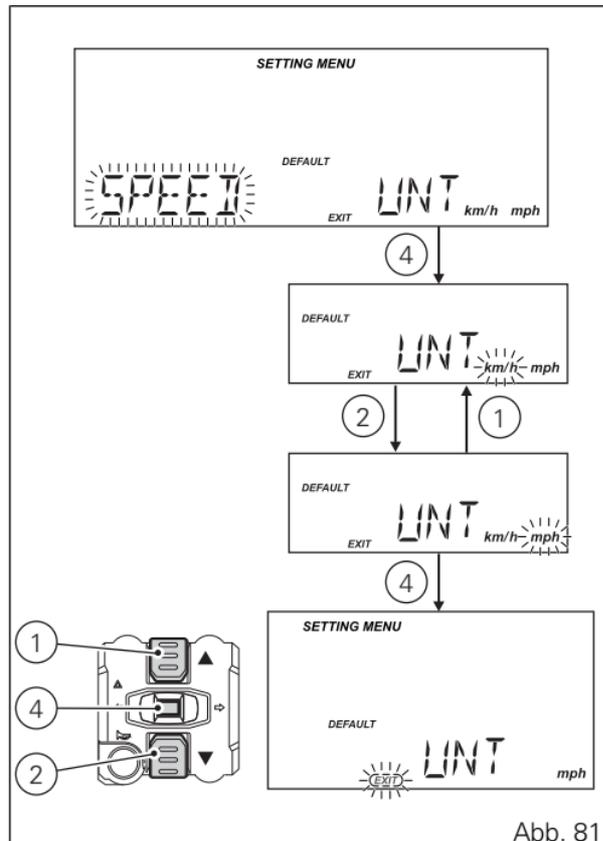


Abb. 81

Das Cockpit wird daraufhin die folgenden Werte in der gewählten Maßeinheit anzeigen:

- Fahrzeuggeschwindigkeit und Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h oder mph);
- Kilometerzähler, Trip A, Trip B und Trip Fuel (km oder Meilen).

Einstellung der Maßeinheiten: Temperatur

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit der Temperaturangabe.

Um diese Funktion zu öffnen, müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe „UNT.“ gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden.

Die Angabe TEMP. durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion TEMP. (B) markiert, die Taste MENU BESTÄTIGEN (4) drücken.

Nach dem Öffnen der Funktion werden die momentan verwendete Maßeinheit blinkend und die Liste der möglichen Maßeinheiten permanent angezeigt: °C, °F.

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann nun die gewünschte Maßeinheit markiert werden: dabei kann die nächste mit der Taste (1) und die vorausgehende mit der Taste (2) hervorgehoben werden. Wurde die gewünschte Maßeinheit gewählt, zum Bestätigen die Taste MENU BESTÄTIGEN (4) drücken, dann wird die gewählte Maßeinheit vom Cockpit gespeichert, die Maßeinheit wird permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird automatisch markiert.

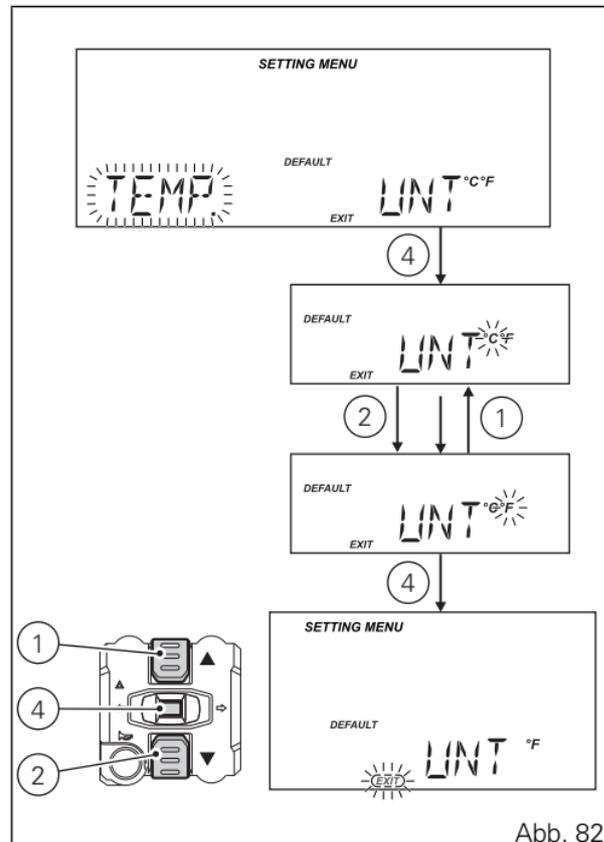


Abb. 82

Das Cockpit wird daraufhin die folgenden Werte in der gewählten Maßeinheit anzeigen:

- Kühlflüssigkeitstemperatur und Umgebungslufttemperatur.

Einstellung der Maßeinheiten: Kraftstoffverbrauch

Diese Funktion ermöglicht das Ändern der Maßeinheit des Kraftstoffverbrauchs.

Um diese Funktion zu öffnen, müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe „UNT.“ gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden.

Die Angabe „CONS.“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen. Wurde die Funktion „CONS.“ (C) markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken. Nach dem Öffnen der Funktion werden die momentan verwendete Maßeinheit, gefolgt von der Liste der möglichen Maßeinheiten angegeben: L / 100km, km / L, mpg (UK), mpg (USA).

Durch Drücken der Tasten (1) und (2) kann nun die gewünschte Maßeinheit markiert werden: die nächste mit der Taste (1) und die vorausgehende mit der Taste (2).

Wurde die gewünschte Maßeinheit gewählt, zum Bestätigen die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) drücken, dann wird die gewählte Maßeinheit vom Cockpit gespeichert, die Maßeinheit wird permanent angezeigt und die Angabe „EXIT“ wird automatisch markiert.

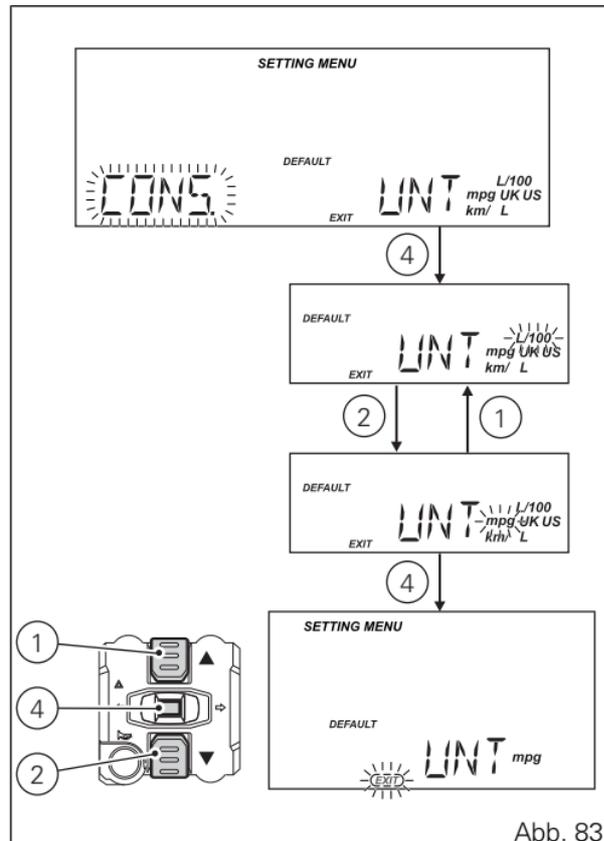


Abb. 83

Das Cockpit wird daraufhin die folgenden Werte in der gewählten Maßeinheit anzeigen:

- Momentaner Verbrauch und durchschnittlicher Verbrauch.

Einstellung der Maßeinheiten: Reset der automatischen Einstellungen

Diese Funktion ermöglicht das Rücksetzen der automatischen Konfiguration der Maßeinheit aller im Cockpit angezeigten Werte.

Um diese Funktion zu öffnen, müssen das SETTING-MENÜ abgerufen, über die Tasten (1) und (2) die Angabe „UNT.“ gewählt, dann die Taste (4) gedrückt werden. Die Angabe „DEFAULT“ durch Drücken der Taste (1) oder der Taste (2) wählen.

Wurde die Funktion DEFAULT (D) markiert, die Taste MENÜ BESTÄTIGEN (4) 2 Sekunden lang drücken. Nach Ablauf der 2 Sekunden werden die Angabe „DEFAULT“ und das entsprechende Rechteck permanent 2 Sekunden lang angezeigt. Daraufhin wird die Angabe „EXIT“ automatisch markiert werden.

Zum Verlassen des Menüs und zur Rückkehr auf die vorausgehende Anzeige müssen die Angabe „EXIT“ markiert und die Taste (4) gedrückt werden.

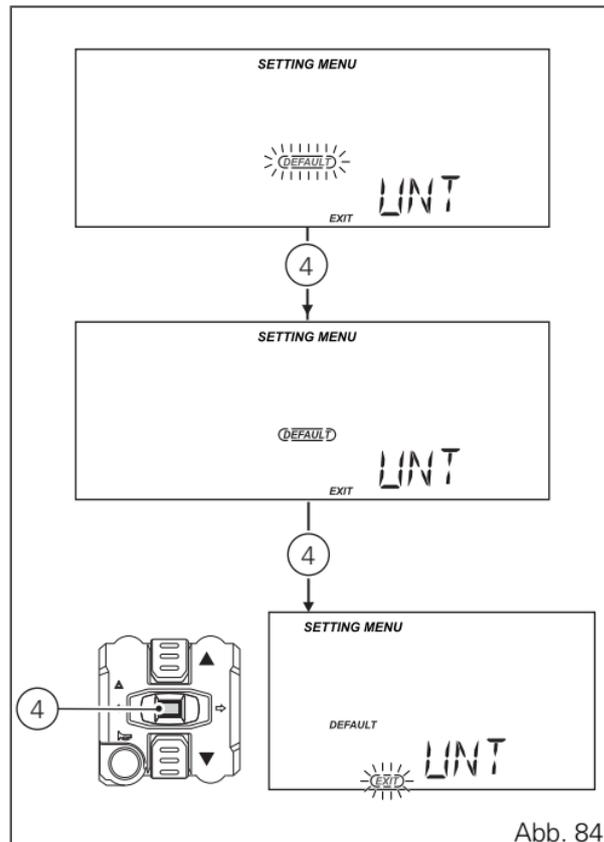


Abb. 84

Tabelle der Maßeinheiten

	TOT TRIPA TRIPB TRIP FUEL	GESCHWINDIG- KEIT DURCHSCHNITTS- GESCHWINDIG- KEIT	T_ENGINE T_AIR	MOMENTANER VERBRAUCH DURCHSCHNITTLI- CHER VERBRAUCH
Europe	km	km/h	°C	l/100km
UK	miles	mph	°C	mpg UK
USA	miles	mph	°F	mpg USA
Kanada	km	km/h	°C	l/100km
Frankreich	km	km/h	°C	l/100km
Japan	km	km/h	°C	l/100km
Brasilien	km	km/h	°C	l/100km
Taiwan	km	km/h	°C	l/100km
China	km	km/h	°C	l/100km

Lichterkontrollsteuerung

Abblend-/Fernlicht

Diese Funktion ermöglicht mittels einer Regulierung des Ein- und Ausschaltens des Scheinwerfers eine Reduzierung des Batterieverbrauchs.

Beim Key-ON werden nur die Standlichter eingeschaltet und die Abblend- und Fernlichter bleiben ausgeschaltet (OFF).

Nach dem Motorstart wird das Abblendlicht aktiviert und bei laufendem Motor wird die Standard-Funktion der Lichter wieder hergestellt: das Umschalten von Abblendlicht auf Fernlicht und umgekehrt ist dann über die Taste (1) in Position (A) oder das Betätigen der Lichthupe über die Taste (1) in Position (B) möglich. Wird der Motor nach dem Key-ON nicht angelassen, können die Abblend-/Fernlichter dennoch durch Drücken der sich an der linken Umschalereinheit befindlichen Taste (1) in die Position (A) aktiviert werden. Beim „ersten“ Drücken werden die Abblendlichter eingeschaltet, auf die darauf folgenden Betätigungen wird kontinuierlich zwischen Abblendlicht und Fernlicht umgeschaltet.

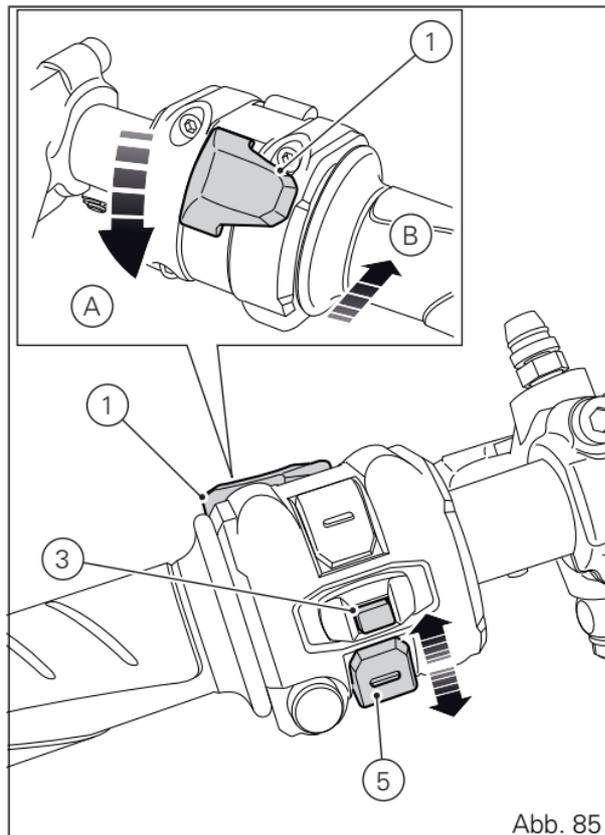


Abb. 85

Wird der Motor innerhalb von 60 Sekunden nach dem ersten Drücken der Taste nicht gestartet, werden die Abblend- und Fernlichter erneut deaktiviert (OFF). Sollte das Abblend- oder das Fernlicht vor dem Motorstart (anhand des eben beschriebenen Verfahrens) aktiviert worden sein, wird der Scheinwerfer beim Motoranlass automatisch ausgeschaltet und erneut aktiviert, sobald der Motor vollkommen angelassen resultiert.

Blinker

Das Cockpit sorgt für das automatische Rückstellen der Blinker.

Nach dem Aktivieren der beiden Blinker kann deren Funktion über die Taste (3, Abb. 85) an der linken Umschaltereinheit ausgeschaltet werden.

Erfolgt kein manuelles Reset der Blinkersteuerung, deaktiviert das Cockpit die Blinker automatisch nachdem seit der Aktivierung der entsprechenden Steuerung eine Strecke von 500 m (0,3 Meilen) hinterlegt wurde. Die Zählung der für das automatische Rückstellen zu hinterlegenden Strecke wird nur bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h (50 mph) aktiviert.

Wird die Steckenberechnung für die automatische Rücksetzung aktiviert und daraufhin die

Geschwindigkeit von 80 km/h (50 mph) überschritten, wird die Berechnung unterbrochen und wieder aufgenommen, sobald die Geschwindigkeit wieder unter diesen Schwellenwert absinkt.

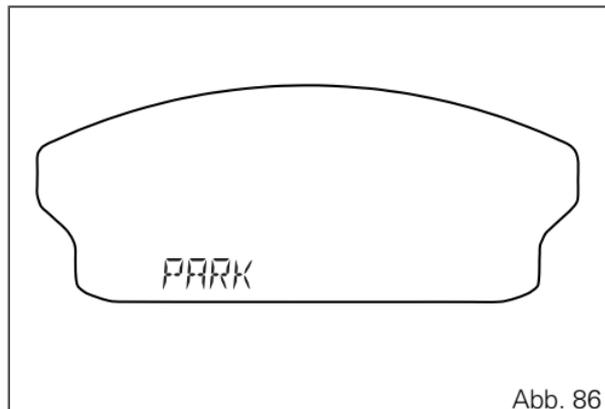
Funktion - Parking

Hinweise

Sollte es in irgendeinem Moment, in dem diese Funktion aktiv geschaltet ist, zur Unterbrechung der Batterieversorgung kommen, wird diese Funktion bei erneuter Spannungsversorgung durch das Cockpit deaktiviert.

Die Funktion „Parking“ ermöglicht das Aktivieren des vorderen und des hinteren Standlichts bei ausgeschaltetem Motorrad, so dass das abgestellte Fahrzeug für andere ersichtlich ist. Diese Funktion kann durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (5, Abb. 85) in den ersten 60 Sekunden nach Ausschalten des Motorrads (nach dem Key-OFF) aktiviert werden.

Nach dem Aktivieren der Funktion wird die Angabe „PARK“ noch 3 Sekunden lang im Display angezeigt und die Lichter bleiben so lange eingeschaltet, wie die Batteriespannung (über/gleich) 12,2 V resultiert. Bei Spannungswerten < (unter) 12,2 V erlöschen die Lichter automatisch, um die Batteriespannung aufrecht zu erhalten.



Zum Unterbrechen der Funktion sind ein Einschalten des Fahrzeugs (Key-ON) und ein Ausschalten (Key-OFF) erforderlich.

Wichtig

Ein häufiges Verwenden dieser Funktion könnte zur erheblichen Reduzierung der Batterieladung führen. Es empfiehlt sich, diese Funktion nur im erforderlichen Fall zu verwenden.

Funktion - Hazard (Warnblinkfunktion - 4 Blinker)

Die HAZARD-Funktion ermöglicht das gleichzeitige Aktivieren der vier Blinker zur Anzeige einer Notsituation. Durch das 3 Sekunden lang anhaltende Drücken der Taste (4) in die Position (6) kann die HAZARD-Funktion aktiviert werden. Die entsprechende Aktivierung ist nur bei eingeschaltetem Fahrzeug möglich (wenn der Zündschlüssel in der Position „ON“ steht, während der Motorzustand keinen Einfluss hat). Sobald die HAZARD-Funktion aktiv geschaltet wurde, blinken die vier Blinker und die Anzeigen (7) im Cockpit gleichzeitig auf. Die HAZARD-Funktion kann sowohl bei eingeschaltetem Fahrzeug (Zündschlüssel auf ON) durch Verstellen der Taste (4) in die Position (6) oder in die mittlere Position, als auch bei ausgeschaltetem Fahrzeug (Zündschlüssel auf OFF) durch Verstellen der Taste (4) in die Position (6) deaktiviert werden.

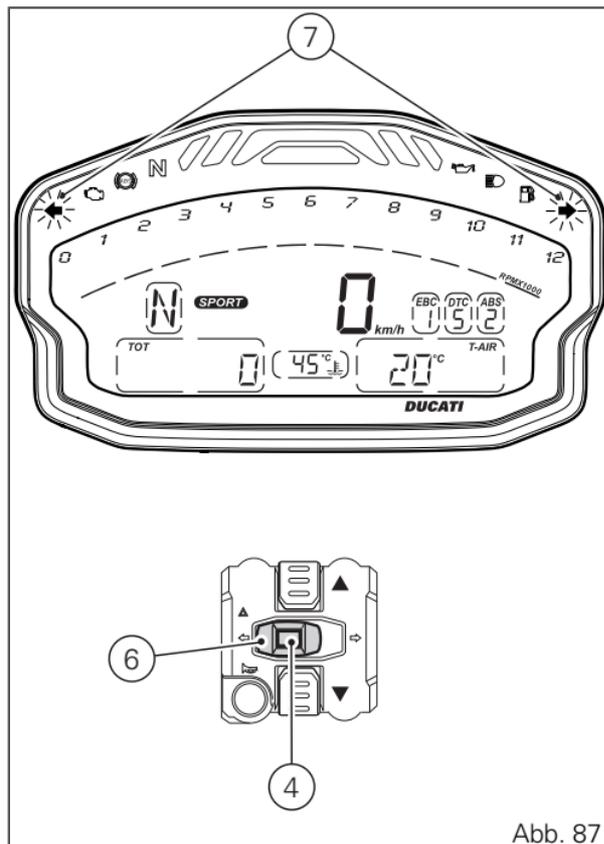


Abb. 87

Wird bei aktivierter HAZARD-Funktion das Fahrzeug ausgeschaltet (Zündschlüssel auf OFF) bleibt diese Funktion so lange aktiv, bis sie vom Benutzer deaktiviert wird oder die Spannung (über/gleich) 12,2 V resultiert. Bei Spannungswerten < (unter) 12,2 V erlöschen die Blinker automatisch, um den Zustand der Batterie aufrecht zu erhalten.

Hinweise

Erfolgt ein Key-ON des Fahrzeugs bei noch aktiv geschalteter „Hazard“-Funktion, bleibt die Funktion weiterhin aktiv (eine kurzzeitige Unterbrechung der Blinkersteuerung während dem anfänglichen Cockpit-Check ist zulässig).

Hinweise

Sollte es in irgendeinem Moment, in dem diese Funktion aktiv geschaltet ist, zur Unterbrechung der Batterieversorgung kommen, wird diese Funktion bei erneuter Spannungsversorgung durch das Cockpit deaktiviert.

Hinweise

Die „Hazard“-Funktion hat Vorrang vor der normalen Funktion der einzelnen Blinker, d.h. solange sie aktiv geschaltet ist, können die rechten oder linken Blinker nicht einzeln eingeschaltet werden.

Das Immobilizer-System (Wegfahrsperre)

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn das Cockpit ausgeschaltet wird.

In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert.

Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort“, das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel

Das Motorrad wird mit 2 Schlüsseln geliefert. Sie enthalten den „Code der Wegfahrsperre“. Bei den Schlüsseln (B) handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- als Zündschlüssel;
- dem Öffnen des Kraftstofftanks;
- dem Öffnen des Sitzbankschlosses.



Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen und nur einen der beiden Schlüssel für den Einsatz des Motorrads verwenden.

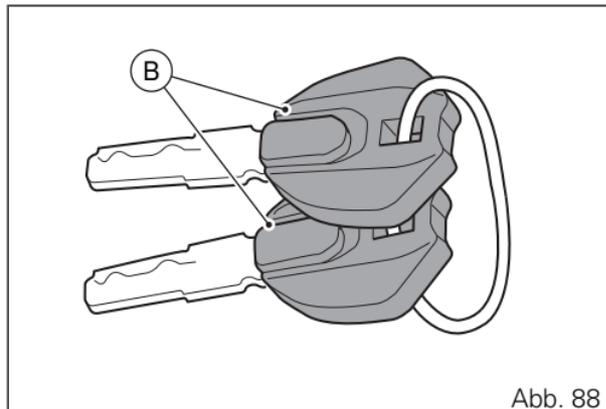


Abb. 88

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre.

Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.



Achtung

Starke Stöße können die elektronischen, im Schlüssel enthaltenen Komponenten beschädigen. Bei diesem Verfahren stets den selben Schlüssel verwenden. Das Verwenden verschiedener Schlüssel kann daran hindern, dass das System den Code des eingesteckten Schlüssels erkennt.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Ducati Kundendienstnetz wenden und muss alle noch verfügbaren befindlichen Schlüssel vorlegen.

Der Ducati Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel speichern.

Der Kunde kann vom Ducati Kundendienst auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.

Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden aus dem Speicher gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.



Hinweise

Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer im Fall eines Eigentümerwechsels müssen diesem alle Schlüssel ausgehändigt werden.

Fahrzeugfreigabe über PIN CODE

In Fall einer Funktionsstörung des Schlüsselerfassungssystems oder des Zündschlüssels gibt das Cockpit dem Benutzer die Möglichkeit für die Eingabe des PIN Codes für die momentane Freischaltung des Fahrzeugs. Ist die PIN CODE-Funktion nicht aktiv geschaltet, aktiviert das Cockpit die Seite für die Eingabe des Freigabecodes nicht, sondern blendet die Standard-Anzeige ein, aktiviert den Fehler E-Lock und weist den Benutzer darauf hin, dass ein Problem bezüglich der Erfassung/Erkennung des Schlüssels vorliegt und deaktiviert die Einstiegsmöglichkeit in das SETTING-MENÜ mit Ausnahme der Seite der Fehler (ERR.). Die Fehleranzeige „E-Lock“ bleibt bis zum nächsten Key-OFF aktiv.

Die PIN CODE-Funktion ist aktiv, das Cockpit aktiviert die Eingabeseite des Freigabecodes und die Angabe PIN und vier blinkende Striche „----“ werden angezeigt.

Eingabe des Codes (A):

- 1) Die Taste (4) drücken, dann blinkt nur eine Ziffer bzw. die Zahl „0“ auf.
- 2) Auf jedes Drücken der Taste (2) wird die Ziffer um eine Zahl (+ 1) bis zum Erreichen der Zahl „9“ erhöht und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 3) Auf jedes Drücken der Taste (1) wird die Ziffer um eine Zahl (- 1) bis zum Erreichen der Zahl „1“ gemindert und daraufhin wieder bei „0“ begonnen.
- 4) Zur Bestätigung der Nummer die Taste (4) drücken.

Die Arbeitsschritte so lange wiederholen, bis alle vier Ziffern, aus denen sich der PIN CODE zusammensetzt, bestätigt wurden.

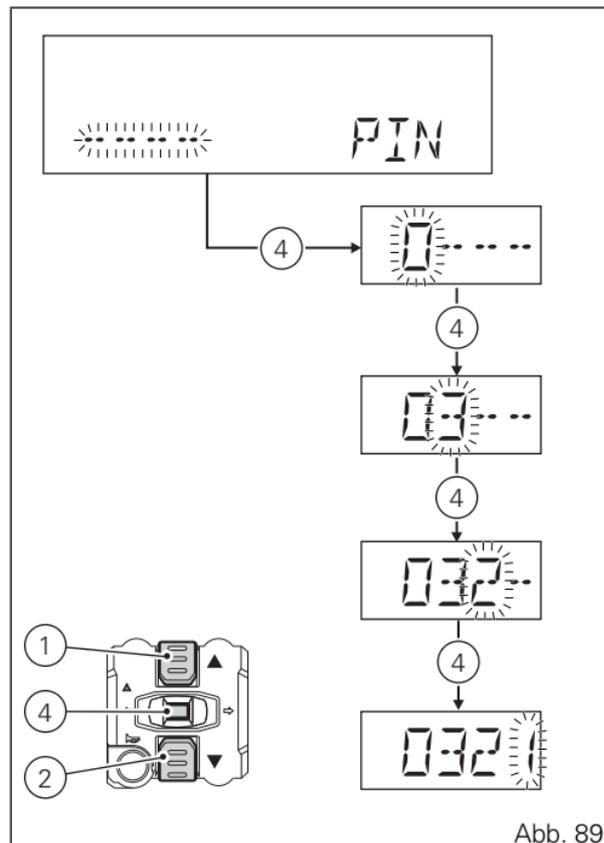


Abb. 89

Nach dem Drücken der Taste (4) für die Bestätigung der vierten und letzten Nummer:

- zeigt das Cockpit bei korrektem PIN Code 2 Sekunden lang die Angabe „OK“ und schaltet daraufhin wieder auf die „Standard-Anzeige“ zurück und aktiviert den Fehler E-Lock, um den Benutzer darauf hinzuweisen, dass ein Problem bezüglich der Erfassung/Erkennung des Schlüssels vorliegt;
- zeigt das Cockpit im Fall eines nicht korrekt eingegebenen PIN Codes 2 Sekunden lang die Angabe „KO“ an und hebt daraufhin wieder die vier Striche „- - - -“ für einen neuen Eingabeversuch des Codes hervor. Die Anzahl der möglichen Eingabeversuche wird von einer vorgegebenen Zeit von 2 Minuten geregelt. Nach Ablauf dieser Zeit schaltet das Cockpit wieder auf die Standard-Anzeige um, aktiviert den Fehler „E-Lock“ und deaktiviert das Einloggen in das SETTING-MENÜ mit Ausnahme der Seite der Fehler (ERR.);

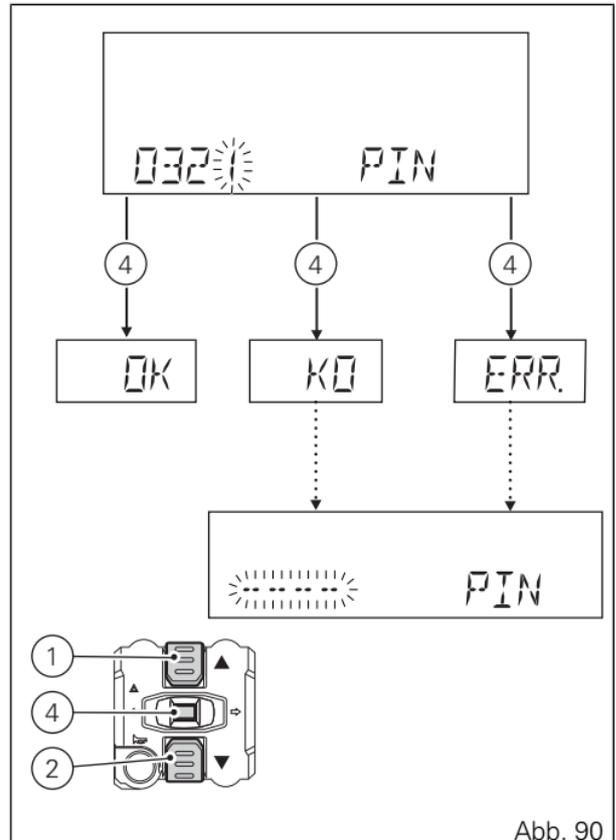


Abb. 90

- zeigt das Cockpit im Fall eines Problem während der Überprüfung des PIN CODE 2 Sekunden lang die Angabe „ERR.“ an und verhält sich wie im Fall der Angabe „KO“, wie im vorausgehenden Punkt beschrieben.



Wichtig

Sollte sich ein solches Startverfahren als erforderlich erweisen, muss man sich so bald wie möglich eine Ducati Vertragswerkstatt wenden, um das Problem beheben zu lassen.

Bedienelemente

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads

! **Achtung** In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

- 1) Cockpit.
- 2) Zündschlüsselschalter und Lenkersperre.
- 3) Linker Umschalter.
- 4) Kupplungssteuerhebel.
- 5) Rechter Umschalter.
- 6) Gasdrehgriff.
- 7) Vorderradbremshel.
- 8) Hinterradbremspedal.
- 9) Schaltpedal.

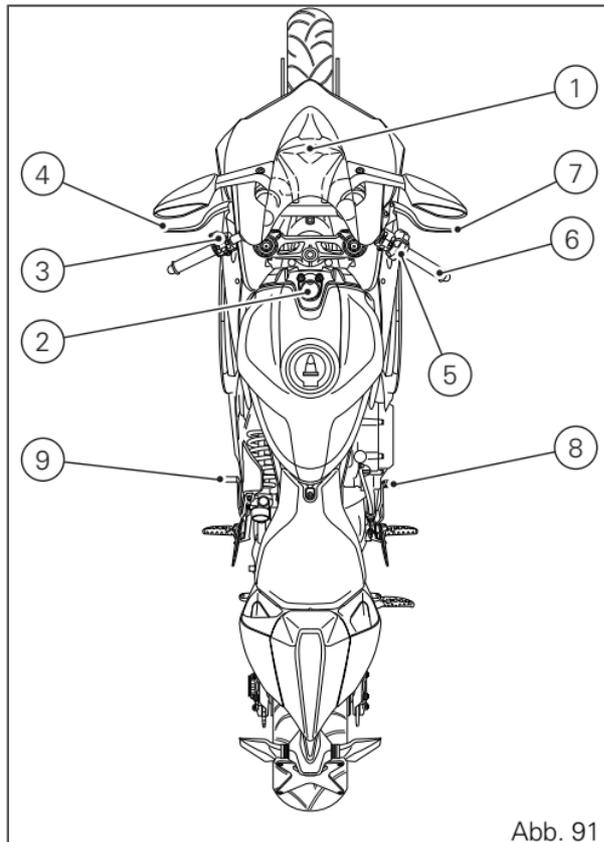


Abb. 91

Zündschlüsselschalter und Lenkersperre

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat drei Stellungen:

- A) ON: schaltet die Funktion der Beleuchtung und des Motors frei;
- B) OFF: deaktiviert die Funktion der Beleuchtung und des Motors;
- C) LOCK: die Lenkersperre ist eingelegt;

Hinweise

Um den Schlüssel in die letztgenannte Position zu bringen, muss er eingedrückt und dann gedreht werden. In den Positionen (B) und (C) kann der Schlüssel abgezogen werden.

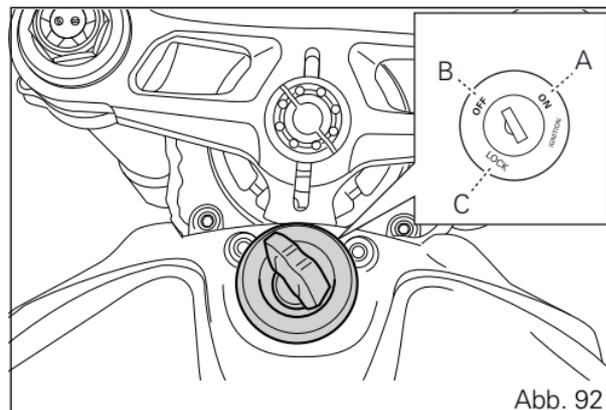


Abb. 92

Linke Umschaltereinheit

- 1) Ablendschalter mit zwei Positionen:
(A) auf jedes Drücken nach unten erfolgt ein Umschalten vom eingeschalteten Abblendlicht () auf ein eingeschaltetes Abblendlicht mit eingeschaltetem Fernlicht;
(B) zur Seite gedrückt () Lichthupe (FLASH), Funktion START/STOP LAP.
- 2) Blinkerschalter mit drei Positionen ():
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position () = Abbiegen nach links;
- 3) Blinkerrückstell-, RIDING MODE- und Menü-Navigationstaste.
- 4) Taste () = Hupe.
- 5) Menü-Navigations-, Display-Scroll- und Reset-Taste für TRIP A und TRIP B.
- 6) Menü-Navigations- und Display-Scroll-Taste.

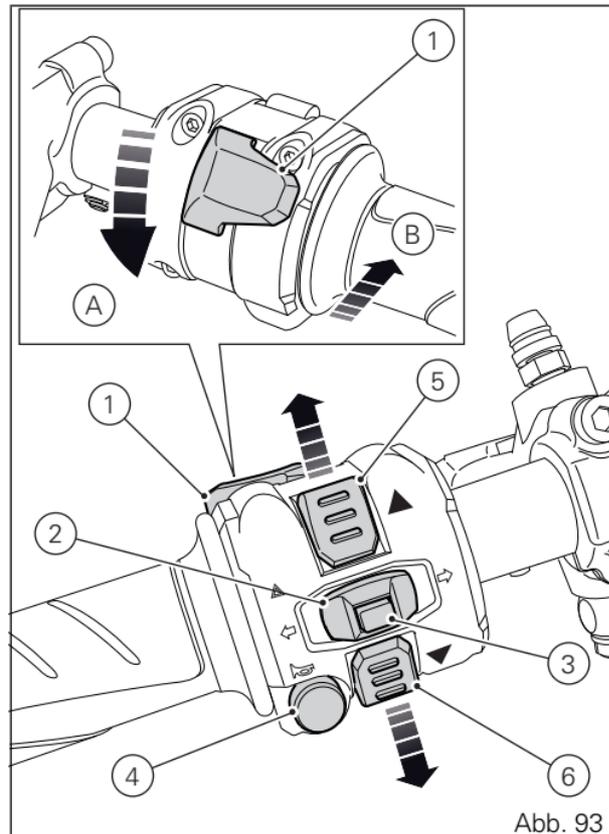


Abb. 93

Kupplungssteuerhebel

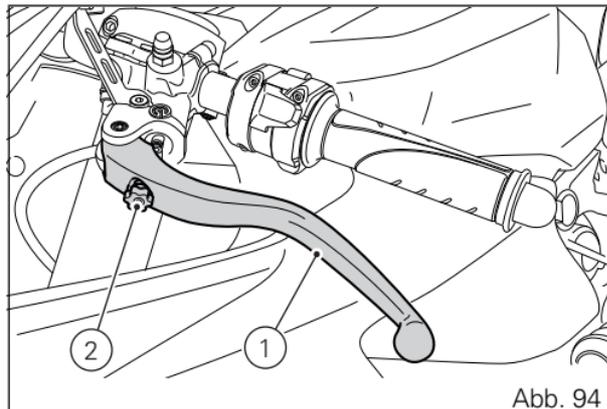
Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann. Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Durch ein Drehen im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt, durch Drehen des Knopfs gegen den Uhrzeigersinn, wird der Abstand reduziert. Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders beim Anfahren.

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebs Elemente vor Schäden.



Hinweise

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Rechter Umschalter

- 1) Roter EIN-/AUS-Schalter.
- 2) Schwarze MOTORSTART-Taste.

Der Schalter (1) verfügt über drei Betriebspositionen:

A) mittlere Position: RUN OFF.

In dieser Position kann der Motor nicht gestartet werden und alle elektronischen Vorrichtungen sind ausgeschaltet.

B) nach unten gedrückt: EIN-/AUSSCHALTEN.

In dieser Position kann das System eingeschaltet (Key-ON) und ausgeschaltet (Key-OFF) werden.

C) nach oben gedrückt: RUN ON.

Nur in dieser Position kann der Motor durch Drücken der schwarzen Taste (2) gestartet werden.

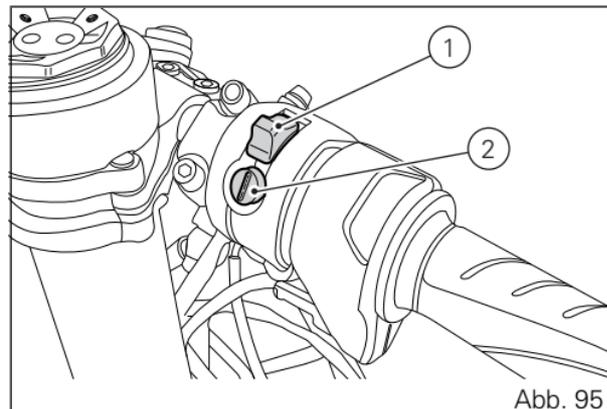


Abb. 95

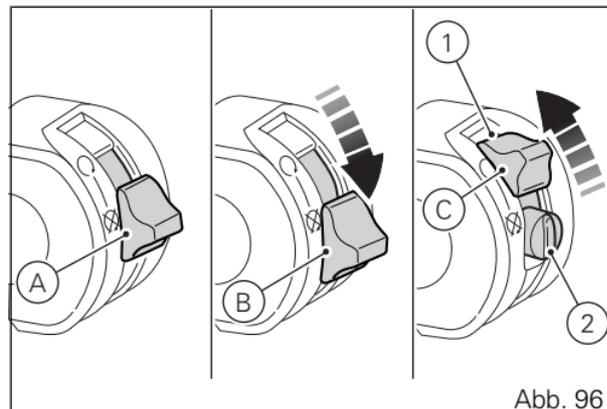
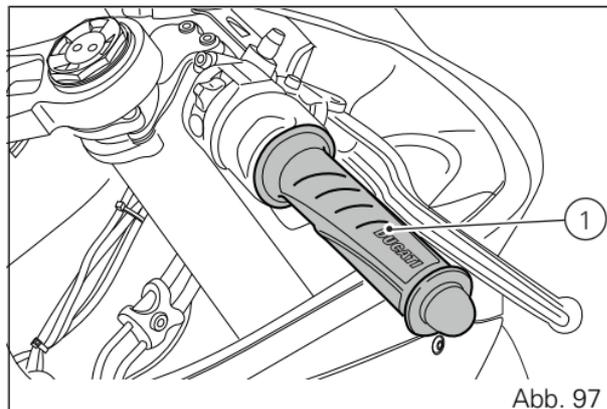


Abb. 96

Gasdrehgriff

Über den Gasdrehgriff (1) an der rechten Lenkerseite werden die Drosselklappen geöffnet.

Bei Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die anfängliche Standgasstellung zurück.



Vorderradbremshebel

Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.

Der Bremshebel (1) ist mit einem Knopf (2) versehen, mit dem der Abstand zwischen Hebel und Griff an der Lenkerhälfte eingestellt werden kann.

Der Hebelabstand wird durch 10 Klicks des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasdrehgriff vergrößert. Umgekehrt, durch Drehen des Knopfs gegen den Uhrzeigersinn, wird der Abstand reduziert.

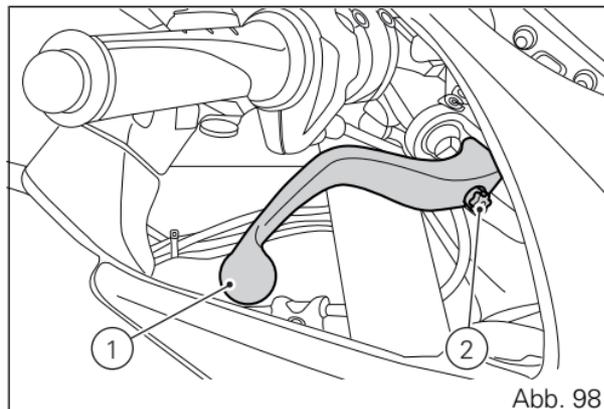
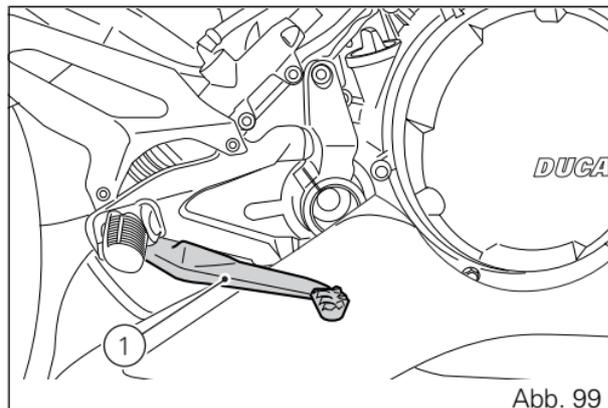


Abb. 98

Hinterradbremspedal

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.

Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

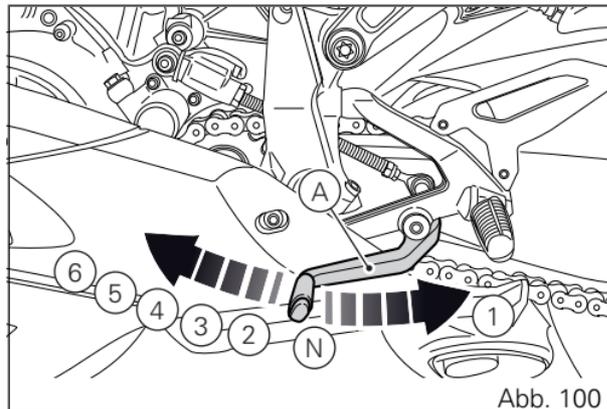


Schaltpedal

Das Schaltpedal (A) verfügt über eine mittlere Ruheposition (N), in die es automatisch wieder zurückkehrt. Auf diese Bedingung wird durch Aufleuchten der LEERLAUF-Kontrollleuchte N im Cockpit hingewiesen.

Das Pedal wird wie folgt betätigt:

- nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einlegen oder in einen niedrigeren Gang herschalten. Damit erlischt die LEERLAUF-Kontrollleuchte N im Cockpit;
- nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3. , 4. , 5. und 6. Gangs.



Jede Pedalverstellung entspricht der Weberschaltung um einen einzigen Gang.

Einstellung der Position von Schalt- und Hinterradbremsepedal

Um das Motorrad individuell auf jeden Fahrer abstimmen zu können, kann die Position des Schalt- und des Bremspedals zur entsprechenden Fußraste verstellt werden.

Diese Einstellung wird wie folgt vorgenommen:

Schaltpedal

Die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweise

Die Mutter (3) hat ein rechtsgängiges Gewinde.

Die Stange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.

Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

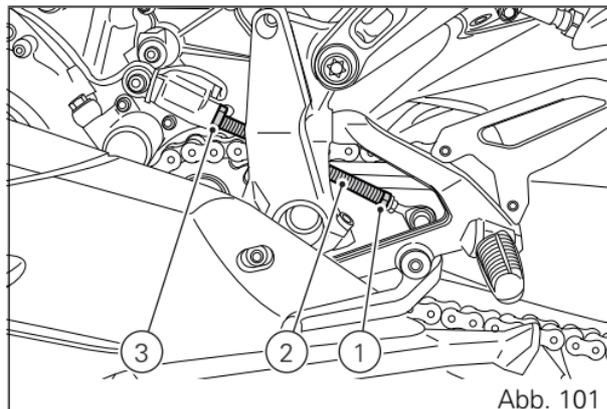


Abb. 101

Hinterradbremspedal

Die Kontermutter (7) lockern.

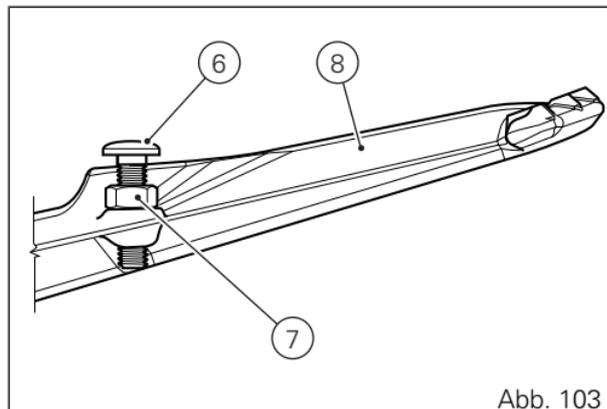
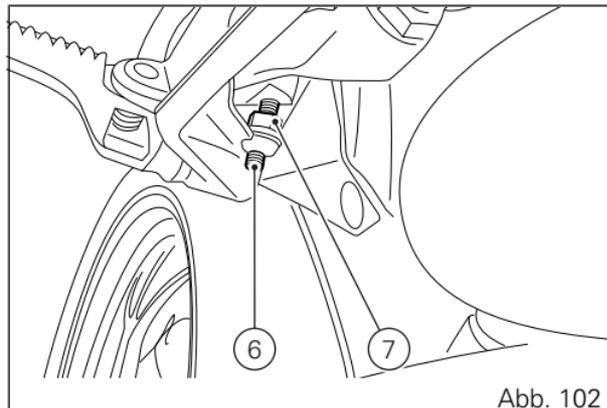
Über die Einstellschraube (6) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen. Die Kontermutter (7) festziehen.

Den Leerhub des Pedals (8) von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor dem Ansprechen der Bremse betragen.

Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder geändert werden.

Achtung

Für die Einstellung des Pedals muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Hauptbestandteile und - vorrichtungen

Position am Motorrad

- 1) Kraftstofftankverschluss.
- 2) Sitzbankschloss.
- 3) Seitenständer.
- 4) Rückspiegel.
- 5) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel.
- 6) Einstellvorrichtungen für hinteres Federbein.
- 7) Katalysator (beide Seiten).
- 8) Auspuffschalldämpfer (beide Seiten).

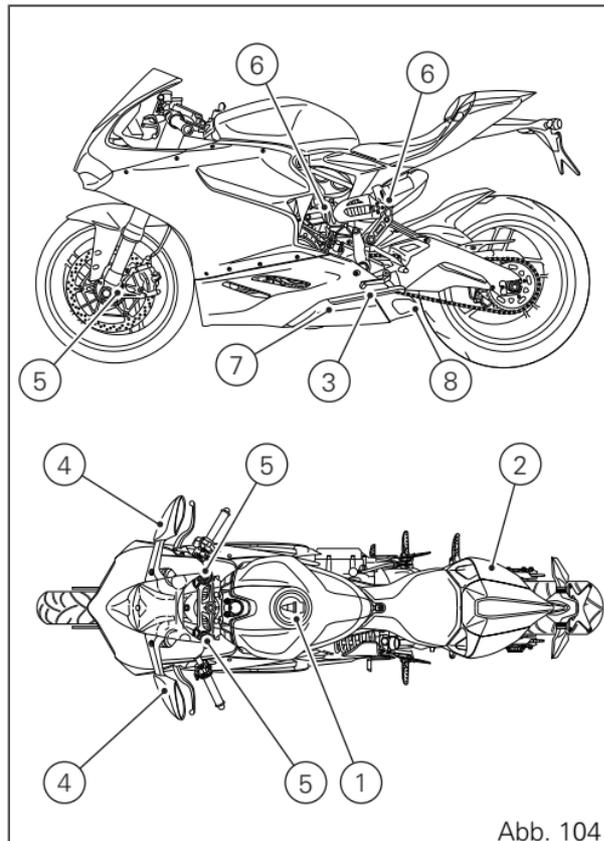


Abb. 104

Kraftstofftankverschluss

Öffnen

Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperrern. Den Verschluss (2) anheben.

Schließen

Den Verschluss (2) mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel abziehen, dann den Schutzdeckel (1) des Schlosses wieder schließen.

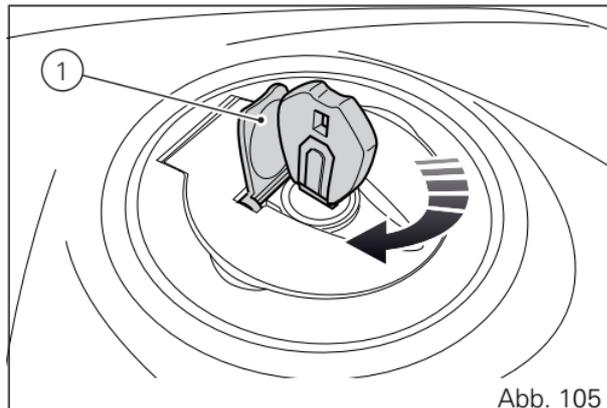


Abb. 105

Hinweise

Das Schließen des Tankverschlusses ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken muss man sich stets davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt angeordnet und geschlossen wurde.

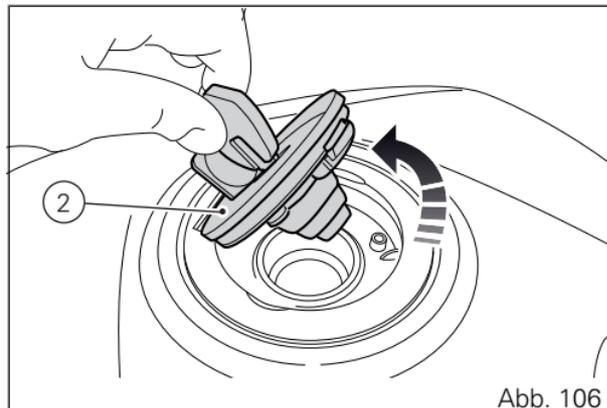


Abb. 106

Sitzbankschloss

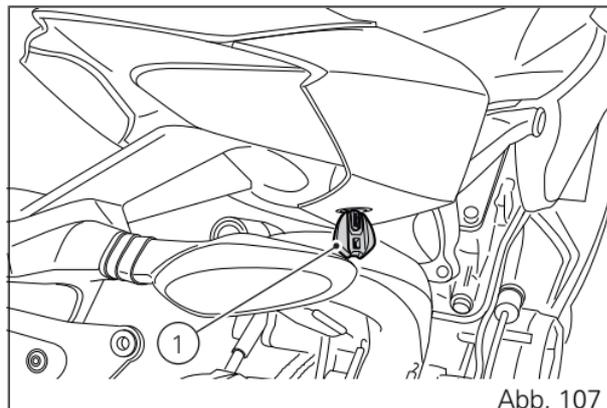
Öffnen

Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1) stecken und so lange drehen, bis das Entriegeln der Sitzbankabdeckung (2) zu hören ist.

Die Sitzbankabdeckung (2) zum vorderen Motorradbereich hin abziehen, bis sie frei liegt.

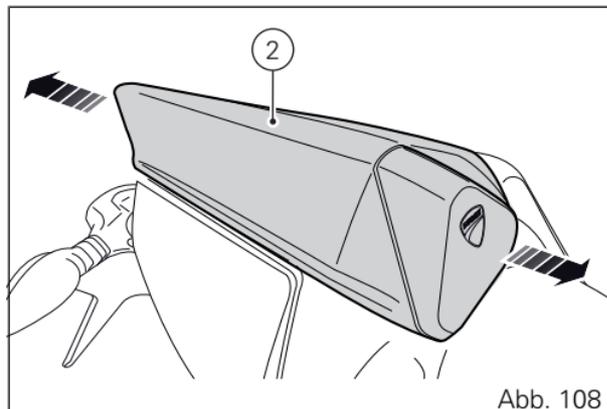
Schließen

Die Sitzbankabdeckung (2) von der Seite der Sitzbank aus einfügen und bis auf Anschlag zum Heckbereich des Motorrads schieben.



Achtung

Zum Schließen der Sitzbankabdeckung sie von der Vorderseite des Motorrads her einfügen und nach hinten führen, bis das Einrasten des Hakens zu hören ist.



Seitenständer

Wichtig

Den Seitenständer nur zum kurzzeitigen Abstellen des Motorrads verwenden. Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u.ä. können zu einem mit schweren Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen. Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.

Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkerhälften des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer am Boden zum Abstützen kommt.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition,, (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Schubarm (1) mit dem Fußrücken nach oben drücken.

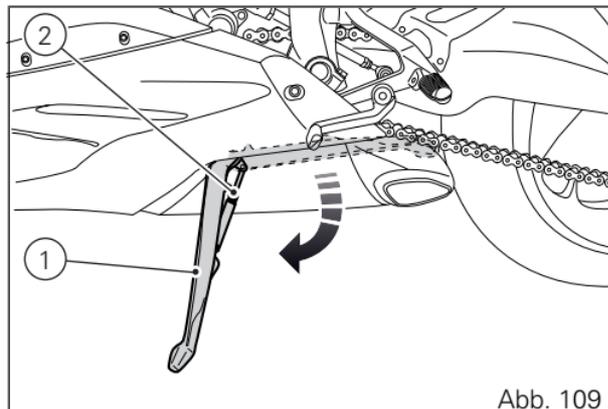


Abb. 109

Achtung

Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Hinweise

Die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) sollte regelmäßig überprüft werden.



Hinweise

Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).

Lenkungsdämpfer

Er ist vor dem Lenker angeordnet und an der oberen Gabelbrücke befestigt.

Er trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Fahrsituationen gewährleistet.

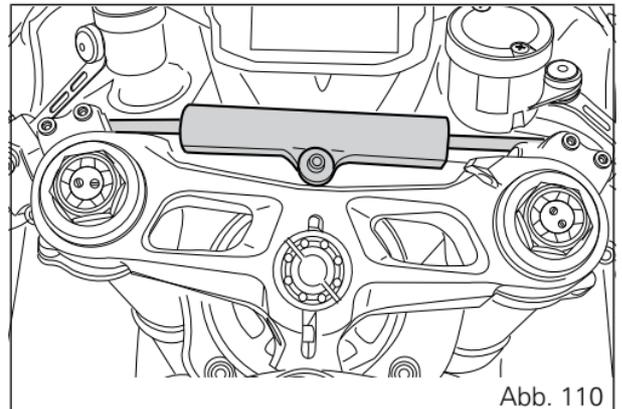


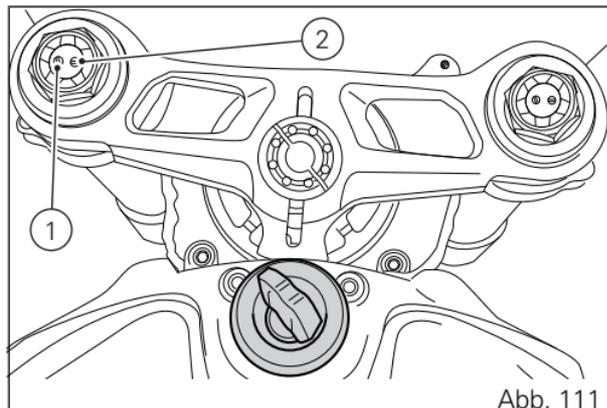
Abb. 110

Einstellung der Vorderradgabel

Die Vorderradgabel des Motorrads kann sowohl in der Zugstufe (Rückzug) und der Druckstufe der Holme als auch in der Federvorspannung reguliert werden.

Die Einstellung erfolgt über die außen liegenden Einstellschrauben.

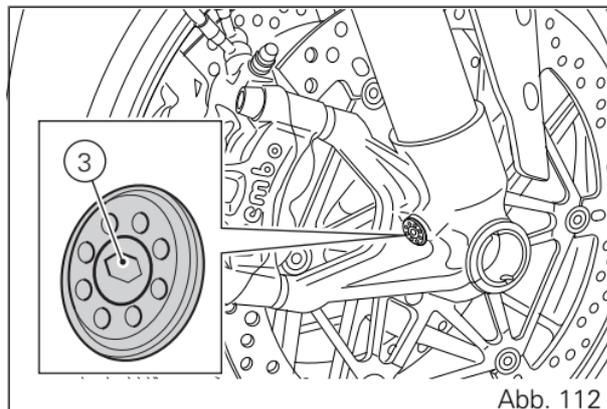
- 1) Zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (1, Abb. 111);
- 2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe (2, Abb. 111);
- 3) zur Änderung der Federvorspannung (3, Abb. 112);



Das Motorrad in stabiler Position auf dem Seitenständer ausrichten.

Die Einstellschraube (1) am Scheitel der Gabelholme mit einem Schlitzschraubenzieher drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.

Die Einstellschraube (2) am Scheitel der Gabelholme mit einem Schlitzschraubenzieher drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe einwirken.



Durch entsprechendes Drehen der Einstellschrauben (1) und (2) wird die Dämpfung reguliert. Wird die Einstellschraube vollständig bis zum Feststellen eingeschraubt, erhält man die Position „0“, die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position ausgehend, können beim Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Umdrehungen mitgezählt werden. Zur Änderung der Vorspannung der in jedem Holm liegenden Feder muss das Sechskant-Einstellelement (3, Abb. 112) mit einem Sechskantschlüssel gedreht werden, wobei von der vollkommen geöffneten Position (im Uhrzeigersinn) auszugehen ist.

STANDARD-Einstellungen:

Druckstufe: 4 Umdrehungen (von vollkommen geschlossener Position);

Zugstufe: 5 Umdrehungen (von vollkommen geschlossener Position);

Federvorspannung: 4 Umdrehungen (aus vollkommen geöffneter Position).



Achtung

Die Einstellschrauben beider Holme auf die gleichen Positionen einstellen.

Einstellung des hinteren Federbeins

Das hintere Federbein ist mit Steuerungen ausgestattet, die eine Anpassung des Motorrad-Setups an die jeweiligen Belastungsbedingungen ermöglichen.

Die Einstellschraube (1) an der vorderen Befestigung des Federbeins an der Gehäusehälfte reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug). Die Einstellschraube (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert hingegen die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.

Die Nutmuttern (3) regulieren die Vorspannung der außen liegenden Federbeinfeder.

Zur Änderung der Federvorspannung die obere Klemmnutmutter lockern. Durch EIN- oder AUSSCHRAUBEN der unteren Nutmutter wird die Federvorspannung ERHÖHT oder GEMINDERT. Nach Einstellung der gewünschten Vorspannung die obere Klemmnutmutter erneut anziehen.

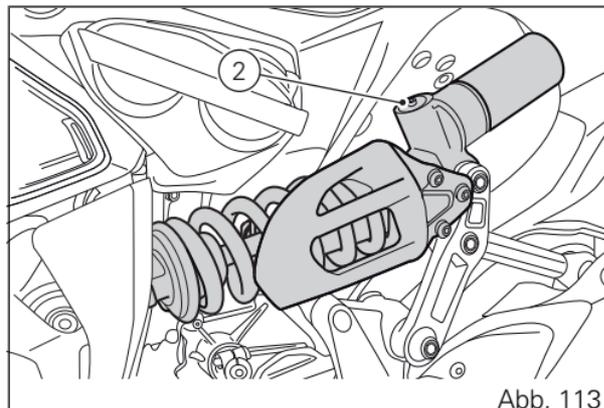


Abb. 113

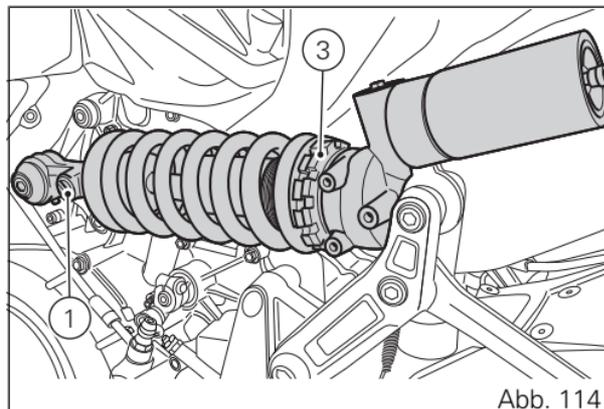


Abb. 114

STANDARD-Einstellung; von der vollkommen geschlossenen Position (Uhrzeigersinn) ausgehend, wie folgt lockern:

Druckstufe: 2,5 Umdrehungen aus vollkommen geschlossener Position;

Zugstufe: 12 Klicks von vollkommen geschlossener Position;

Federvorspannung: 17 mm.

von der Erfahrung und den Ansprüchen des Benutzers abhängig sind.



Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, falls es von unerfahrenen Personen ausgebaut werden sollte, schwere Schäden verursachen.

Sollte man vorhaben, einen Beifahrer und Gepäck zu befördern, muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung gebracht werden, um so das dynamische Verhalten des Motorrads verbessern und Interferenzen mit dem Boden vermeiden zu können. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.

In der Tabelle auf folgender Seite werden die empfohlenen Betriebseinstellungen angegeben, die

WAHL DER RADFEDERUNGSEINSTELLUNG

Ducati empfiehlt für die Vorderradgabel und die hintere Radfederung die in der Tabelle angegebenen Einstellungen: Bei diesen Einstellungen handelt es sich um Empfehlungen, die von den unterschiedlichen Einsatzbedingungen abhängig sind, wobei die Fähigkeiten und Ansprüche im Hinblick auf den Fahrkomfort des Benutzers berücksichtigt wurden.



Wichtig

Die in der Tabelle angegebenen Einstellungen hängen vom Fahrmodus (Riding Mode) ab, den der Benutzer über das Cockpit gewählt hat.

Rennstrecke - Performance-Einsatz		
Parameter	Vorderradgabel	Hintere Federbein
Federvorspannung	6 Umdrehungen aus vollkommen geöffneter Position	19 mm (\div 2 mm)
Druckstufe	1 Umdrehung aus vollkommen geschlossener Position	0,5 Umdrehungen aus vollkommen geschlossener Position
Zugstufe	2,5 Umdrehungen aus vollkommen geschlossener Position	8 Klicks aus vollkommen geschlossener Position

STRASSE - Komfort-Einsatz		
Parameter	Vorderradgabel	Hintere Federbein
Federvorspannung	2 Umdrehungen aus vollkommen geöffneter Position	17 mm
Druckstufe	7 Umdrehungen aus vollkommen geschlossener Position	3,5 Umdrehungen aus vollkommen geschlossener Position
Zugstufe	5 Umdrehungen aus vollkommen geschlossener Position	15 Klicks aus vollkommen geschlossener Position

Das Fahrzeug wird mit einer Einstellung (in vorstehenden Absätzen angegebene Standardeinstellungen) in den Verkauf gebracht, die alle Einsatzbedingungen (Fahrsituationen, Fähigkeiten und Ansprüche des Benutzers) berücksichtigt, um so die beste Lösung für einen sportlichen Einsatz im Straßenverkehr zu erzielen.

GEBRAUCHSNORMEN

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl

Während der Einfahrzeit und beim normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:

- 1) bis 1000 km;
- 2) von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahl darf absolut nicht überschritten werden: $5.500 \div$ (bis einschließlich) 6.000 min^{-1} .

Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads sollten die Belastung und der Drehzahlbereich des Motors ständig variiert werden, wobei er stets innerhalb des angegebenen Grenzwerts gehalten werden muss.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

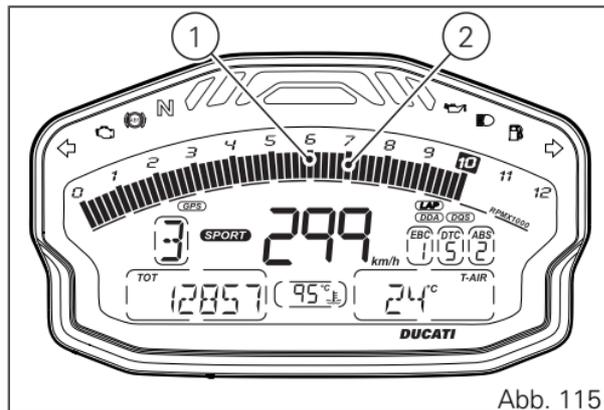


Abb. 115

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge auf den Bremscheiben.

Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die

Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen, sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor, insbesondere an Steigungen, nicht zu lange im erhöhtem Drehzahlbereich gehalten werden.

Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahl darf jedoch nicht überschritten werden: 7.000 min^{-1} .



Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Revisions- und Einstellerfordernisse an.

Kontrollen vor dem Motoranlass



Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren sind folgende Punkte zu kontrollieren:

- KRAFTSTOFF IM TANK
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (S. 217).
- MOTORÖLFÜLLSTAND
Den Motorölfüllstand in der Ölwanne über das Schaugeuge kontrollieren. Eventuell nachfüllen (S. 245).
- BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT
In den jeweiligen Behältern den Füllstand der Flüssigkeiten prüfen (S. 224).
- KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Füllstand im Ausdehnungsbehälter kontrollieren; eventuell nachfüllen (S. 222).
- REIFENZUSTAND
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (S. 242).
- FUNKTIONALITÄT DER STEUERUNGEN
Brems-/Kupplungshebel und -pedal, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.
- LICHTER UND ANZEIGEN
Die Funktionstüchtigkeit der Lampen der Beleuchtungsanlage, Anzeigen und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Lampen ersetzen (S. 237).
- SCHLÖSSER
Das erfolgte Feststellen des Tankverschlusses (S. 195) und der Sitzbank (S. 196) kontrollieren.
- STÄNDER
Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers prüfen (S. 197).

ABS-Kontrollleuchte

Nach erfolgtem „Key-ON“ leuchtet die ABS-Kontrollleuchte (9) auf.

Bei Überschreiten der Geschwindigkeit von 5 km/h erlischt die Kontrollleuchte und weist damit auf die korrekte Funktionsweise des ABS-Systems hin.



Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

ABS-Vorrichtung

Die perfekte Sauberkeit der vorderen (1) und hinteren Impulsringe (2) überprüfen.



Achtung

Das Verschmutzen der Abtastfelder führt zu Funktionsstörungen an diesem System. Fährt man auf besonders schlammigen Strecken, wird empfohlen, das ABS auszuschalten, da sich sonst plötzliche Funktionsstörungen ergeben können.



Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

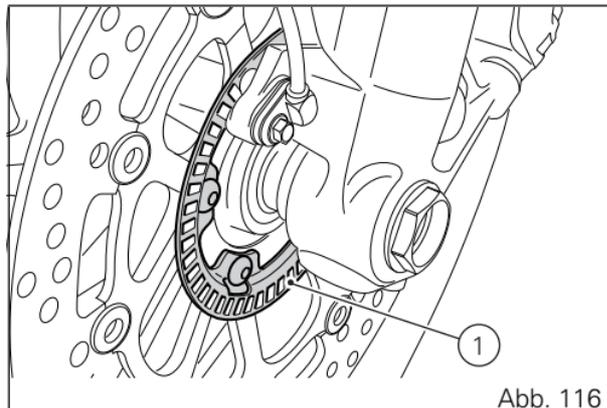


Abb. 116

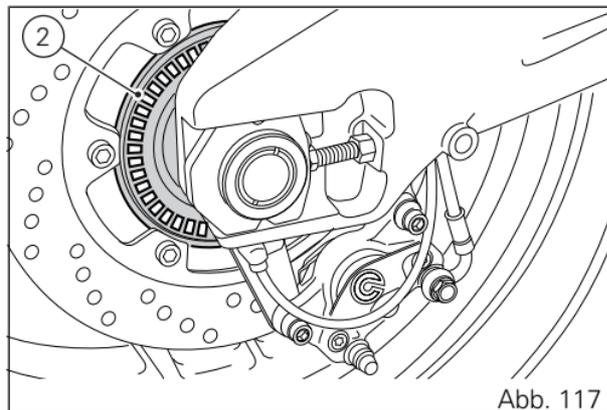


Abb. 117

Motoranlass

Achtung

Vor dem Anlass des Motors, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.

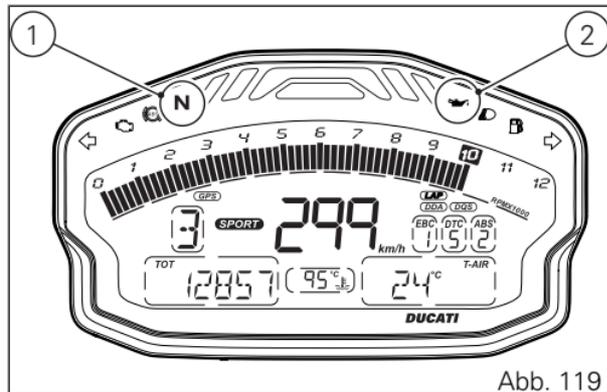
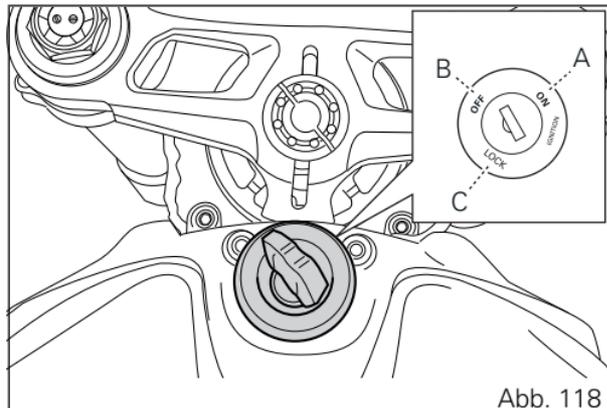
Achtung

Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und können bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Den Zündschlüsselhalter auf in die Position ON bringen. Überprüfen, dass die grüne Kontrollleuchte N (1) und die rote Kontrollleuchte  (2) im Cockpit aufleuchten.

Wichtig

Die Öldruckanzeige muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen.





Achtung

Der Seitenständer muss sich in seiner Ruheposition (waagrecht) befinden, da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindert.



Hinweise

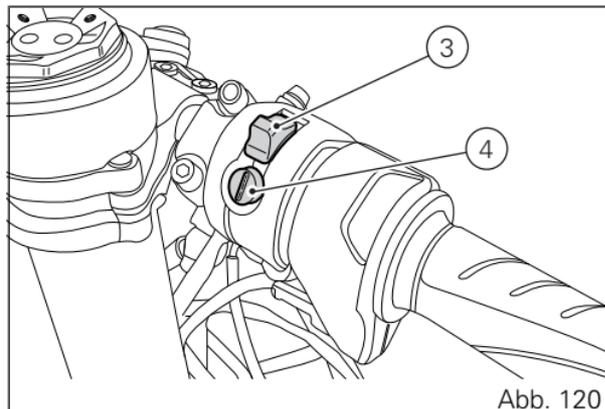
Bei ausgeklapptem Seitenständer kann der Motor nur dann gestartet werden, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet. Bei eingelegtem Gang ist der Anlass möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (dabei muss der Seitenständer jedoch hochgeklappt sein).



Wichtig

Den noch kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl laufen lassen. Erst abwarten, bis das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Schmierstellen erreichen kann.

Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (3) in der Position (RUN) befindet, dann die Startertaste (4) drücken.



Starten und Fahren

- 1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
- 2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
- 3) Durch Drehen am Gasdrehgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen; das Fahrzeug wird sich in Bewegung setzen.
- 4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
- 5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen. Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff zurücklassen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.

Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad

anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.



Achtung

Abrupte Beschleunigungen vermeiden, die zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen der Antriebsorgane führen können. Während der Fahrt ist zu vermeiden, die Kupplung gezogen zu halten, da dies zu einer anormalen Erwärmung und einen übermäßigen Verschleiß des Reibungsmaterials verursacht.



Achtung

Durch ein längeres Wheelie kann es zur Deaktivierung des ABS kommen.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um zu vermeiden, dass der Motor plötzlich stoppt.

ABS-System

Das Betätigen der Bremsen erfordert in sehr kritischen Situationen besondere Sensibilität des Fahrers. Der Bremsvorgang stellt einen der schwierigsten und gefährlichsten Momente während Steuerung von Zweiradfahrzeugen dar: Die Möglichkeit, dass es in solchen Momenten zu einem Sturz oder Unfall kommen kann, ist statistisch sehr hoch. Kommt es zum Blockieren des Vorderrads, fällt die stabilisierende Reibungswirkung weg, was zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.

Um also die Wirkung der gesamten Bremsleistung des Fahrzeugs im Notfall, auf ungewöhnlichen Fahrbahnbelägen oder unter kritischen Klimabedingungen voll ausnutzen zu können, wurde das Antiblockiersystem (ABS) für die Räder realisiert. Hierbei handelt es sich um eine hydraulisch-elektronische Vorrichtung, die für die Verwaltung des sich im Bremssystem herrschenden Drucks zuständig ist, wenn der am Rad installierte Sensor eine mögliche Radblockierung an das Steuergerät weitergibt.

Dieser momentane Druckabfall sorgt dafür, dass sich das Rad weiterhin dreht und die ideale Bodenhaftung beibehält. An diesem Punkt gibt das Steuergerät den Druck in den Kreislauf zurück, wodurch die

Bremswirkung erneut aufgenommen wird, und wiederholt den Zyklus so lange, bis das Problem nicht als vollständig beseitigt resultiert. Das Ansprechen dieses Mechanismus beim Bremsen macht sich durch einen leichten „pulsierenden“ Widerstand am Bremshebel bzw. -pedal bemerkbar.

Die Steuerungen und die Verwaltung der vorderen und der hinteren Bremsanlage erfolgen getrennt voneinander, d.h. sie werden von den entsprechenden Vorrichtungen am Motorrad aktiviert. Beim ABS handelt es sich also nicht um ein integrales Bremssystem, das Vorder- und Hinterradbremse gleichzeitig verwaltet.

Im gewünschten Fall gibt das System die Möglichkeit einer entsprechenden Deaktivierung über das Cockpit in der Funktion „Riding Mode-Personalisierung: ABS-Einstellung S. 121“.



Achtung

Bei deaktiviertem ABS behält das Fahrzeug die Charakteristik der Standard-Bremsanlage bei bzw. das Betätigen nur einer der beiden Bremssteuerungen hat eine geringere Bremskraft des Motorrads zur Folge. Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann. Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen. Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte betätigen: ein andauernder Einsatz der Bremsen kann eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben, wodurch die Bremswirkung drastisch vermindert wird. Ungenügend aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision sowie die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten.

Bremsen und Anhalten.

Den Zündschlüssel auf OFF stellen und den Motor so ausschalten.

Parken

Das zum Stillstand gebrachte Motorrad auf dem Seitenständer abstellen. Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf LOCK drehen.

Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.



Wichtig

Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.



Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Ausschalten des Motors noch heiß sein, daher ist darauf zu achten, dass man mit keinem Körperteil mit der Auspuffanlage in Berührung kommt und dass das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abgestellt wird.



Achtung

Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die an der Fortbewegung des Motorrads hindern (z.B. Brems Scheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers negativ beeinflussen.

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Tankverschlusschachts bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt.

Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

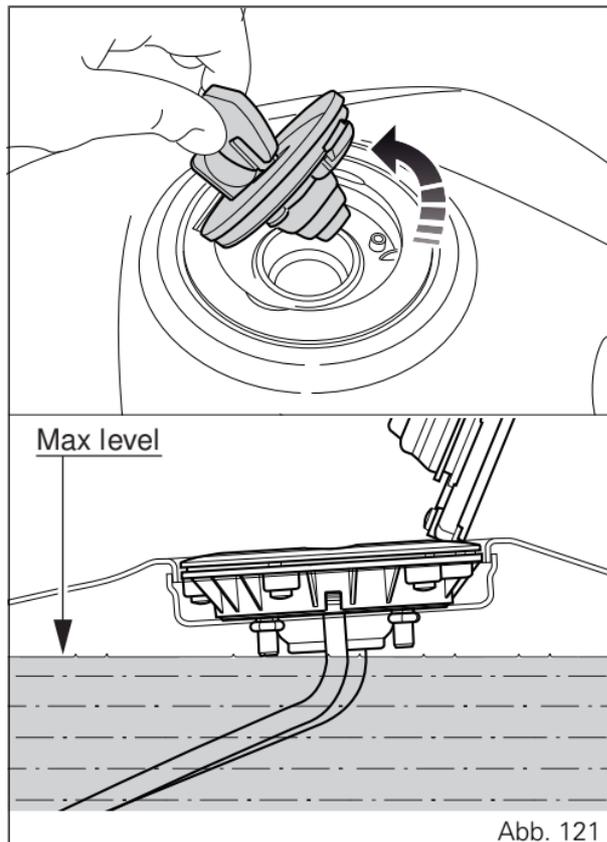


Abb. 121

Mitgeliefertes Zubehör

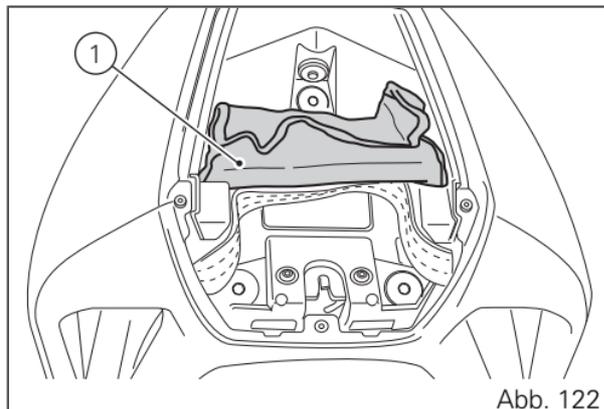
Im Staufach unter der Beifahrersitzbank befindet sich das Werkzeugkit (1) mit folgendem Inhalt:

- Sechskant-Zündkerzenschlüssel;
- Stift für Zündkerzenschlüssel;
- Doppel-Schraubendreher;
- Inbusschlüssel für Verkleidungen.

Zum Erreichen des Fachs die Beifahrersitzbank (S. 196) abnehmen.

Folgende, im Lieferumfang enthaltene Bestandteile müssen von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt montiert werden:

- Beifahrersitzbank
- hintere linke und rechte Fußrasten



Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten



Wichtig
Für die Abnahme der Verkleidung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Abnahme der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.



Achtung
Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich lösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.



Wichtig
Um Schäden an den lackierten Teilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung zu vermeiden, bei der erneuten Montage stets die Nylon-Unterlegscheiben unter die Befestigungsschrauben legen.

Seitenverkleidungen

Die Seitenverkleidungen unter Verwendung des unter der Sitzbank untergebrachten Inbusschlüssels abnehmen, hierzu folgende Teile lösen:

- die zwei Schrauben (1) für die Befestigung an den Verkleidungshaltern;
- die vier Schrauben (2) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung;
- die drei Schrauben (3) für die Befestigung am Rahmen;
- die zwei Schrauben (4) für die Befestigung der rechten an der linken Verkleidung, die unter den Verkleidungen liegen;
- die zwei Schrauben (5) für die zentrale Befestigung;
- die zwei Schrauben (6) für die vordere Befestigung an der Cockpitverkleidung.



Hinweise

Auf den nach Abnahme der Verkleidung freiliegenden Spritzschutz achten.



Hinweise

Für die Montage der linken Verkleidung den Seitenständer ausklappen und durch die Öffnung an der Verkleidung führen.

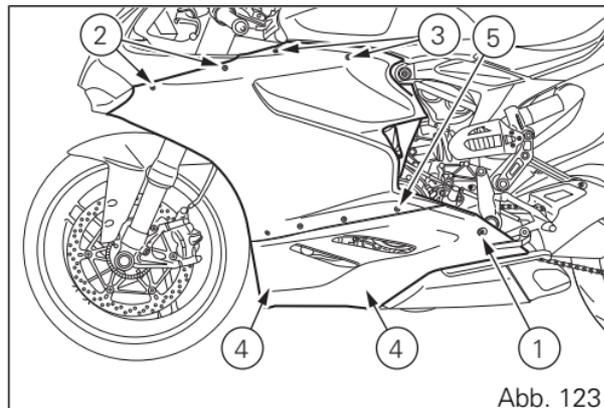


Abb. 123

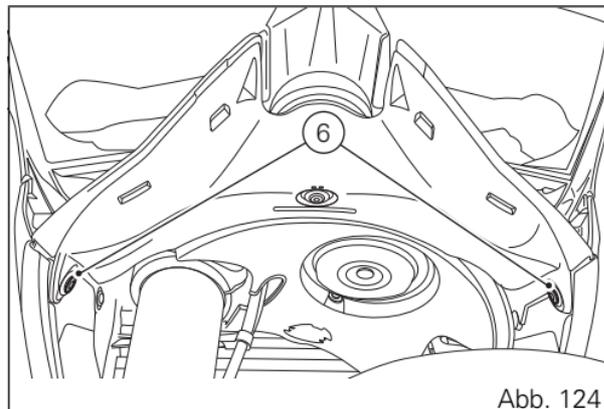


Abb. 124

Austausch des Luftfilters



Wichtig

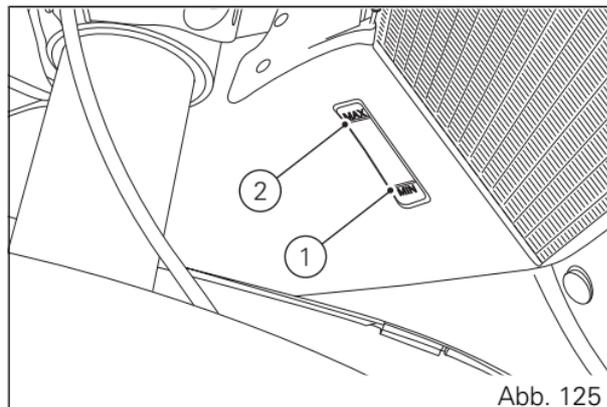
Bezüglich der Instandhaltung des Luftfilters sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Kontrolle und eventuelles Nachfüllen des Kühflüssigkeitsstands

Den Kühflüssigkeitsstand im Ausdehnungsbehälter kontrollieren, der an der rechten Seite des Fahrzeugs angeordnet ist.

Überprüfen, dass der Füllstand zwischen den Markierungen MIN (1) und MAX (2) liegt, die seitlich am Ausdehnungsbehälter vorhanden sind.

Sollte der Füllstand unter MIN absinken, muss entsprechend Flüssigkeit nachgefüllt werden. Die rechte Verkleidung abnehmen (S. 220).



Den Einfüllverschluss (3) lösen und das unverdünnte Frostschutzmittel ENI Agip Permanent Spezial bis zum Erreichen des MAX-Füllstands einfüllen. Den Verschluss (3) wieder aufschrauben, dann die abgenommenen Teile montieren. Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (Gefrierpunkt der Flüssigkeit bei -20 °C/-4 °F).
Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,3 dm³ (Liter).



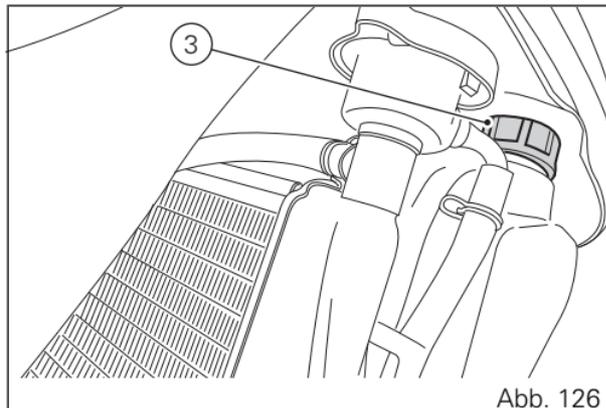
Achtung

Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.



Wichtig

Für das Nachfüllen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Füllstandkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung MIN absinken.

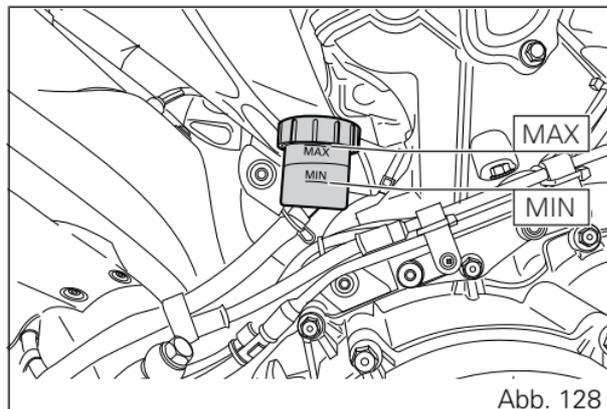
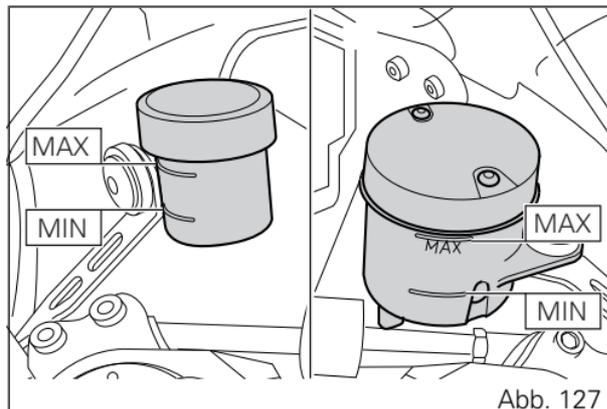
Ein zu niedriger Füllstand führt zu Lufteinschlüssen im Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.

Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Intervallen muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen austauschen zu lassen.



Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl sich die Bremsbeläge noch im guten Zustand befinden, sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle und Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.



Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden.

Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen. Niemals unterschiedliche Ölqualitäten vermischen. Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder sollte es beim Einlegen eines Gangs stehen bleiben, könnte dies daran liegen, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. Sich in diesem Fall an einen Ducati

Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen lassen.



Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausdehnungsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibrscheiben zum Anstieg: den vorgeschriebenen Wert (3 mm über dem Mindeststand) daher nicht überschreiten.

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes

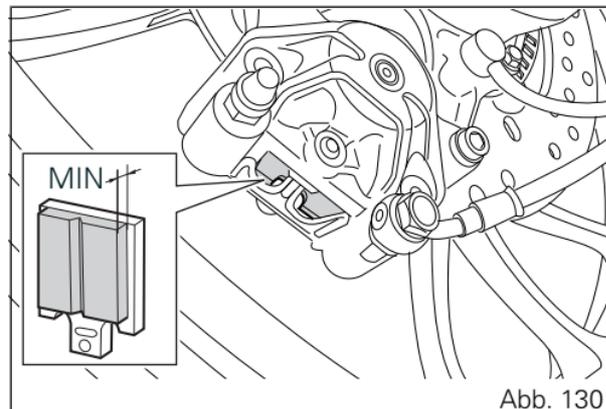
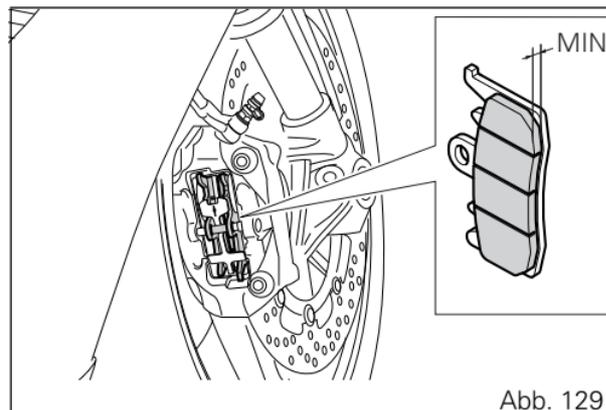
Den Verschleißzustand der Bremsbeläge über die Öffnung zwischen den Bremssätteln kontrollieren. Resultiert die Stärke des Reibmaterials, auch wenn nur an einem einzigen Bremsbelag, circa 1 mm, müssen beide Bremsbeläge ausgetauscht werden.

Achtung

Bei einem über den Grenzwert reichenden Verschleiß des Reibbelags würde es zu einem Kontakt mit der Metallaufnahme der Bremsscheibe kommen und damit die Bremsleistung gemindert, die Integrität der Bremsscheibe und die Sicherheit des Fahrers gefährdet werden.

Wichtig

Die Bremsbeläge von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.



Laden der Batterie

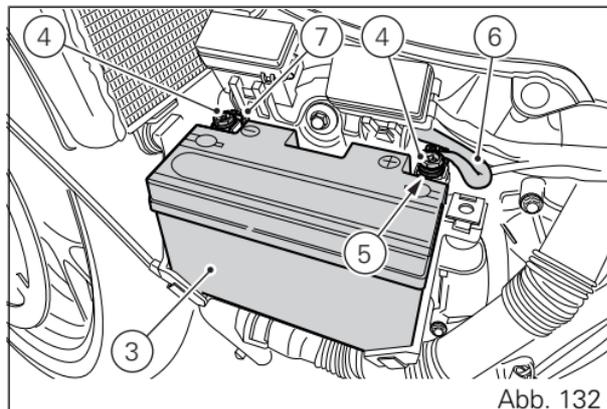
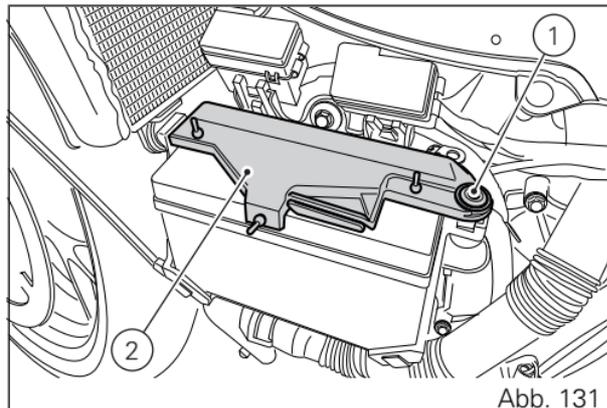
Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.

Die linke Verkleidung abnehmen (S. 220).

Die Schraube (1) lösen, dann den Batteriebefestigungsdeckel (2) entfernen.

Die Batterie (3) aus ihrer Aufnahme nehmen, dann die Schrauben (4) lösen, dabei immer bei der negativen Klemme (-) beginnen.

Das Positivkabel (5) und das Positivkabel des ABS (6) von der Positivklemme und das Negativkabel (7) von der Negativklemme abklemmen.





Achtung

Die Batterie erzeugt explosive Gase: von Wärmequellen entfernt halten.



Achtung

Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.

Die Leiter des Batterieladegeräts an die jeweiligen Batterieklemmen schließen: rot an den Pluspol (+), schwarz an den Minuspol (-).



Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

Das Positivkabel des ABS-Systems (6) über dem Positivkabel (5) anordnen, dann die Schraube (4) über der Verbindung ansetzen.

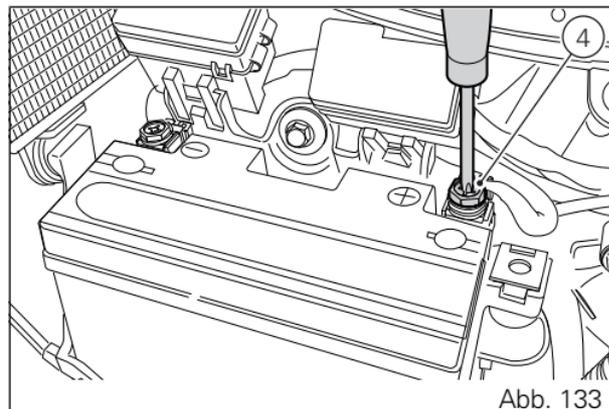


Abb. 133

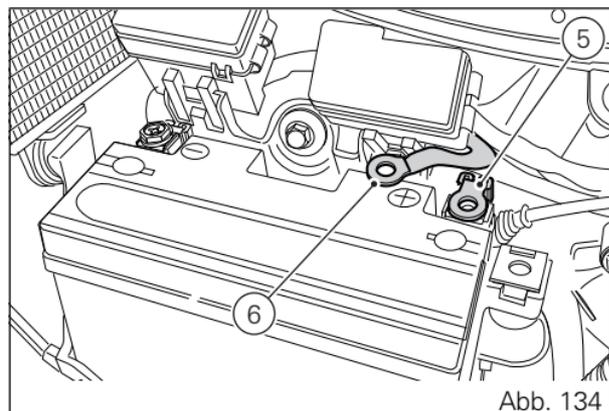


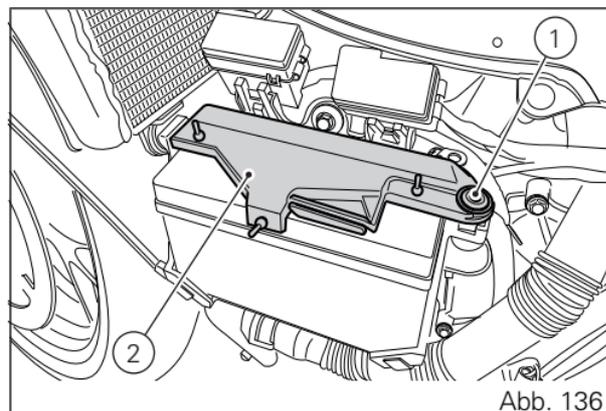
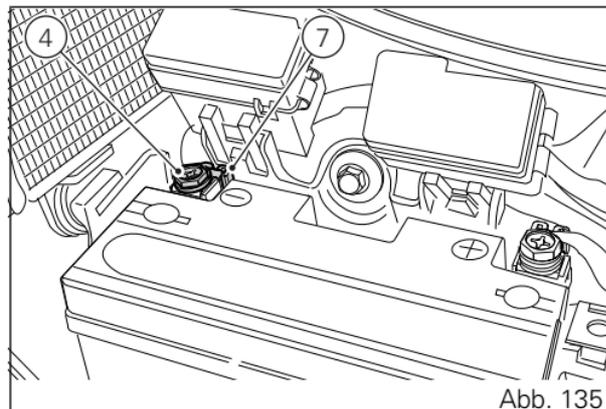
Abb. 134

Das Positivkabel (5), das zuvor mit dem ABS-Kabel (6) verbunden wurde, nun an die Positivklemme der Batterie klemmen und das Negativkabel (7) an die Negativklemme der Batterie, wobei die andere Schraube (4) angesetzt werden muss.

Die Schrauben (4) der Klemmen mit einem Anzugsmoment von $5 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen und um die Batterieklemmen herum Fett auftragen, um eine Oxydation zu vermeiden.

Die Batterie (3) wieder in ihrer Aufnahme anordnen, dabei die Kabel (5) und (6) der (Abb. 132) gemäß ausrichten.

Den Batteriebefestigungsdeckel (2) erneut montieren und die Schraube (1) mit einem Anzugsmoment von $10 \text{ Nm} \pm 10 \%$ anziehen. Die linke Verkleidung erneut montieren (S. 220).



Laden und Wintererhaltung der Batterie

Ihr Motorrad verfügt über einen Stecker (1), an den ein entsprechendes Batterieladegerät (2) (Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601A - für verschiedene Länderversionen, Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601AX - nur für Japan, China und Australien) angeschlossen werden kann, das in unseren Verkaufsstellen erhältlich ist.



Hinweise

Die elektrische Anlage der 899 Panigale wurde so ausgelegt, dass sie bei ausgeschaltetem Cockpit (Key off) eine sehr geringe Stromaufnahme gewährleistet. Die Batterie unterliegt jedoch auch in diesem Fall der Gefahr einer Selbstentladung, die aufgrund physiologischer Umstände stattfindet und die über die „Stillstandszeiten“ hinaus auch von den Umgebungsbedingungen abhängig ist.

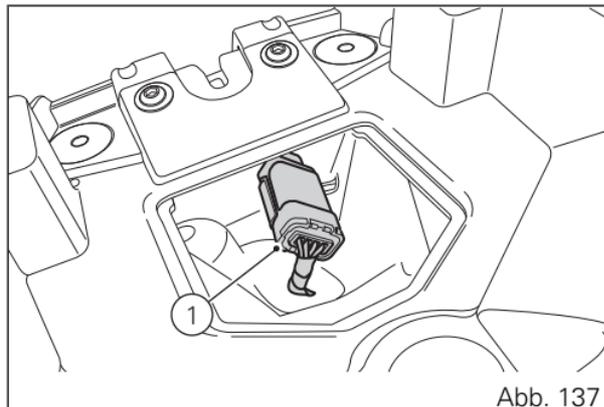


Abb. 137

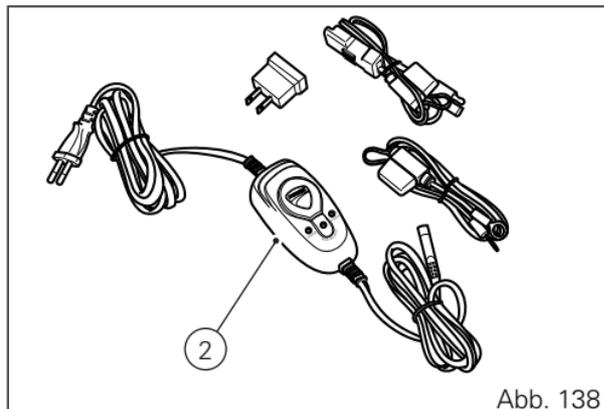


Abb. 138



Wichtig

Wird Batteriespannung nicht mit einem entsprechenden Batteriefrischhaltegerät auf einem Mindestladewert gehalten, kommt es zu einer nicht ausschließbaren Sulfatation, die zu einem Abfall der Batterieleistungen führt.



Hinweise

Während der momentanen Stilllegung des Motorrads (ungefähr länger als 30 Tage), empfehlen wir Ihnen den Einsatz des Ducati Batteriefrischhaltegeräts (Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601A - für verschiedene Länderversionen, Kit Batteriefrischhaltegerät Art.-Nr. 69924601AX - nur für Japan, China und Australien). Dieses Gerät verfügt über eine interne Elektronik für die Überwachung der Spannung mit einem maximalen Ladestrom von 1,5 Ampere/Stunde. Das Batteriefrischhaltegerät muss dafür an den Diagnoseanschluss im hinteren Bereich des Motorrads angeschlossen werden.



Hinweise

Der Einsatz von Batteriefrischhaltegeräten, die nicht von Ducati zugelassen wurden, könnte zu Schäden an der elektrischen Anlage des Motorrads führen. Die Garantie des Motorrads sieht keine Abdeckung der Batterie vor, wenn sich diese aus vorstehend genannten Gründen als beschädigt erweisen sollte, was als falsche Instandhaltung berücksichtigt wird.

Kontrolle der Antriebskettenspannung

Wichtig

Bezüglich der Kettenspannung muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Das Hinterrad so lange drehen, bis der Punkt erreicht wurde, an dem die Kette am stärksten gespannt resultiert. Das Fahrzeug auf dem Seitenständer abstellen. Die Kette am Messpunkt nur mittels Fingerdruck nach unten drücken, dann wieder loslassen.

Den Abstand (A) zwischen den Mitten der Kettenbolzen und dem Aluminiumteil der Hinterradschwinge messen. Dieser Wert muss wie folgt resultieren: $A = 49 \div 51 \text{ mm}$.

Wichtig

Diese Angaben sind nur bei den Standard-Einstellungen gültig, mit denen das Motorrad geliefert wird.

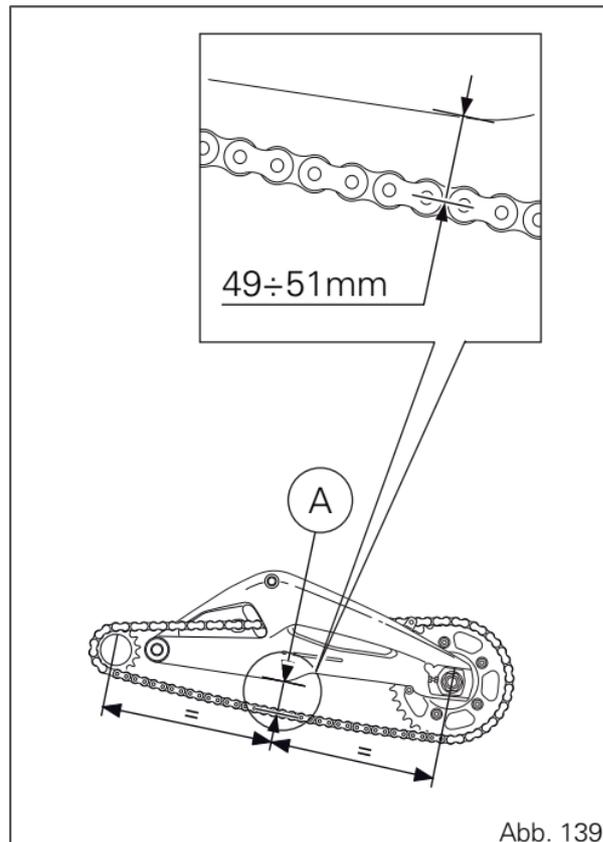


Abb. 139



Wichtig

Sollte die Antriebskette zu gespannt oder zu locker resultieren, diese so einstellen, dass das Maß unter die angegebenen Werte fällt.

Achtung
Der korrekte Anzug der Schrauben (1) der Hinterradschwinge ist für die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer von grundlegender Wichtigkeit.

Wichtig
Eine nicht ordnungsgemäß gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

An beiden Schwingenseiten die Übereinstimmung der Positionsmarkierungen überprüfen. In dieser Weise wird die perfekte Radfluchtung gewährleistet.

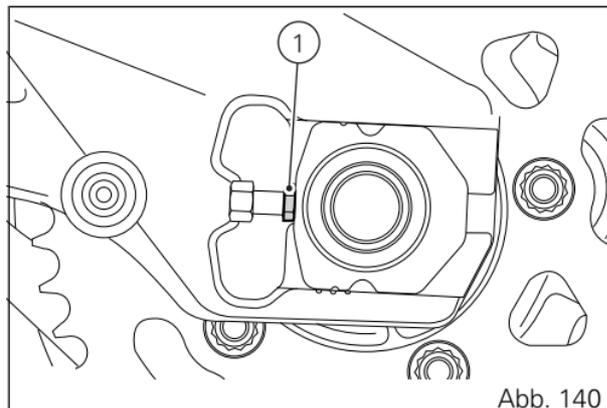


Abb. 140

Schmierer der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung solange wie möglich aufrecht zu erhalten.

Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Reinigungseinwirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.

Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.



Wichtig

Werden keine spezifischen Schmiermitteln verwendet, kann dies zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

Austausch der Lampen von Fern- und Abblendlichtern

Vor dem Austausch einer durchgebrannten Lampe ist sicherzustellen, dass die Ersatzlampe die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die im Paragraph „Elektrische Anlage“ angegeben werden S. 266. Immer die Funktionstüchtigkeit der neu installierten Lampe überprüfen, bevor man die abgenommenen Teile erneut montiert. In der Abbildung werden die Positionen der Lampen von Abblend- (LO) und Fernlicht (HI) und des LED-Standlichts (1) angegeben.

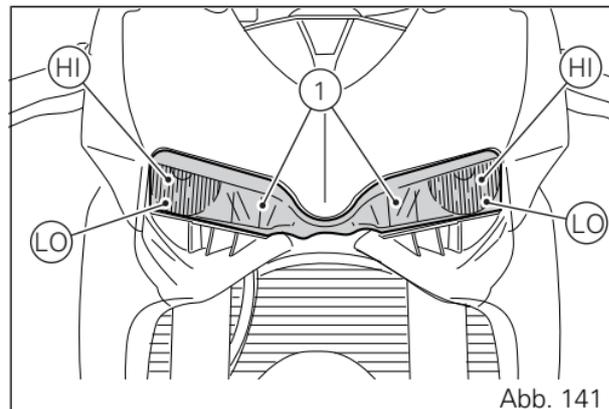


Abb. 141

Scheinwerfer

Auf die linke Lampe zugreifen.

Die Sperrnutmutter gegen den Uhrzeigersinn vom oberen Lampenkörper abdrehen, dann die durchgebrannte Lampe entnehmen.

Durch eine neue Lampe mit identischen Eigenschaften ersetzen. Bei der erneuten Montage die Sperrnutmutter im Uhrzeigersinn drehen und die Lampe so blockieren.

Zum Erreichen der rechten Lampe für den Austausch in der gleichen Weise verfahren, wie bereits für die linke Lampe beschrieben.

Wichtig

Beim Austausch der Scheinwerferlampen muss das Kabel des Hauptkabelbaums nicht vom Scheinwerferkörper gelöst werden.

Hinweise

Das Glas der neuen Glühlampe darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führt, welche die Leuchtfähigkeit einschränken.

Achtung

Bei Einsatz des Fahrzeuges im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen. Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser an der Linse beseitigt.

Austausch der Standlichtlampe

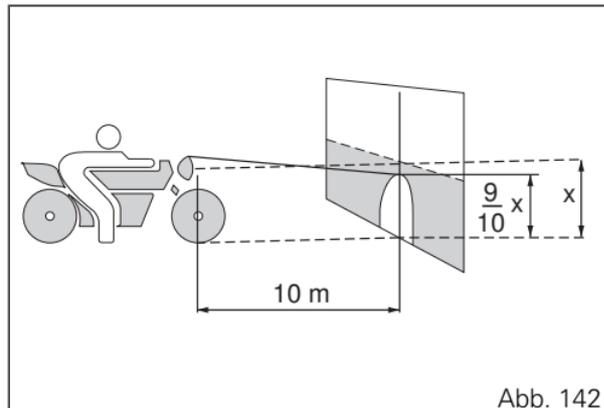
Die Standlichter erfordern keinerlei Instandhaltung, da es sich hierbei um LED-Einheiten handelt.

Hintere Blinker

Die Blinkerlichter erfordern keinerlei Instandhaltung, da es sich hierbei um LED-Einheiten handelt.

Ausrichten des Scheinwerfers

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigem Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm, perfekt senkrecht auf seiner Längsachse ausgerichtet, aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen. Das Abblendlicht einschalten, dann die Einstellung des rechten und linken Lichtbündels vornehmen: die obere Markierungsgrenze zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über $\frac{9}{10}$ der Bodenhöhe der Scheinwerfermitte liegt.



Hinweise

Bei der hier beschriebenen Verfahrensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels handelt es sich um das von den „Italienischen Richtlinien“ vorgegebene Verfahren. Die Lichtbündelhöhe den im jeweiligen Land des Motorcycleinsatzes gültigen Vorschriften anpassen.

Die Korrektur der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers erfolgt über die Schrauben (1), die rechts und links an der Fahrzeugfront angeordnet sind.



Achtung

Bei Einsatz des Fahrzeuges im Regen oder nach einer Wäsche kann es zum Beschlagen der Scheinwerferlinse kommen. Durch kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers wird das Kondenswasser an der Linse beseitigt.

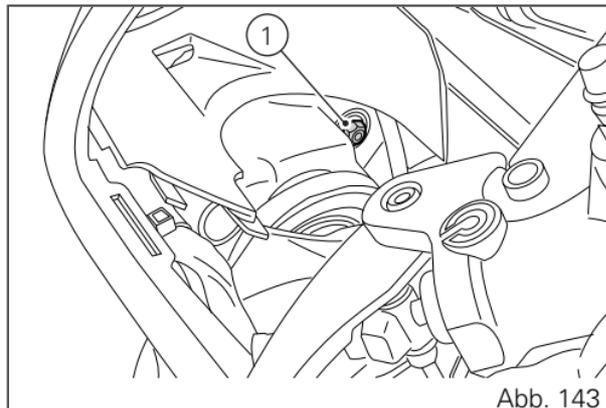


Abb. 143

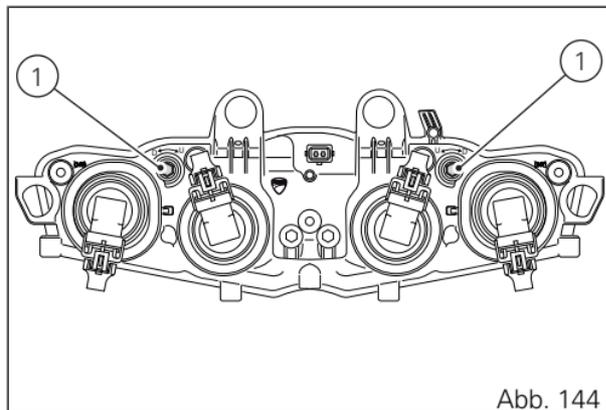
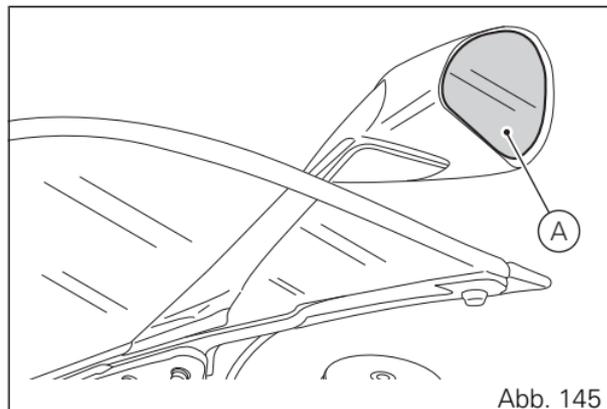


Abb. 144

Einstellen der Rückspiegel

Den Rückspiegel von Hand ausrichten, dazu auf den Punkt (A) drücken.



Tubeless-Reifen

Straßeneinsatz

Reifendruck vorne:

2,5 bar - 2,55 kg/cm².

Reifendruck hinten:

2,5 bar - 2,55 kg/cm².

Rennstreckeneinsatz

Reifendruck vorne:

2,3 bar - 2,35 kg/cm².

Reifendruck hinten:

2,1 bar - 2,14 kg/cm².

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen, daher den Reifendruck vor Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen jedes Mal kontrollieren und entsprechend anpassen.



Wichtig

Den Reifendruck immer im „kalten Zustand“ messen und anpassen. Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reifenreparatur oder -wechsel (Tubeless)

Tubeless-Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis Luftverluste erkennbar sind, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er sorgfältig auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.



Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel die Reifenmarke und den Reifentyp der Erstausrüstung verwenden. Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, sich darüber vergewissern, dass die Schutzkappen auf den Ventilen angezogen wurden. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach erfolgtem Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.



Achtung

Die für das Auswuchten der Räder bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.



Hinweise

Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen. An diesen Rädern sind einige Bestandteile des ABS (Sensoren, Impulsringe) montiert, die spezifische Einstellungen erfordern.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe der Radlauf­fläche (S, Abb. 146) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle messen: sie darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden. Ggf. im Lauf­flächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

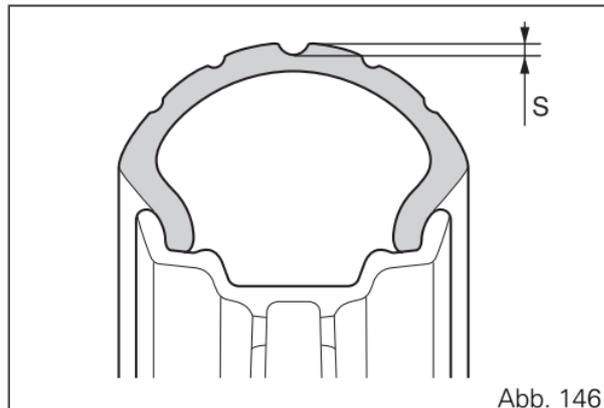


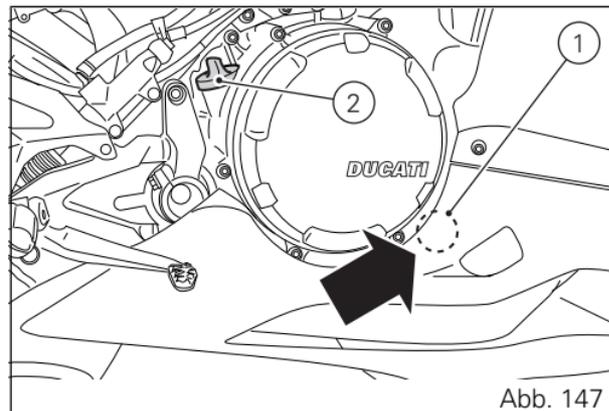
Abb. 146

Kontrolle des Motorölstands

Der Ölstand des Motors ist über das Schauglas (1) am Kupplungsdeckel erkennbar. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Markierungen liegen. Bei zu niedrigem Ölstand muss Motoröl SHELL Advance 4T Ultra nachgefüllt werden. Den Öleinfüllverschluss (2) abdrehen, dann Öl bis zum Erreichen des festgelegten Stands nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

Wichtig

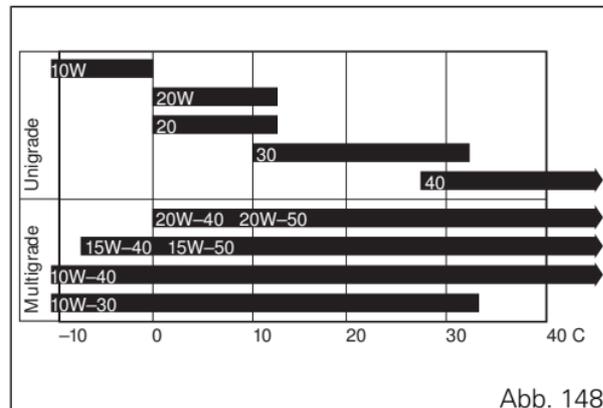
Zum Motoröl- und -filterwechsel zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung im Garantieheft angegebenen Zeiten sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Viskosität

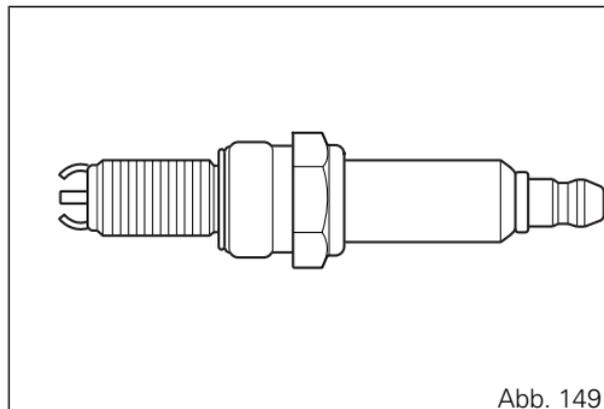
SAE 15W-50

Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort des Motorrads innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet.



Reinigung und Wechsel der Zündkerzen

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden. Für den eventuell erforderlichen Zündkerzenwechsel muss man sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu sind spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte zu verwenden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden. Zur Reinigung des Plexiglases und der Sitzbank nur Wasser und Neutralseife verwenden.

Die Aluminiumteile regelmäßig und von Hand reinigen. Spezifisch für Aluminium ausgelegte Reinigungsmittel verwenden, die KEINE reibende Substanzen oder Ätznatron enthalten.



Hinweise

Keine Schwämme mit reibender Oberfläche oder Scheuerwolle sondern nur weiche Lappen verwenden.

Auf Motorräder, bei denen eine unzureichende Instandhaltung festgestellt werden kann, wird keine Garantie geleistet.



Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seinem Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers, auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann.

Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten.

Der Einsatz von Hochdruckreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Kondensbildung im Scheinwerfer (Beschlag), Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten einige Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt usw.) in Kontakt kommt.

Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.



Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche nicht ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.



Achtung

Die Fahrzeugwäsche, Regen oder Feuchtigkeit können das Beschlagen des Scheinwerferlinse verursachen. Das kurzzeitiges Einschalten des Scheinwerfers unterstützt das Beseitigen des sich an der Linse angesammelten Kondenswassers.

Die Impulsringe des Antiblockiersystems ABS sorgfältig reinigen, so dass diese Vorrichtung mit einem perfekten Wirkungsgrad funktionieren kann. Um Schäden an den Impulsringen und den Sensoren zu vermeiden, keine aggressiv wirkenden Produkte verwenden.



Hinweise

Zum Reinigen des Cockpits keinen Alkohol oder alkoholhaltige Produkte verwenden.

Bei der Reinigung der Radfelgen ist besondere Vorsicht geboten, da sie bearbeitete Aluminiumteile aufweisen. Nach jedem Motorradeinsatz reinigen und trocknen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:

- eine allgemeine Reinigung;
- den Tank entleeren;
- das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;
- die Batterie abklemmen, herausnehmen und regelmäßig mit dem Batteriefrischhaltegerät nachladen (siehe S. 231);
- Das Motorrad mit einem Motorradabdecktuch abdecken, welches den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält. Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Europa, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen.

Die eventuell vorgesehenen regelmäßigen Kontrollen vornehmen und im erforderlichen Fall nur spezifische Ducati-Originalersatzteile verwenden, die den Normen der jeweiligen Länder entsprechen.

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Vertragshändler auszuübende Arbeiten



Achtung

Die planmäßigen Instandhaltungsarbeiten beziehen sich auf einen Straßeneinsatz der 899 Panigale. Bei einem Rennstreckeneinsatz, auch wenn dieser nicht im Rahmen von sportlichen Wettkämpfen erfolgen sollte, unterliegen alle Organe des Motorrads einer stärkeren Belastung, weshalb die ordentliche Instandhaltung bei diesen Motorrädern häufiger erforderlich ist.



Achtung

Wir bitten Sie sich an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden, um sich dort bezüglich eines sportlichen Einsatzes Ihrer 899 Panigale entsprechend beraten zu lassen.

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Auslesen des Fehlerspeichers mit DDS 2.0 und Prüfung der SW-Aktualisierung der Steuergeräte		•	•	•	•	•	12
Vorliegen eventueller technischer Aktualisierungen und Rückrufaktionen überprüfen		•	•	•	•	•	12
Austausch des Motoröls inkl. Filter		•	•	•	•	•	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Reinigung des Motorölsaugfiltersiebs				●		●	-
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels				●		●	-
Sichtkontrolle des Verschleißes des Steuerkettensystems						●	-
Austausch der Zündkerzen				●		●	-
Reinigung des Luftfilters			●		●		-
Austausch des Luftfilters				●		●	-
Anzugskontrolle der Befestigungsschrauben von Kupplungsdeckel, Kupplungsschutzabdeckung			●	●	●	●	-
Anzugskontrolle der Befestigungsschrauben der Ölwanne				●		●	-
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●	12
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit							24
Kontrolle der Bremsbeläge. Ggf. austauschen		●	●	●	●	●	12
Anzugskontrolle der Schrauben der Bremssättel und Bremsscheibenflanschen		●	●	●	●	●	12
Anzugskontrolle an Vorder- und Hinterradmuttern		●	●	●	●	●	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilen- stand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Kontrolle der Radnabenlager				•		•	-
Kontrolle und Schmierung der Hinterradachse				•		•	24
Kontrolle der Ruckdämpfer am Kettenblatt				•		•	-
Anzugskontrolle an Mutter des Kettenblatts und des Ritzels des Sekundärantriebs		•	•	•	•	•	12
Kontrolle des Kettenführungverschleißes		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Lenkkopflager und eventuelle Schmierung				•		•	24
Wechsel des Vorderradgabelöls							36
Sichtkontrolle der Dichtelemente von Vorderradgabel und hinterem Federbein		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Bewegungsfreiheit und der Anzugmomente des Seitenständers		•	•	•	•	•	12
Sichtkontrolle der Kraftstoffleitungen			•	•	•	•	12
Kontrolle eventueller Reibungspunkte, von Spielgrößen und Bewegungsfreiheit sowie der Anordnung der Bowdenzüge und freiliegenden Kabel		•	•	•	•	•	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Schmierung der Hebel am Lenker und der Pedalsteuerung			•	•	•	•	12
Kühflüssigkeitswechsel						•	36
Kontrolle des Kühflüssigkeitsstands		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion		•	•	•	•	•	12
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Batterieladung		•	•	•	•	•	12
Standgaskontrolle		•	•	•	•	•	12
Funktionskontrolle des Sekundärluftsystems				•		•	-
Funktionskontrolle an den elektrischen Sicherheitsvorrichtungen (Seitenständersensor, vorderer und hinterer Bremslichtschalter, Motorstoppschalter, Gang-/Leerlaufsensor)		•	•	•	•	•	12
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen		•	•	•	•	•	12
Nullsetzung der Serviceanzeige mit DDS 2.0		•	•	•	•	•	12
Straßentest des Motorrads mit Test der Sicherheitsvorrichtungen (z.B. ABS und DTC)		•	•	•	•	•	12
Allgemeine Reinigung		•	•	•	•	•	12

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilen- stand oder Fahrzeit *)	km x1000	1	12	24	36	48	Zeit (Monate)
	mi. x 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	
Eintrag der erfolgten Inspektion im Garantieschein		●	●	●	●	●	12

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: Vom Kunden auszuübende Arbeiten

Arbeitsliste mit Angabe des Eingriffs (Fälligkeit gemäß Kilometer-/Meilenstand oder Fahrzeit *)	km x1000	1
	mi. x 1000	0,6
	Monate	6
Kontrolle des Motorölstands		●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands		●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes		●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen.		●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen.		●

* Die Instandhaltung bei Erreichen der ersten der beiden Fälligkeiten (km/mi oder Monate) vornehmen.

Technische Daten

Gewichte

Gesamtgewicht (im fahrbereiten Zustand mit 90 % Kraftstoff - 93/93/EG): 193 kg.

Gesamtgewicht (ohne Betriebsstoffe und Batterie): 169 kg.

Max. zulässiges Gewicht (bei Volllast): 370 kg.



Achtung

Eine Nichtbeachtung der Zuladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads beeinträchtigen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Maße

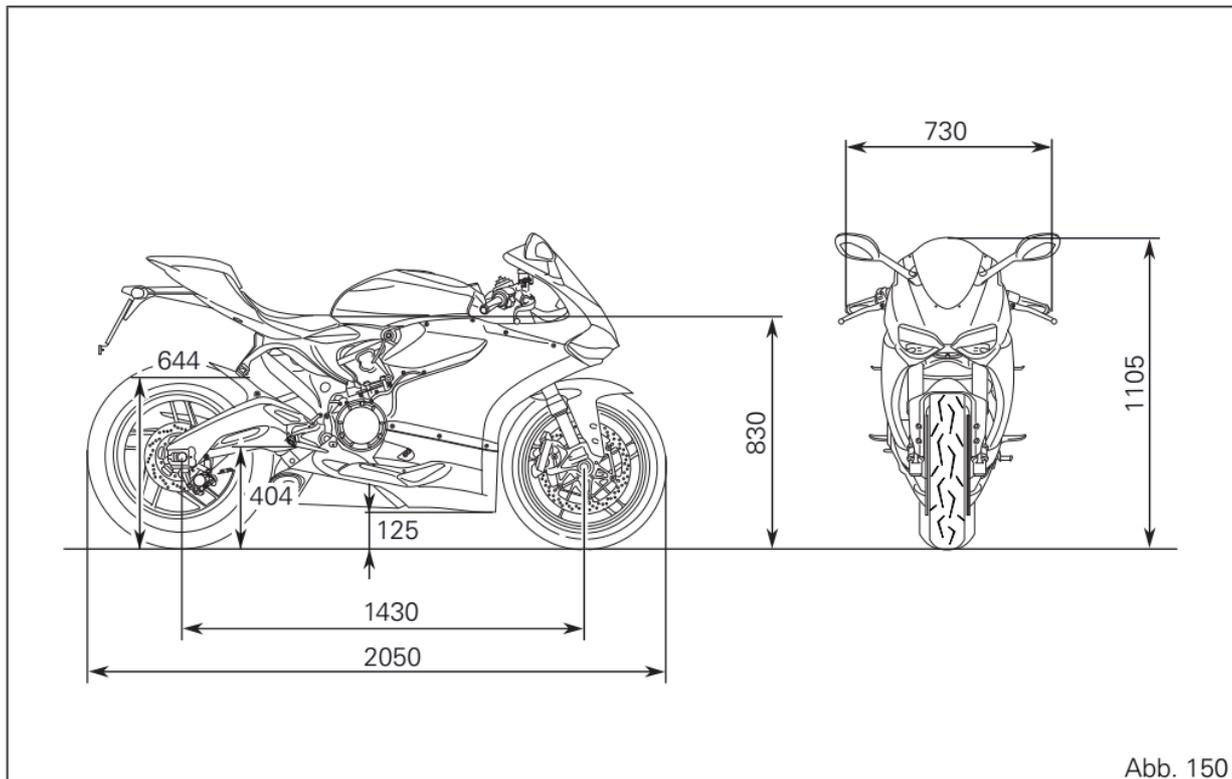


Abb. 150

Betriebsstoffe

BETRIEBSSTOFFE	TYP	
Kraftstofftank, einschließlich 5 dm ³ (Liter) Reserve	Bleifreies Benzin mit einer Mindestoktanzahl von mindestens 95 ROZ.	17 dm ³ (Liter)
Motorölwanne und -filter	SHELL - Advance 4T Ultra	3,9 dm ³ (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	SHELL Advance Brake DOT 4	-
Schuttmittel für elektrische Kontakte	SHELL Advance Contact Cleaner	-
Vorderradgabel	SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA	563 ± 2 cm ³ pro Holm
Kühlsystem	Frostschutzmittel ENI Agip Permanent Spezial (unverdünnt verwenden)	2,3 dm ³ (Liter)

Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Fahrzeugkomponenten führen.

Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor in V-90°-Längsanordnung
im Druckgussgehäuse mit tiefer Ölwanne.

Bohrung mm: 100

Hub, mm: 57,2

Gesamthubraum, cm^3 : 898

Verdichtungsverhältnis: $12,5:1 \pm 0,5$

Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW/PS:

109 kW/148 PS bei 10.750 min^{-1} .

Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):

99 Nm / 10,1 kgm / 73 lb-ft bei 9.000 min^{-1}

Max. Drehzahlbereich, min^{-1} :

11.500



Wichtig

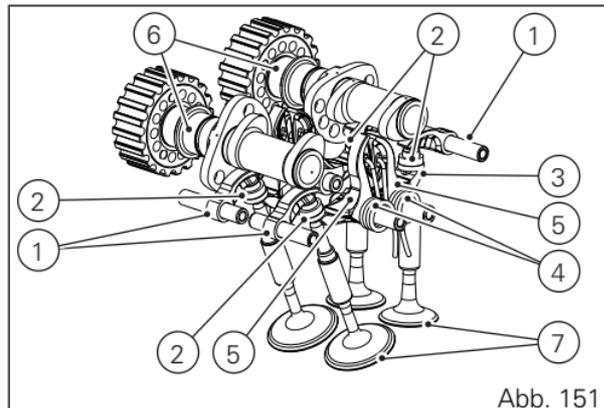
Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

Zwei obenliegende Nockenwellen mit gemischter Steuerung über Kette und Zahnräder, 4 Ventile pro Zylinder, desmodromische Ventilsteuerung.

Desmodromische Ventilsteuerung

- 1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);
- 2) Einstellplättchen - oberer Kipphebel;
- 3) Einstellhülse - Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 4) Rückholfeder - unterer Kipphebel;
- 5) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel);
- 6) Nockenwelle;
- 7) Ventil.



Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.



Wichtig

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Haftung für Schäden am Motor und bezüglich seiner Lebensdauer.

Zündkerzen

Fabrikat:
NGK
Typ:
MAR9A-J

Kraftstoffsystem

Indirekte elektronische MITSUBISHI Einspritzung
Ovaler Drosselklappenkörper (entsprechender Durchmesser):
62 mm
Einspritzdüsen pro Zylinder: 1

Löcher pro Einspritzdüsen: 12
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.



Achtung

Das Fahrzeug ist nur mit Kraftstoffen kompatibel, deren Ethanolanteil maximal 10 % (E10) beträgt.
Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % ist verboten. Der Einsatz solcher Kraftstoffe kann zu schweren Schäden am Motor und an den Komponenten des Motorrads führen. Das Verwenden von Kraftstoffen mit einem Ethanolanteil über 10 % führt zum Garantieverfall.

Bremsen

Antiblockiersystem der Bremsen mit getrennter Wirkung, von an beiden Rädern vorgesehenen Hall-Sensoren mit Abtastung von Impulsringen gesteuert:
Deaktivierungsmöglichkeit des ABS.

VORDERRAD

Mit zwei halbschwimmend gelagerten, gelochten Bremsscheiben.
Material - Bremsflanke: Stahl.
Material - mittlerer Bremsscheibenflansch: Aluminium.

Farbe - mittlerer Bremsscheibenflansch: schwarz.
Bremsscheibendurchmesser: 320 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.

Fabrikat - Bremssättel: BREMBO.

Typ: M4.32b.

Bremsbelagmaterial: TT2182FF.

Bremszylinder - Typ: PR18/21.

HINTERRAD

Mit fester Lochbremsscheibe, aus Stahl.

Bremsscheibendurchmesser: 245 mm.

Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.

Fabrikat: BREMBO

Typ: P34e (Bremssattel mit Kolben Ø 34).

Reibmaterial: Ferodo Ferit I/D 450 FF.

Bremszylinder - Typ: PS 13.

Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv.

Sollte es versehentlich zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser gewaschen werden.

Antrieb

Ölbadkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel an der linken Lenkerseite.

Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.

Verhältnis - Motorritzel/Kupplungskranz: 30/53
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.

Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt: 15/44

Gesamtübersetzungen:

1. 15/37
2. 16/30
3. 18/27
4. 20/25
5. 22/24
6. 24/23

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über eine Kette.

Fabrikat: Kette REGINA 520 ZRDK

Anzahl - Kettenglieder: 106



Wichtig

Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen nicht geändert werden.

Falls das Motorrad an besondere Strecken angepasst werden oder für Rennen vorbereitet werden soll, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen; sich dazu an einen Ducati Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.



Achtung

Den Austausch des Kettenblatts von einem Ducati Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils kann Ihre Sicherheit und die des Beifahrers stark gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen.

Rahmen

Monocoque-Rahmen aus Aluminiumgusslegierung.
Heckrahmen aus Stahlgitterrohrkonstruktion.

Lenkkopfwinkel: 24° 50'

Lenkereinschlag: 27° linke Seite / 27° rechte Seite.

Nachlauf: 100 mm.

Räder

Vorderrad

5-Speichen-Schmiedefelgen aus Leichtmetalllegierung.

Größe: MT3.50x17"

Hinterrad

5-Speichen-Schmiedefelgen aus Leichtmetalllegierung.

Größe: MT5.50x17"

Reifen

Vorderrad

Radial, Typ „Tubeless“.

Größe: 120/70.

Hinterrad

Radial, Typ „Tubeless“.

Größe: 180/60.

Radfedern

Vorderrad

Öldynamische Upside-Down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem der hydraulischen Zug-

und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.

Tauchrohrdurchmesser:

43 mm mit TIN-Beschichtung.

Radfederung:

120 mm.

Hinterrad

Das Federbein ist in der Zug- und Druckstufe und der Federvorspannung regulierbar.

Das Federbein ist am vorderen Teil am Motorgehäuse und am hinteren Teil am Umlenkhebel angeschwenkt.

Die Schwinge bewegt sich auf den durch den Motor verlaufenden Anschwenkachsen. Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.

Radfederung:

130 mm.

Auspuffsystem

Layout der „2 in 1 in 2“ Auspuffkrümmer.

Zwei Schalldämpfer aus rostfreiem Stahl und Außenrohr aus Aluminiumlegierung.

Zwei Lamdasonden und zwei Katalysatoren.

Verfügbare Modellfarben

Rot „Anniversary“ Ducati, Art.-Nr. 473.101 (PPG); Grundierung (Acriflex weiß) Art.-Nr. LMC06017 (LECHLER);

Heckrahmen Matt Black 4 Gloss;

Monocoque-Rahmen grau und schwarze Felgen.

Arctic White Silk

Grundierung (Dual Primer Arctic White) Art.-Nr. L2920057 (Lechler);

Basislack (Perlweiß Ducati SF) Art.-Nr. L2909004 (Lechler);

Klarlack, Art.-Nr. 96598 (Lechler);

Heckrahmen Matt Black 4 Gloss;

Monocoque-Rahmen grau und rote Felgen.

Elektrische Anlage

Hauptbestandteile der elektrischen Anlage.

Scheinwerfer, Typ:

2 Lampen H11 12 V 55 W (Abblendlicht);

2 Lampen H11 12 V 55 W (Fernlicht).

Standlicht - Typ:

8 LEDs Seoul STW8Q14B

Rücklicht - Typ:

2 LEDs REBEL LXM2-PH01-0060.

LED-Bremslichter (Stopp) - Typ:

8 LEDs LA G6SP-CBEA-24-1.

LED-Kennzeichenbeleuchtung - Typ:

3 LEDs CREE CLA1A-WKW-CXAYB453.

Elektrische Steuerungen am Lenker.

Vordere LED-Blinker: 15 LEDs

Hintere LED-Blinker: 4 LEDs OSRAM LYE65F.

Hintere LED-Blinker Typ (USA): R10W (12 V-10 W)

orange.

Hupe.

Bremslichtschalter.

Batterie 12 V - 6,5 AH, hermetisch geschlossene

Version.

Anlagenspannung 12 V.

LICHTMASCHINE 510 W bei 14 V.

ELEKTRONISCHER SPANNUNGSREGLER, durch 30 A-Sicherung geschützt, am Anlassferschalter unter der Batterie (C, Abb. 154).

Anlassmotor: 12 V-0,6 kW.

Kennzeichenbeleuchtung: mit LEDs.



Hinweise

Für den Austausch der Lampen siehe „Austausch der Lampen von Fern- und Abblendlichtern“.

Sicherungen

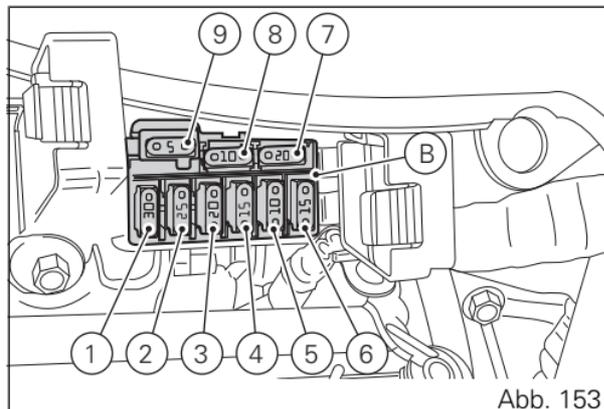
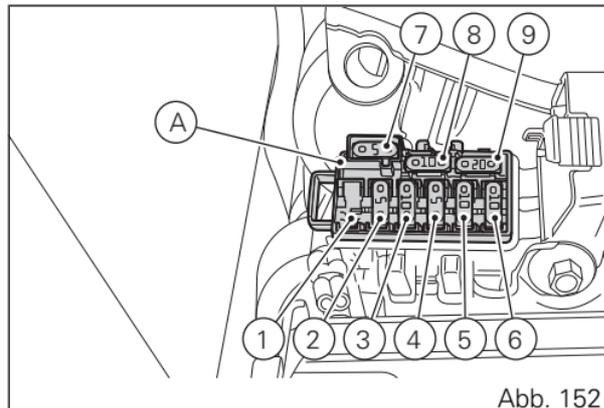
Zum Schutz der elektrischen Komponenten sind zwölf Sicherungen vorgesehen, die in den vorderen Sicherungskästen angeordnet sind, sowie eine Sicherung, die sich am Fernschalter des elektrischen Anlassers befindet. In jedem Sicherungskasten ist eine Ersatzsicherung vorhanden.

Bezüglich Verwendungszweck und Stromstärke verweisen wir auf die Tabellenangaben.

Der vordere linke Sicherungskasten (A, Abb. 152) und der vordere rechte Sicherungskasten (B, Abb. 153) sind über der Batterie angeordnet.

Für den Zugriff auf die Sicherungen die linke Verkleidung (S. 220) abnehmen.

Die verwendeten Sicherungen sind nach Anheben des Schutzdeckels auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.



Verzeichnis des vorderen linken Sicherungskasten

Pos.	Verbraucher	Wert
1	-	-
2	GPS	5 A
3	Key-sense	10 A
4	Diagnose	5 A
5	Relais Drosselklappenöffnung (ETV)	10 A
6	Cockpit	10 A
7	Reserve	5 A
8	Reserve	10 A
9	Reserve	20 A

Verzeichnis des vorderen rechten Sicherungskasten

4	Beleuchtung	15 A
5	Motorsteuergerät	10 A
6	Black Box-System (BBS)	15 A
7	Reserve	20 A
8	Reserve	10 A
9	Reserve	5 A

Verzeichnis des vorderen rechten Sicherungskasten

Pos.	Verbraucher	Wert
1	ABS 1	30 A
2	ABS 2	25 A
3	Einspritzrelais	20 A

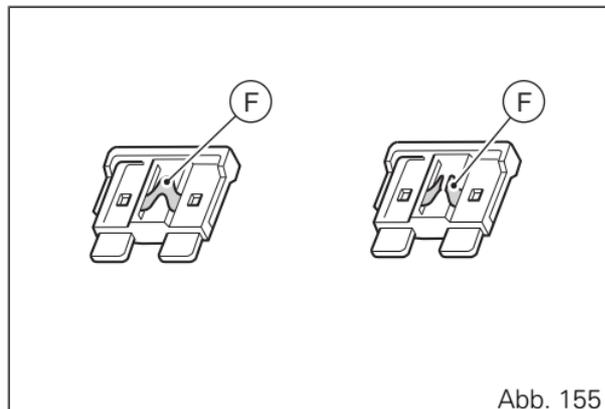
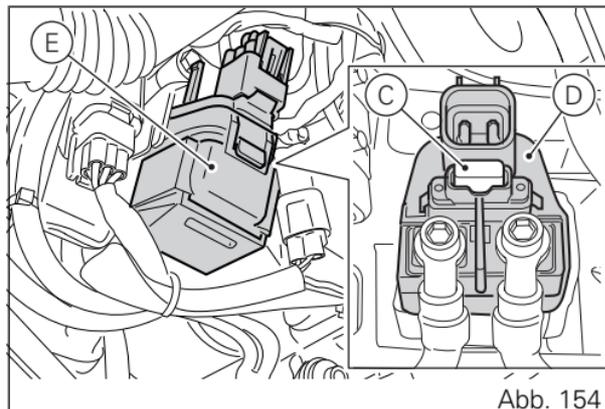
Für den Zugriff auf die Hauptsicherung, die linke Verkleidungshälfte abnehmen (S. 220). Die Hauptsicherung (C, Abb. 154), befindet sich neben der Batterie, am Anlassferschalter (D, Abb. 154). Für den entsprechenden Zugriff auf die Sicherung muss die Schutzkappe abgenommen werden (E, Abb. 154). Eine durchgebrannte Sicherung erkennt man anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters (F, Abb. 155).

Wichtig

Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf OFF stehenden Zündschlüssel erfolgen.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.



Verzeichnis - elektrische Anlage/ Einspritzsystem

- | | | | |
|-----|--|-----|-------------------------------|
| 1) | Rechter Umschalter | 24) | Kraftstoffpumpe |
| 2) | E-Lock-Steuergerät | 25) | Kraftstofffüllstand |
| 3) | Relais E-Lock | 26) | Senkrechte Spule |
| 4) | Sicherungskasten 1 | 27) | Waagrechte Spule |
| 5) | Sicherungskasten 2 | 28) | Drehzahl-/Steuerzeitsensor |
| 6) | Motorsteuergerät | 29) | Senkrechte Lambdasonde |
| 7) | APS-Sensor | 30) | Waagrechte Lambdasonde |
| 8) | Anlassmotor | 31) | Quick shift |
| 9) | Durch Sicherung geschütztes Fernrelais | 32) | Seitenständerschalter |
| 10) | Batterie | 33) | Öldrucksensor |
| 11) | Motormasse | 34) | Hinterer Bremslichtschalter |
| 12) | Regler | 35) | Kupplungsschalter |
| 13) | Lichtmaschine | 36) | Vorderer Bremslichtschalter |
| 14) | Blinker hinten rechts | 37) | Kraftstoffpumpenrelais |
| 15) | Rücklicht | 38) | Relais senkrechtes ETV |
| 16) | Blinker hinten links | 39) | Relais waagrechtes ETV |
| 17) | Kennzeichenbeleuchtung | 40) | Senkrechter MAP-Sensor |
| 18) | Diagnoseanschluss | 41) | Waagrechter MAP-Sensor |
| 19) | Fahrzeugsteuergerät (BBS) | 42) | Wassertemperatursensor |
| 20) | Ex-Up-Stellmotor | 43) | Lufttemperatursensor |
| 21) | Gangsensor | 44) | Waagrechter TPS |
| 22) | Hinterer Radsensor | 45) | Senkrechter TPS |
| 23) | Vorderer Radsensor | 46) | Waagrechte Haupteinspritzdüse |
| | | 47) | Senkrechte Haupteinspritzdüse |
| | | 48) | Waagrechter ETV Stellantrieb |
| | | 49) | Senkrechter ETV Stellantrieb |

- 50) Stellantrieb der Sekundärluftsystems
- 51) ABS-Steuergerät
- 52) Linke Umschalereinheit
- 53) Hupe
- 54) GPS
- 55) Blinker vorne links
- 56) Cockpit
- 57) Linkes Fernlicht
- 58) Linkes Abblendlicht
- 59) Standlicht
- 60) Rechtes Abblendlicht
- 61) Rechtes Fernlicht
- 62) Blinker vorne rechts
- 63) Relais Abblendlicht
- 64) Relais Fernlicht
- 65) Lüfterrad

- Gr Grau
- G Grün
- Bn Braun
- O Orange
- P Rosa



Hinweise

Der Schaltplan der elektrischen Anlage wurde am Ende dieses Hefts eingefügt.

Farbkennzeichnung der Kabel

- B Blau
- W Weiß
- V Lila
- Bk Schwarz
- Y Gelb
- R Rot
- Lb Hellblau

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

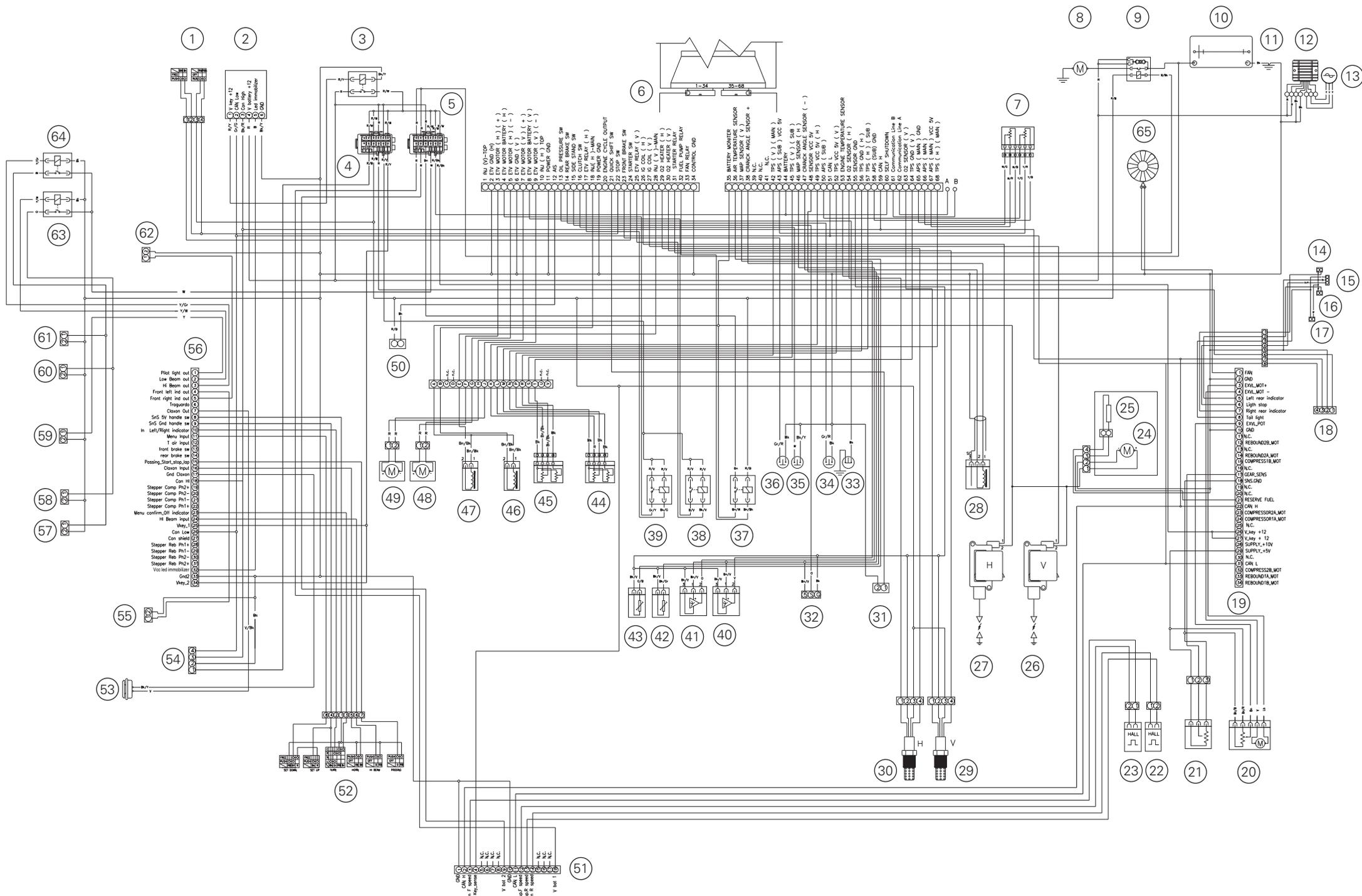
KM	NAME DUCATI SERVICE	KILOMETERSTAND	DATUM
1000			
12.000			
24.000			
36.000			
48.000			
60.000			

cod. 913.7247.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

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

A Sole Shareholder Company
An Audi Group Company



cod. 913.7247.1A

Ducati Motor Holding spa
www.ducati.com

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

A Sole Shareholder Company
An Audi Group Company